

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ  
FAKULTA ARCHITEKTURY

DIPLOMNÍ PROJEKT

PLZEŇ  
VZTAH NÁMĚSTÍ A NÁDRAŽÍ

KATEŘINA ŠPILAROVÁ  
DIPLOMNÍ PROJEKT

FAKULTA ARCHITEKTURY ČVUT  
15118 ÚSTAV NAUKY O BUDOVÁCH  
ATELIÉR 1+XX

VEDOUcí PRÁCE:  
PROF. ING. ARCH. ROMAN KOUCKÝ

KONZULTACE:  
ING. ARCH. EDITA LISECOVÁ

AR 2019/2020



PODĚKOVÁNÍ

Děkuji panu profesorovi Kouckému a paní architektce Lisecové za jejich ochotu, názory, úžasnou podporu a čas, který mi věnovali. Děkuji své rodině za oporu v průběhu celého mého studia.

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE  
PROHLÁŠENÍ AUTORA  
PŘEDMLUVA

#### **DIPLOMNÍ SEMINÁŘ**

VZTAH MĚSTSKÉHO CENTRA S HLAVNÍM NÁDRAŽÍM  
PLZEŇ

#### **ANALYTICKÁ ČÁST**

HISTORICKÝ VÝVOJ  
SOUČASNÝ STAV  
VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ  
FOTOGRAFIE  
VLASTNICTVÍ  
VÝŠKA ZÁSTAVBY

#### **NÁVRHOVÁ ČÁST**

HLEDÁNÍ NOVÉ STRUKTURY ÚZEMÍ  
KONCEPT  
DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ  
VÝŠKA ZÁSTAVBY  
Z POHLEDU CHODCE  
PŘÍRODA VE MĚSTĚ  
VYUŽITÍ BUDOV  
DETAILNÍ VÝKRES  
ŘEZ ÚZEMÍM  
ULIČNÍ PROFILY  
VIZUALIZACE

#### **REFLEXE**

#### **BIBLIOGRAFIE**

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury  
**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**  
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Kateřina Špilarová  
datum narození: 5.1.1995  
akademický rok / semestr: 2019-2020 / LS  
obor: AU  
ústav: 15118 Ústav nauky o stavbách  
vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Roman Koucký  
téma diplomové práce: Plzeň – vztah centra města a nádraží  
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/

Řešené území se nachází na pravém břehu řeky Radbuzy. Je vymezeno řekou, tratí a ulicí Sirkovou. Regulací řeky vzniklo po první světové válce nábřeží umožňující novou městskou zástavbu. Většina záměrů pro toto místo ale nebyla realizována. Dodnes velká část území není zastavěná a smysluplně využita. Cílem diplomové práce je vytvořit nový krásný městský prostor a nově definovat vztah náměstí a nádraží.

2/

Návrh bude řešit dopravní situaci v blízkosti nádraží se zvýšeným důrazem na bezpečný a komfortní pohyb chodců. Na nezastavěném území mezi Anglickým nábřežím, Americkou a Sirkovou bude navržena nová městská struktura, bude zde řešen parter a veřejný prostor.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Odevzdány budou postery v rozsahu dle požadavků FA ČVUT, dvě portfolia (jedno pro účel FA, jedno pro archivaci na ústavu) a CD. Diplomová práce bude zveřejněna dle požadavků studijního oddělení FA nejpozději 7 dní před obhajobou projektu. Součástí projektu bude:

- Analytická část
- Koncept řešení, schémata
- Situace širších vztahů 1:5000
- Situace 1:1000
- Řezy územím 1:1000
- Uliční profily 1:200
- Vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- model v měřítku 1:1000

Datum a podpis studenta

24.2.2020

Datum a podpis vedoucího DP

24.2.2020

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10.3.2020

registrováno studijním oddělením dne

24.2.2020

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: KATEŘINA ŠPILAROVÁ  
AR 2019/2020, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:  
(ČJ) PLZEŇ – VZTAH CENTRA MĚSTA A NÁDRAŽÍ

(AJ) PILSEN – RELATION BETWEEN CITY CENTER AND RAILWAY STATION

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Roman Koucký

Ústav: 15118/Ústav nauky o budovách

Oponent práce: Ing. arch. Tomáš Král

Klíčová slova  
(česká):

urbanismus, nádraží, náměstí, nábřeží, Plzeň, Radbuza, multifunkční sál

Anotace  
(česká):

V rámci této diplomové práce byl vytvořen urbanistický návrh na komplikované a v současnosti neefektivně využívané území v úzké blízkosti historického centra Plzně. Tímto územím prochází cesta spojující náměstí s nádražím. Hlavním záměrem projektu je nově definovat narušený vztah mezi náměstím a nádražím, využít potenciál tohoto vztahu a vytvořit fungující a krásnou část města.

Anotace (anglická):

This diploma thesis contains urban proposal to the complicated and currently ineffective used territory very close to historical city center of Pilsen. There is a path in this territory connecting the city center with train station. The main goal of this project is to define new look to poor connection between city center and train station and use the potential of this connection to build up functional and beautiful part of the city.

**Prohlášení autora**

Prohlašuji, že jsem předloženou 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  
31. května 2020

podpis autora-diplomanta

Tato práce se snaží nově pohlízet na vztah náměstí a nádraží v Plzni a pozvednout poškozené území, kterým tato cesta prochází. Jde o území v blízkosti centra na pravém břehu řeky Radbuzy. Kdyby tak *Duch místa* mohl mluvit...

*„Bývalo to jednoduché, prosté. Opatroval jsem zelinářské zahrady, nic víc, nic míň. Život plynul, nic mi nechybělo. Býval jsem spokojený. Najednou mi ale nabídli, že se můžu stát opravdovým městem. Zregulovali řeku, aby ji zabránili se na mě vylévat. Zpočátku jsem měl obrovské očekávání a ambice být novou moderní městskou částí. Komu by to nezamotalo hlavu. Možná jsem byl až příliš pyšný na svou polohu... dostatečně blízko jádru, blízko tomu starému a krásnému, zároveň od něj oddělen řekou - jasně vymezený prostor pro vznik nového.*

*Vyvíjí se to slibně, prochází mnou okružní bulvár, budují tu městské paláce, velké městské lázně, možná tu vznikne areál škol, bude tu živo, pracují na tom nejlepší plzeňští architekti, bude tu krásně!*

*A najednou nic. Zastavilo se to, vždyť ještě práce nejsou dokončené, já ještě nejsem dokončený. Co ty velkolepé plány? To se zlepší, určitě se to zlepší! Jsem Duch významného místa, na mě nemůžou jen tak zapomenout, přece mě nenechají ležet ladem. A pak... téměř padesát let nic. Jak je to možné? Copak na mě vážně zapomněli? Nic nestaví, jen bourají. Au, proč mnou vedou tuhle silnici, vždyť mě to ničí. Odřízli mě... Měl jsem být městem, teď jsem torzem bývalých plánů, ta křižovatka je jako šrám na obličej. A pak zase nic. Cítím se podevedený.*

*A konečně, postaví tu Kulturní dům. Říkají mu sice Dům Hružy, ale přesto... přesto je tu živo, jsou tu lidé, takhle jsem si to sice nepředstavoval, ale nakonec to je dobré. Je mi hezky, mají mě rádi. Ale počkat, ne, co to děláte?! Oni ho vážně bourají, co teď se mnou bude? Nic, opět nic... zase čekám, prázdný, opomíjený, opuštěný.*

Úkol je jasný, vtisknout místu novou kvalitu, vytvořit krásný a reprezentativní městský prostor. Dát Duchu místa to, co mu bylo slíbeno...

## VZTAH MĚSTSKÉHO CENTRA S HLAVNÍM NÁDRAŽÍM



MOTIVACÍ BYLO POCHOPIT CO, JAK A PROČ VZNIKLO A JAKÝ TO MĚLO A MÁ DOPAD.

Jak vypadala města před vybudováním železniční sítě?

Kam byla „nakreslená čára“? Kam bylo umístěno nádraží? A proč právě tam? Jak město ovlivnilo polohu nádraží?

Jak nádraží ovlivnilo město?

Jak nádraží ovlivnilo život ve městě, jeho používání?

Co se stalo s prostorem mezi městem a nádražím? Jak ho lidé využívají?

Jaký potenciál má nádraží? Jaký potenciál má spojnice nádraží a náměstí?

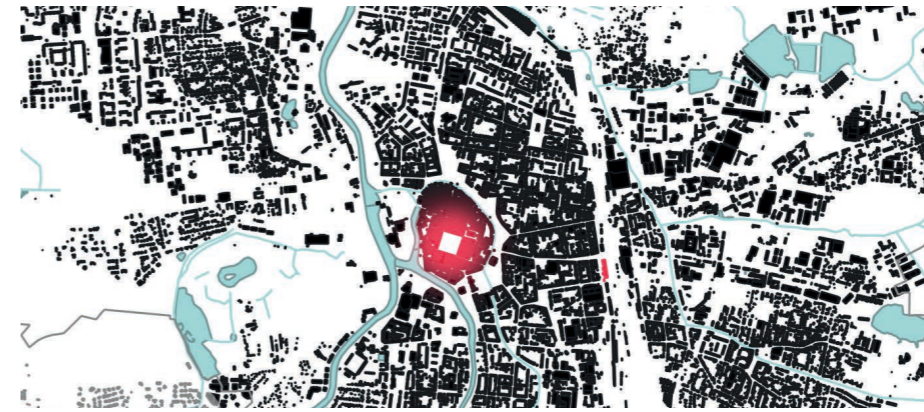
Uvědomujeme si tento potenciál? Využíváme ho?

Jak tento potenciál lépe využít? Co může přinést městu - životu v něm?

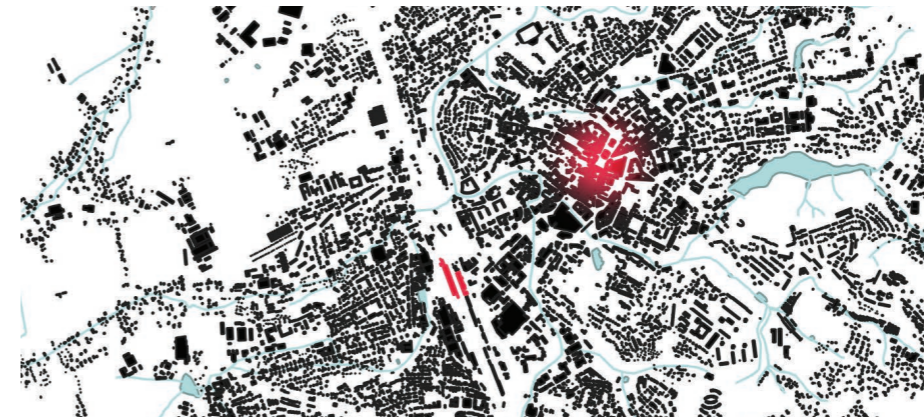
Diplomní seminář byl pro mne hledáním odpovědí na tyto otázky. Hledáním souvislostí. Stejně jako města byla „umístována“ vědomě, na soutoku řek, na křížení cest, u brodu, tak i poloha nádraží vůči městu má svou příčinu. Poloha nádraží ale také nese důsledky pro centrum a pro prostor mezi nimi.

*„Nejdříve zformujeme města, města pak formují nás.“ - Jan Gehl*

Tyto souvislosti jsem v rámci semináře zkoumala a porovnávala na vybraných českých krajských městech.



České Budějovice



Liberec



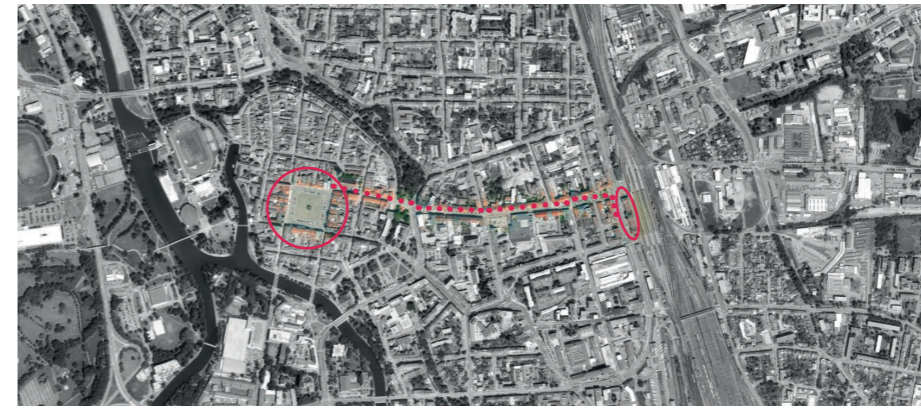
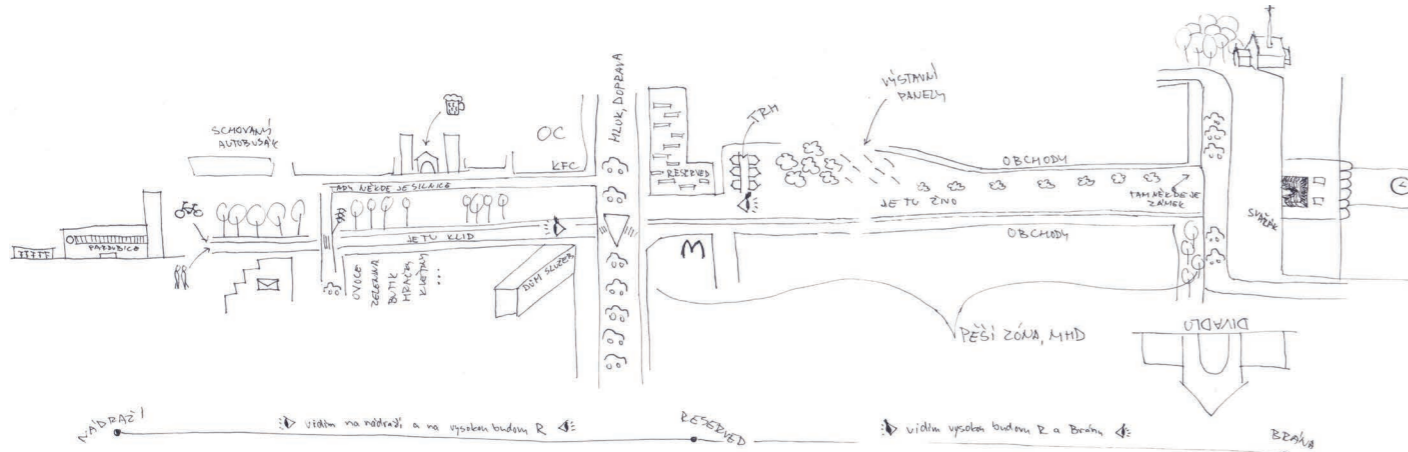
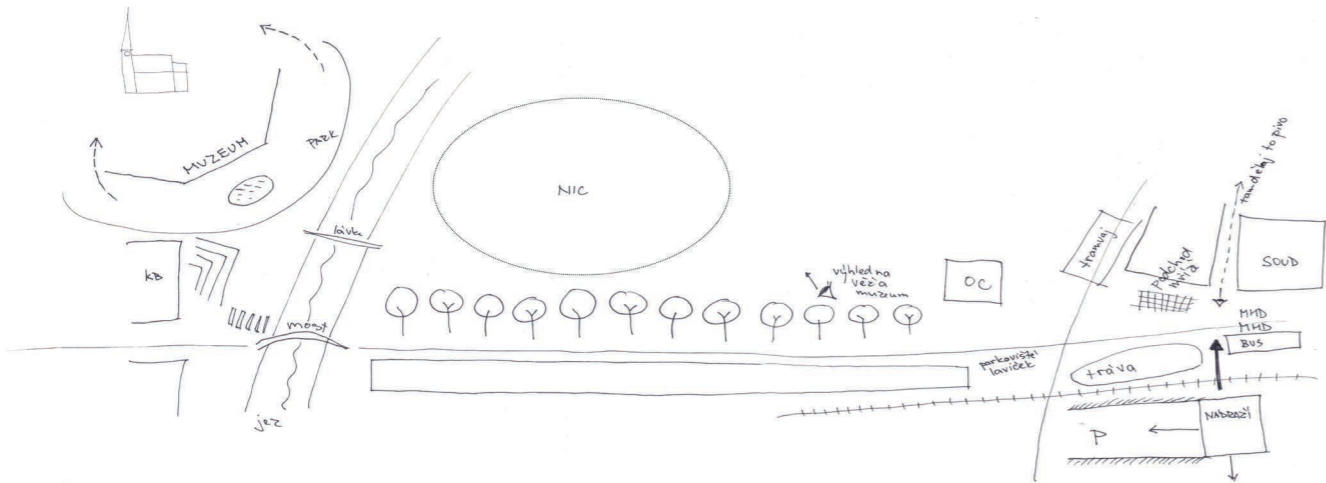
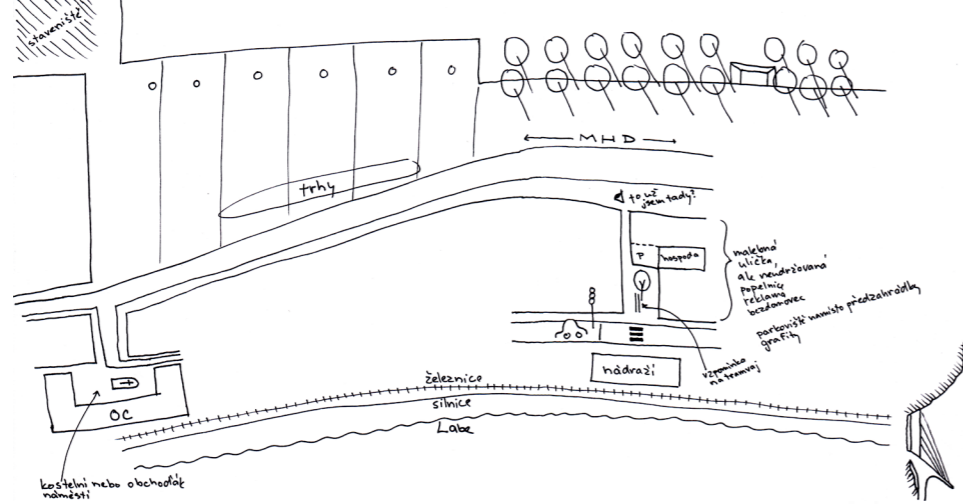
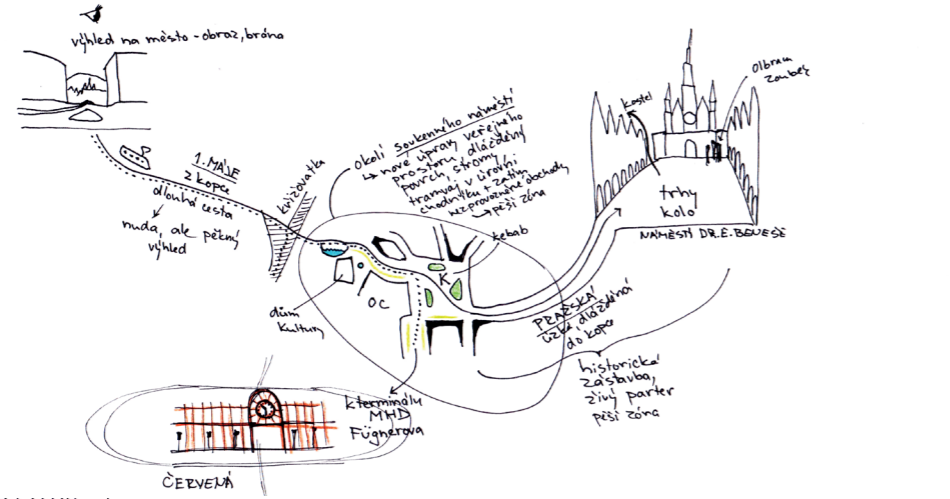
Ústí nad Labem



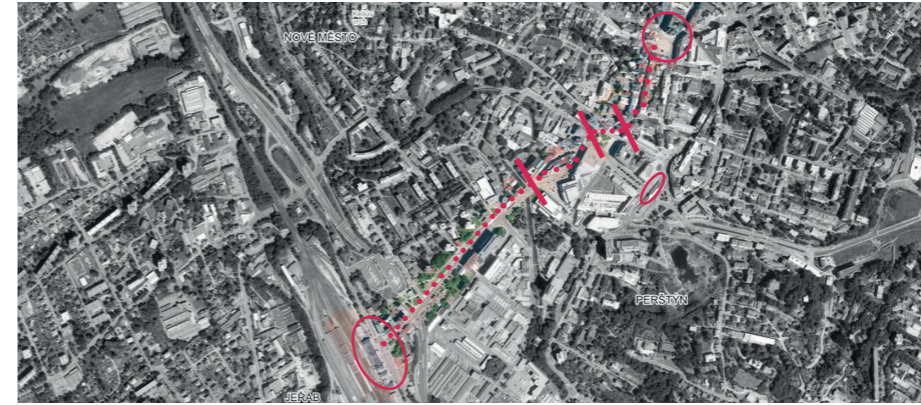
Plzeň



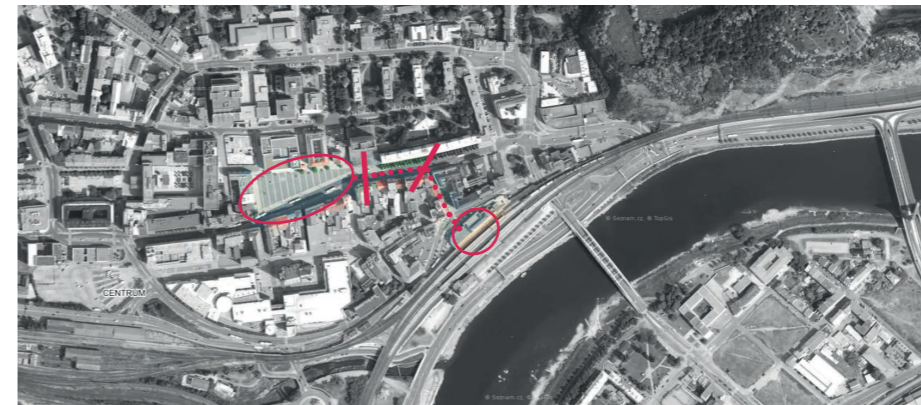
Pardubice



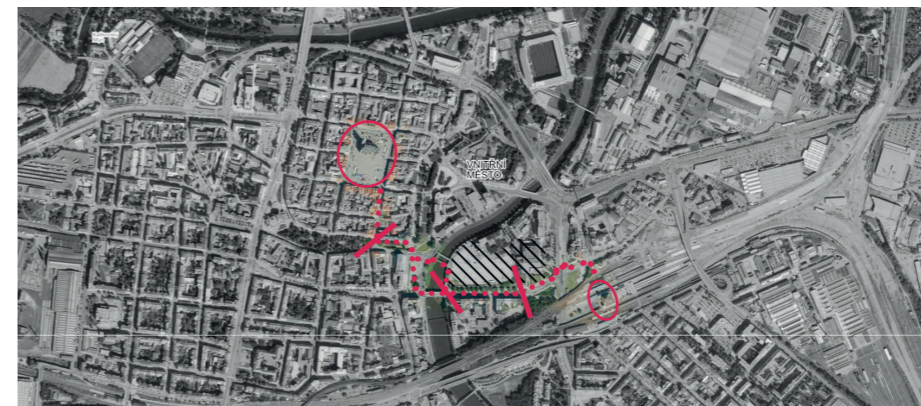
1 | České Budějovice



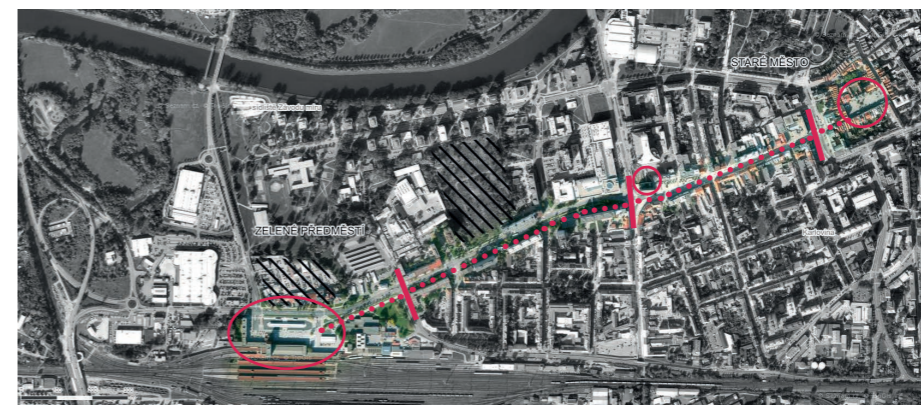
2 | Liberec



3 | Ústí nad Labem



4 | Plzeň



5 | Pardubice



6 | Liberec



7 | Liberec



8 | Plzeň



9 | Pardubice



10 | Pardubice



11 | Pardubice

V diplomním semináři jsem hledala odpovědi na otázky, které jsem vypsala v úvodu. Chtěla jsem zjistit, proč byla nádraží umístěna vůči centru tam, kam byla umístěna, jak zpětně nádraží ovlivnilo rozvoj města a život v něm, a také, jak česká města využívají potenciál, který nádraží přináší - a to nejen potenciál v místě nádraží, ale podél celé trasy z nádraží na náměstí. Umíme na našem území využívat přirozený potenciál, který města mají?

Průzkumu jsem podrobila krajská města srovnatelné velikosti a významu. Města jsem navštívila vlakem a prošla jsem pěšky trasu z nádraží na náměstí. Některé z těchto tras jsem procházela poprvé, což mi umožňovalo zkoumat, jak je snadné či obtížné se v místě orientovat. Jestli je cesta přímá nebo komplikovaná. Jestli chodce sama vede nebo se zde člověk neobejde bez orientačního značení nebo bez mapy.

*Například Ústí nad Labem, zde není možné zbloudit. Nádraží je umístěno prakticky z druhé strany bloku, který tvoří náměstí. V Liberci je nádraží na protilehlé straně údolí a před nádražní budovou je tak hned umožněn výhled přímo na radnici stojící na náměstí. Cesta je poměrně dlouhá, ale od prvního okamžiku je vidět cíl cesty. Pardubické nádraží je umístěno přímo na třídě směřující na náměstí. Podoba města se v průběhu cesty proměňuje, ale směr zůstává stejný. Není třeba ani jednou odbočit. V Hradci Králové je náměstí od nádraží zhruba stejně daleko jako v Pardubicích, ale cesta zde rozhodně není přímá. Toto je město, kde člověk cestu tuší, nicméně bez mapy nebo rady kolemjdoucího je cesta nejasná. V Plzni je cesta na náměstí zřejmá, ale orientaci zde komplikuje rozlehlá křižovatka v těsné blízkosti nádraží. Poté, co ji člověk překoná, je náměstí už snadné najít.*

Všimla jsem si, jaké (a jestli) jsou na cestě umístěny významné veřejné budovy. Je logické umisťovat je na takto důležitou spojnici, kterou prochází velké množství lidí - je zde dostatek energie. Tyto budovy navíc v místě působí jako styčné body, dominanty, které si člověk zapamatuje.

*V Plzni je to hned u nádraží soud, dále OD, a v okolí náměstí pak Západočeské muzeum, spořitelna a františkánský klášter. Dříve zde stál i Dům Kultury, ten byl ale po krátké době své existence srovnán se zemí. Katedrála sv. Bartoloměje je vidět po většinu cesty a ukazuje tak cestu. Muzeum svým zkoseným nárožím také zve a je významnou dominantou usnadňující orientaci. V Pardubicích je nádraží vidět velkou část cesty, dalším vztahným bodem jsou dvě vyšší přečnickující budovy v místě křižovatky, kde se mění charakter cesty. Začíná zde pěší zóna. Další významnou dominantou, která působí jako bod „hele, tam už je náměstí“, je městská brána zvaná Zelená. Podél cesty stojí dva OD, kostel, pivovar a hned vedle nádraží je pošta. V Ústí nad Labem je úsek tak krátký, že se zde prakticky žádné významné budovy nenacházejí. V Liberci je u nádraží budova bývalého Skloexportu a v první části, té klesající k řece, je už jen finanční úřad. Za řekou, stojí Dům Kultury, OD Fórum, který nahradil OD Ještěd, na náměstí radnice, magistrát a divadlo.*

Zkoumala jsem různé dopravní aspekty - dostupnost MHD, možnost parkování, ale především, který z typů dopravy má v okolí nádraží i podél cesty dominanci.

*V Pardubicích je doprava chodců, cyklistů, MHD i aut v blízkosti nádraží v rovnováze, na třídě Míru je pěší zóna. V Plzni je cesta pro chodce komfortní, ale až poté, co překonají naddimenzovanou křižovatku. Dominantní je zde tedy motorová doprava. V Liberci je také rovnovážný stav, frekventovaná silnice je vedena tunelem pod cestou vedoucí na náměstí. Hradec Králové i Pardubice umožňují parkování velkého množství kol.*

Údržba veřejného prostoru, jeho stav a estetická úroveň jsou velmi důležitým aspektem. Vypovídají o reprezentaci města, a mají také determinující vliv na chování lidí. V neudržovaném poničeném prostoru ne lidé neradi zdržují, a pokud je to možné, vyhýbají se mu. To má negativní vliv na prosperitu obchodů a podniků podél cesty. Do takovýchto míst se stahují různá individua a místo se může stát nebezpečným. Naopak věnuje-li se město údržbě veřejného prostoru, je tato investice velkým přínosem pro všechny. Atraktivní ulice jsou prosperující a živé.

*Vzorovým příkladem je úroveň veřejného prostoru v Pardubicích. Předprostoru nádraží a třídě Míru byla věnována velká pozornost.*

PŘÍČINA A DŮSLEDEK. PROČ JE NÁDRAŽÍ TAM, KDE JE? A JAK JEHO POLOHA OVLIVNILA MĚSTO?

Města se vyvíjejí tisíce let, železnice do nich vstoupila teprve v 19. století. Jedná se tedy o velmi mladý fenomén. Nutno upřesnit, že železnice nevstoupila do měst přímo. Vedla v blízkosti města a zastávka byla vybudována za městem. Po vybudování železniční sítě ale došlo k takovému rozvoji měst, že nádraží byla městem pohlcena.

Vzdálenost nádraží od centra musela být kompromisem mezi snahou mít cestu na vlak co nejkratší a potřebou být co nejdál od hluku, prašnosti a exhalací parních lokomotiv.

ÚSTÍ NAD LABEM má nádraží situováno neobvykle blízko náměstí. Trať vede prakticky podél bývalým městských hradeb. Cesta z náměstí trvá 5 minut. Toto umístění je dáno jednoduše tím, že jinak železnice být umístěna nemohla. Trať byla vedena podél řeky a město bylo vybudováno přímo u řeky, hned za městem se tyčí Mariánský vrch. Trať a později i silnice I. třídy pro automobilovou dopravu se tedy protáhla mezi městem a břehem řeky. Dokonale tak město od řeky odřízla.

Centrum LIBERCE je umístěno na jednom ze svahů údolí. Nádraží bylo vystavěno na svahu protějším. V době stavby bylo město již poměrně rozrostlé, takže nádraží je od centra vzdálené. Nádraží přerušilo cestu (bylo umístěno na osu této cesty) z města do okolních obcí v údolí, které dnes spadají do katastrálního území Liberce (Horní a Dolní Hanychov, Janův Důl, Jeráb, Františkov). 1888 byla přes nádraží postavena kovová lávka, aby doplnilo toto přerušené spojení. Cesta se dnes jmenuje 1. Máje. Vzhledem k poměrně složité morfologické situaci nádraží nemohlo být umístěno blíže k městu. Podél trati poté vznikla důležitá silnice z Turnova přes Liberec až k hranicím. Na konci 20. století byl na I/35 vybudován krátký liberecký tunel, který vede právě pod ulicí 1. Máje - cestou směřující k nádraží. Podél ulice 1. Máje bylo vystavěno několik málo domků, jak se město rozrůstalo podél cest. Dnes je zde velmi různorodá zástavba, ulice 1. Máje tvoří hranici sídliště.

Obce za nádražím, které dříve měly charakter lineárních vesnic podél cest jsou dnes vzájemně srostlé a převládá zde zástavba rodinných domů. Obě části před i za nádražím jsou propojeny tramvajovou tratí, která projíždí okolo nádraží a podjíždí trať viaduktem.

PARDUBICE v minulosti byly sevřeny mezi hradby a vodní příkop. Mimo hradby se podél cesty na Kolín a dále na Prahu vytvořila druhá podélná náves. Jednalo se o uspořádání domů podél rozšířené cesty. Dnes je to třída Míru a je zde pěší zóna. Nádraží bylo umístěno na této cestě dál od města. Její význam mezi nádražím a návsí vzrostl a podnítil tak růst města podél ní - dnes Palackého třída. Nádraží a okolní zástavba zapříčinily nárůst významu těchto dvou navazujících tříd. Pardubice leží v rovinatém území. Bylo nutné se zde vypořádat s rizikem, které přináší rozvodnění Labe a bažinaté území v okolí města, ale jiné překážky pro umístění nádraží zde nebyly. Proto mohlo být nádraží umístěno podél významné trasy aniž by narušilo vztahy mezi obcemi. V současnosti je nádraží již vrostlé do struktury města.

PLZEŇ má své hlavní nádraží jihovýchodně od náměstí za řekou. Díky železnici zde začal prosperovat průmysl. Škodovy závody, které zabírají velkou část dnešní rozlohy města, vznikly se rozrůstaly podél železniční tratě. K rozvoji území mezi náměstím a nádražím mohlo dojít až poté, co byla řeka Radbuza zregulována kamenným korytem. K regulaci došlo po 1. světové válce a v meziválečném období se nově vzniklé nábreží částečně zastavělo. Celý plán zástavby ale nebyl zrealizován a zůstalo zde nezastavěné území. Až v osmdesátých letech zde byl vystavěn Kulturní dům, ten byl ale v roce 2012 zbourán a měl být nahrazen OD. Tento záměr nebyl zrealizován, a tak místo stále čeká jaký bude jeho osud, jaký získá charakter.

V HRADCI KRÁLOVÉ je nádraží situováno od města poměrně daleko. Rovinatý terén zde sice neklad železnici do cesty překážky, ale umístění nádraží bylo kompromisem mezi obcemi Hradec Králové a Kukleny - bylo vystavěno na hranici katastrálních území Kuklen a Pražského předměstí Hradce Králové. Kukleny v době výstavby měly několik továren a Hradec do poloviny 19. století sloužil jako pevnost. Kukleny prosazovaly argument, že Hradec nebude průmyslovým městem. Trať byla tedy nakonec vedena až za ochranným pásmem pevnosti, tj. 1,5 km od města. Toto je příčina velké vzdálenosti nádraží od centra. Důsledkem toho nebyl Hradec Králové ve svém stavebním rozvoji omezen. Vztah nádraží a náměstí je slabý a cestující se do centra dopravují MHD a na kolech.



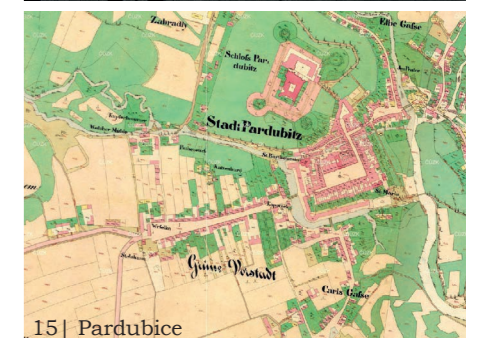
12 | Ústí nad Labem



13 | Ústí nad Labem



14 | Ústí nad Labem



15 | Pardubice



16 | Plzeň



17 | Plzeň

**V rámci diplomního semináře jsem jako přípravu na diplomní projekt porovnávala urbanistické vztahy a souvislosti mezi centrem měst a hlavním vlakovým nádražím v českých krajích. Na těchto dvou stranách bude shrnut výstup z kapitoly věnované Plzni.**

Železnice je do Plzně zavedena od roku 1862  
 POLOHA NÁDRAŽÍ: nádraží se západně od středu města za řekou  
 VZDÁLENOST NÁDRAŽÍ-CENTRUM: 1km → 20 minut

#### DĚLKA A PŘÍMOST CESTY

Po překonání prvního úseku od nádraží do začátku ulice Americká, kterému dominuje rozlehlá křižovatka komplikující chodci orientaci i pohyb, následuje druhý úsek, který je přímá a vede až k řece. U mostu začíná třetí úsek - nábřeží. Po překonání mostu cesta na náměstí vede doprava až k budově muzea. Muzeum je obklopeno městským parkem, který vznikl po zbourání hradeb. Historická část je úsek čtvrtý. Cesta není přímá, ale vzhledem k rozsáhlému volnému pozemku podél Americké třídy je odtud dobrý výhled na město a špička věže chodci ukazuje směr. Nejdelší úsek je právě po Americké, ale pocitově není dlouhý, na jedné straně ulice je mnoho obchodů, na straně druhé je široký chodník s platany a nabízí příjemnou procházku.

#### BEZPEČÍ A KOMFORT CESTY

V prvním úseku je křižovatka, která cestu činí nekomfortní. V dalších částech už je komfort i bezpečnost na dobré úrovni. Chodníky zde jsou široké a udržované a nevyskytují se zde výrazné překážky.

#### ORIENTACE

Značení je v nádražní budově i před ní poměrně přehledné, ale přirozená orientace zde nefunguje. Z hlavní haly vedou tři východy, hlavní směřuje na západ a dva boční jsou podchody pod nástupiště, které ústí na severní straně v Šumavské ulici a na jižní straně v Železniční. Hlavní východ, dnes slouží k přístupu na parkoviště nebo k autobusům náhradní dopravy. Pěšák směřující do centra tento východ nepoužije. Dominantní roli zde převzal východ do Šumavské ulice. Zde je i nový autobusový terminál. Po opuštění budovy je poměrně jasné i dobře značené, jakým směrem se vydat, ale orientaci ztěžuje rozlehlá křižovatka. Nejprve je potřeba pochopit, jak je možné ji překonat (ztěžují to i matoucí vstupy do uzavřených podchodů), a pak už je orientace jednoduchá. Cesta dále pokračuje přirozeně a bez větších překážek člověka vede až na náměstí.

#### DOPRAVA

Na západní straně se nachází nový autobusový terminál, zastávky trolejbusů a je zde i cesta na tramvajové zastávky, které jsou trochu vzdálenější a je nutné přejít silnici. Automobilová doprava je v Šumavské mírná a do budoucna se plánuje pro auta ji uzavřít a umožnit průjezd pouze MHD. Před hlavním vchodem, který je využíván méně, se nachází placené parkoviště a parkoviště K+R. Také jsou zde zastávky pro náhradní autobusovou dopravu. Nádraží je bohužel v blízkosti vytížené křižovatky, takže je zde dominantní doprava automobilová. Chodci, pokud chtějí jít na náměstí, nebo chtějí-li použít tramvaj, musí touto křižovatkou probíjet.

#### OKOLNÍ ZÁSTAVBA

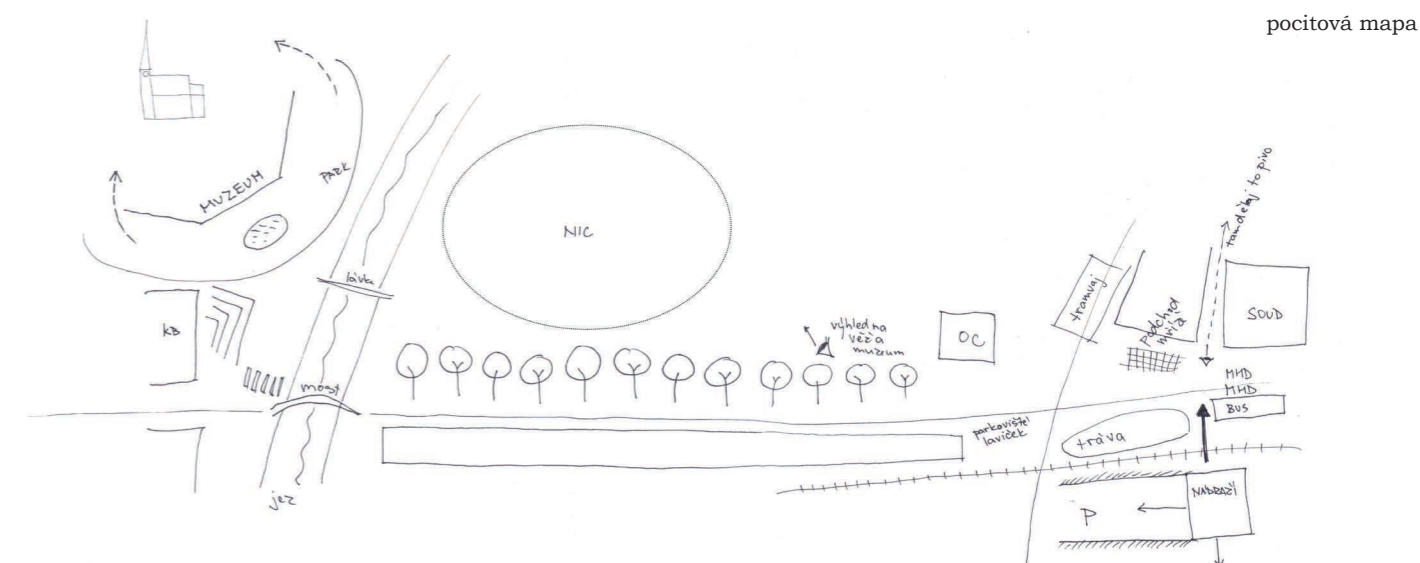
U východu do Šumavské ulice, který je nejpoužívanější, stojí důstojná budova soudu a ne příliš důstojný pozůstatek bloku z dob, kdy byla významně pozměněna podoba tohoto místa a část bloku ubourána, aby mohla být přeložena silnice i tramvajová trať. Za rozsáhlou křižovatkou se nachází obchodní dům a za ním jen velký prázdný pozemek sloužící jako dočasné parkoviště. Na protější straně ulice je mezi Americkou a železnicí jeden pás blokové zástavby až k řece. Za řekou, ve vnějším i ve vnitřním okruhu bývalých hradeb je ustálená hustá bloková zástavba. Od sebe jsou odděleny parkem.

#### HUSTOTA OSÍDLENÍ

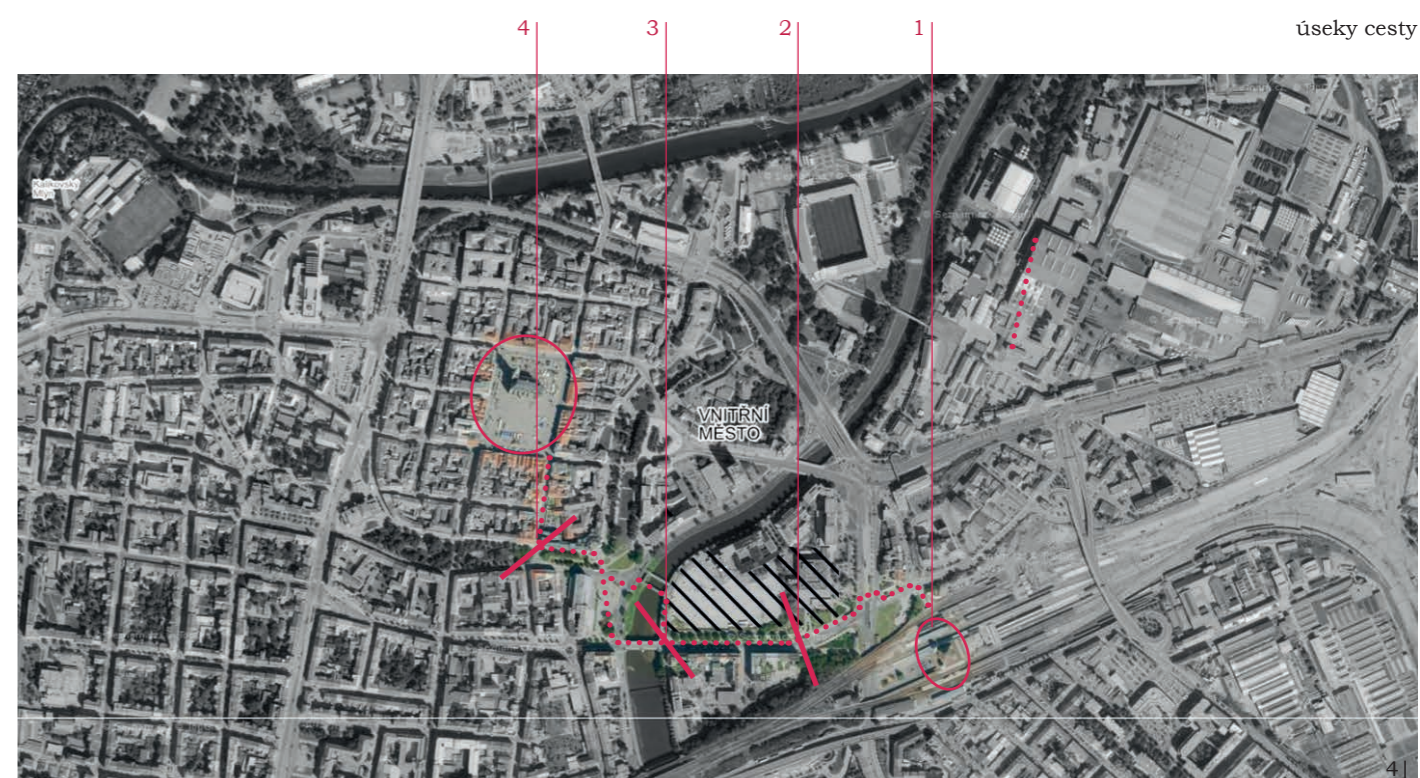
Hustota osídlení je podél cesty řídká, změna nastává až ve čtvrtém úseku, který se nachází v hustě zastavěném historickém centru.

#### ESTETIKA A ČITELNOST CESTY

Bezprostřední okolí nádraží prošlo v nedávné době významnou a rozsáhlou rekonstrukcí, díky které vzrostla jeho estetická úroveň. Okolí křižovatky Sirková-Americká na revitalizaci čeká. Je to složité a naddimenzované místo, pod křižovatkou se nachází rozlehlý podchod, který je ale několik let uzavřený a veřejný prostor tak hyzdí chátrající neudržované a zamřížované vstupy do podchodu. Podél Americké je vysázeno stromořadí již poměrně vzrostlých platanů, které působí velmi dobře. Nachází se zde ale také velký nezastavený pozemek po bývalém kulturním domě, kde mělo vzniknout obchodní centrum. Plzeňané se proti této realizaci spojili a zabránili tak vzniku OC. O osudu místa se debatuje a vznikají zde územní studie. Nyní slouží jako prozatímní parkoviště a je obehnán mobilními plotovými panely, které slouží jako nosiče reklamních plachet. Síla platanů je ale taková, že potlačuje tento negativní zážitek. Most přes řeku prošel nedávnou rekonstrukcí. Podél anglického nábřeží je za bankou volný stupňovitý prostor, který stárne a zasloužil by modernizaci. Úroveň veřejného prostoru směrem k centru roste.



pocitová mapa



úseky cesty



# ANALYTICKÁ ČÁST



## VÝSTAVBA NÁDRAŽÍ V PLZNI

„Původně mělo hlavní plzeňské nádraží stát vedle Pekla. Koleje od Prahy měly vést naproti pivovaru podél Mže, přes Střelnici k Lochotinské lávce na železniční most, pak měla trať pokračovat Jízdeckou ulicí ke Skvrňanům a dál na západ - do německého Brodu nad Lesy. Představitelé města trvali na tom, aby nádraží stálo u Pekla, stavební společnost zase prosazovala místo, kde nádraží stojí dnes. Měšťané se bály, že násep dráhy uzavře na jihu město a zabrání tak jeho rozvoji. Namítali, že přístup z centra města na nádraží Pražskou ulicí bude dlouhý a nepohodlný a kromě toho je ulice často zaplavována velkou vodou. Zástupci stavební společnosti tvrdili, že spojení s centrem města zajistí v blízké budoucnosti nová nádražní třída navazující na Zbrojnickou ulici.“<sup>1</sup>

Nádražní budova byla uvedena do provozu v roce 1862 na místě, které si prosadila stavební společnost. Obavy měšťanů se částečně naplnili, jelikož trať ve městě skutečně působí jako bariéra, ale projeví se opačným způsobem, než se předpokládalo. Za tratí se město rozvíjelo dál neprve blokovou zástavbou, později vilovou čtvrtí a modernistickými strukturami. Rostoucí město do sebe dokonce pohltilo vesnice v nejbližším okolí (Božkov, Černice). Území vymezené tratí blíže k městu je ale v neutěšeném stavu. Ke zhoršení situace došlo přebudováním cesty na Prahu na silnici I. třídy. Tato silnice spolu s tratí ohraničují pruh města s mnoha zápory.

## REGULACE ŘEK

„Podnětem k úpravě Radbuzy a Mže byla také povodeň, která se do města přihnala v září 1890. V roce 1894 pověřila správa městský stavební úřad, aby vyhotovil studii na zrušení Mlýnské strouhy a stavbu nábrežních zdí podél řeky Radbuzy nad Pražským železným mostem a regulaci Mže.“<sup>2</sup>

Rabuzza byla částečně upravena v letech 1897-1898, v roce 1912 byl vystavěn nový most v prodloužení Jungmannovy třídy, s regulací se ale pokračovala až v roce 1919.

Původní projekt na regulaci Radbuzy byl v době jeho realizace zastaralý. Díky iniciativě Kroužku přátel starožitostí včele s Ladislavem Lábkem a podpoře Klubu Za starou Prahu se podařilo zastaralé technicistní řešení přepracovat. Úpravu prostoru řešil R. Černý. Radbuza získala kamenné koryto, strouha byla zasypána, ale na jejím místě byl vytvořel park obklopený historickou zástavbou oproti původnímu plánu, kdy mělo být území zastavěno. „Lábek výsledný stav považoval za prohru. Je však třeba připomenout, že změny v území byly v plzeňských poměrech nebývale citlivé a proti dřívějším představám šlo o radikální obrat.“<sup>3</sup>

Pravý břeh Radbuzy byl před regulací často zaplavován, nacházely se zde zahrádky, díky regulaci vzniklo nové území umožňující rozvoj města za řekou - Denisovo nábreží. Díky němu se snížil tlak výstavby nových budov vyvíjený na historické centrum. První velkou stavbou lemující nové nábreží byla Okresní nemocenská pojišťovna architekta Bohumila Chvojky, dále pak Masarykův studentský dům od téhož architekta a budova Městských lázní od architektů Bedřicha Bendelmayera a Ladislava Fialy. Vedle těchto tří budov zůstala část nábreží nezastavěna, návrhem její zástavby se zabýval B.Chvojka spolu s Václavem Neckářem a později se svým synem. Jímí navrhované soubory staveb (např. komplex živnostenských pokračovacích škol) ale nebyly realizovány.

## VELKÁ PLZEŇ

Úpravou tohoto území se zabýval i významný plzeňský architekt Vladimír Zákrejs, který v roce 1932 představil podrobný generální upravovací plán města. V jeho plánu je patrné vymezení osy mezi nádražím a centrem (muzeum). „Po celá třicátá léta se město snažilo rozvoj korigovat v souladu s tímto dokumentem.“<sup>3</sup> Část celoměstského koncepčního záměru se podařila realizovat, druhá světová válka ovšem rozvoj zastavila a po jejím ukončení se přistoupilo k jiným koncepcím, technicistnějším.

1 | **100 ZAJÍMAVOSTÍ ZE STARÉ PLZNĚ** / z dobových novin, časopisů, knih a archivních pramenů vybrali Petr Mazný, Vladislav Krátký ; produkce Petr Flachs, Zdeněk Hůrka, Vyd. 1. V Plzni : Starý most, 2003. 117 s. : il. - strany 27-28 ISBN 80-239-1692-0

(Z HISTORIE PLZEŇSKÉHO OBCHODU A PRŮMYSLU : (kulturní obraz XIX. století) / napsal Lad. Lábek. -- Plzeň : L. Lábek, 1926 ([Grafické závody]). -- 110, [1] s., xxiv s. : il. ; 8°)

2 | **100 ZAJÍMAVOSTÍ ZE STARÉ PLZNĚ** / z dobových novin, časopisů, knih a archivních pramenů vybrali Petr Mazný, Vladislav Krátký ; produkce Petr Flachs, Zdeněk Hůrka, Vyd. 1. V Plzni : Starý most, 2003. 117 s. : il. - strany 13-15 ISBN 80-239-1692-0

(REGULACE ŘEKY RADBUZY A MŽE, rukopis; Petr Domanický)

3 | **DĚJINY MĚSTA PLZNĚ 3,** / 1918-1990, Adam Skála a kolektiv, Plzeň, 2018, Edition statutární město Plzeň. 1167 s. : il. - strana 574; 598 (část Urbanistický a architektonický vývoj města) ISBN 978-80-87911-01-3



18 |  
konec 19. století

Pohled na Plzeň od nádraží. Před regulací Radbuzy byly na pravém břehu řeky zahrádky.



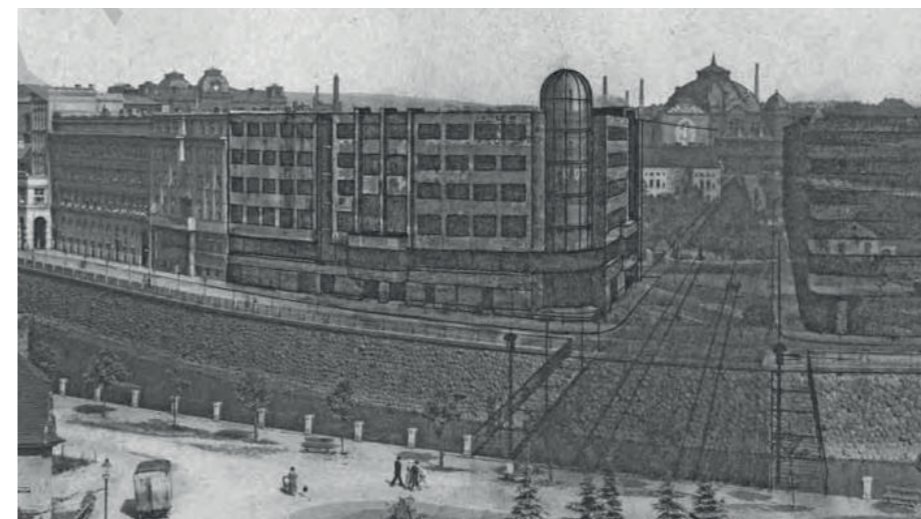
19 |  
1919

Realizace regulace Radbuzy.



20 |  
po roce 1919

Řeka Radbuza je zde již zregulována kamennými koryty. V levé části fotografie je patrné, že i po regulaci řeky se zde nacházely zahrádky. Tato část nábreží byla zastavěna až v osmdesátých letech - Dům kultury Inwest. Dnes je pozemek opět prázdný, namísto zahrádek tu ale parkují auta.



21 |  
1932

Pohledová studie soutěžního návrhu budovy Lidové univerzity Husovy..

## OKRUŽNÍ BULVÁR

Během první republiky byla ve městě snaha vytvořit okružní obchodní třídu kolem centra. „Z náměstí Republiky směřovala obchodní třída Zbrojnickou, Pražskou a Nádražní k hlavnímu železničnímu uzlu a dále pokračovala jako Wilsonova a Jungmannova třída až ke třídě Českých legionářů a odtud zpět k historickému jádru a Říšskou k náměstí. Na okružní bulvár pak navazovala další ohniska a osy.“<sup>31</sup> Části tohoto okruhu dodnes fungují jako městské třídy s živým obchodním parterem, celistvost okruhu ale byla narušena zásahy velkých dopravních staveb, je zde upřednostněna automobilová doprava před pěší.

U Jána, v místech, kde začíná areál pivovaru, této třídě dominovala vila vrchního ředitele a vrchního sládka Měšťanského pivovaru. Návrh na odstranění staré zástavby, umístění vily do tohoto místa a vytvoření reprezentativního komplexu ze stávající jubilejní brány pivovaru a administrativní vily s vilou se zahradou vymyslel architekt H. Zápal. Po válce se předprostor vily změnil na významnou přestupní stanici. Byla zde točna trolejbusů spojujících Doubravku s centrem města. Tomuto místu se dodnes říká U Jána podle sochy Jana Nepomuckého, ačkoliv socha ustoupila nově vybudované silnici I.třídy směrem na Prahu a byla přemístěna blíže k náměstí.

Tento nový průtah vybudovaný na přelomu 70. a 80. let spolu s novým mostem fatálně změnil charakter území, přerušil pěší okružní bulvár a znehodnotil prostor kolem vily. „V praxi tento zásah způsobil mnohakilometrovou průrvu městem s charakterem nejhorší periferie. Tu pak přinesl rovněž do míst někdejších nejživějších veřejných prostor centra, které funkčně i esteticky znehodnotil. Týkalo se to předně Palackého náměstí a náměstí U Jána a Nádražní třídy.“<sup>31</sup> Spolu s výstavbou průtahu byla přeložena tramvajová trať z ulice Nádražní do Sirkové. Záměru ustoupily dva bloky domů (torzo jednoho z nich dodnes lemuje nádražní ulici), Sirková, která byla úzkou uličkou, se změnila na širokou dopravní tepnu, Nádražní ulice, dříve živá součást okružního bulváru, kterou projížděly tramvaje, upadla a život se do ní dodnes nevrátil, protože je od města odříznuta průtahem.

## AMERICKÁ

Moskevská (původně Wilsonova, dnes Americká) byla plánovaná jako velkorysý veřejný prostor. Obchodní dům Zdroj z šedesátých let (Z. Tichý, V. Zoubek, J. Peklo - soutěž z roku 1960), později Prior, měl být na nároží plánovaného průtahu a Moskevské třídy. Kolem něj byla vytvořena rozlehlá nástupní plocha. V osmdesátých letech byl postaven kulturní dům, který ale koncept Moskevské jako velkorysého veřejného prostoru nedodržel. Solitér na šestiúhelném půdorysu, přezdívaný jako Dům Hrůzy, byl vysunutý do veřejného prostranství. Prior tak jakoby zůstal v pozadí. Na Křižovatce Moskevské a Sirkové proto zůstal rozlehlý nevyužitý prostor.

## DŮM HRŮZY

Dostavět Denisovo nábřeží se podařilo až v osmdesátých letech. V soutěži na kulturní dům z roku 1972 byl vybrán projekt M. Hrubce, F. Lojdy a V. Hucla. Se stavbou Domu kultury Inwest tzv. Domu Hrůzy byla vystavěna také pěší lávka přes řeku. Skrze budovu vedla obchodní pasáž a okolo budovy byly četné terasy.

Tento rozlehlý objekt zakoupila developerská firma Amadeus, která se domnívala, že pro místo našla lepší využití. Přes dlouhé dohady s městem se vlastníkovému podařilo provést demolici domu starého 36let - ještě před tím, než stihl být prohlášen za kulturní památku. Mnoho Plzeňanů nesympatizovalo s provedením budovy, ale v každém případě se jednalo o unikátní budovu, a tak investor proti sobě a svému záměru popudil velkou část města. Málodko považoval plánovaný obchodní dům za vhodnou náhradu Domu Hrůzy. Emoce, kterými se město zmítalo, vedly až k uspořádání referenda, které většinově odmítlo záměr vystavět na místě bývalého Domu Hrůzy obchodní centrum. Po jeho demolici část Americké za řekou ztratila svou dosavadní živost. Místo je už 8 let využíváno jako parkoviště.

22|  
před vybudováním průtahu

U Jána, točna pro trolejbusy s reprezentativní vilou ředitele pivovaru. Toto místo bylo zničeno vytvořením nového dopravního průtahu Plzně.

23|  
otevřen v sedmdesátých letech

Obchodní dům Zdroj, později Prior. „Poprvé v republice měl být ve velkém rozsahu uplatněn samoobslužný způsob prodeje.“<sup>31</sup> Budova byla vybavena klimatizací, prvními eskalátory v Plzni, a rozměrným plátnem pro promítání reklam. Okolo budovy bylo vytvořeno velkorysé veřejné prostranství

24|  
2011-2012

Dům kultury Inwest - Dům Hrůzy. Na fotografii je vidět, že v interiérech již probíhají bourací práce.

25|  
2012

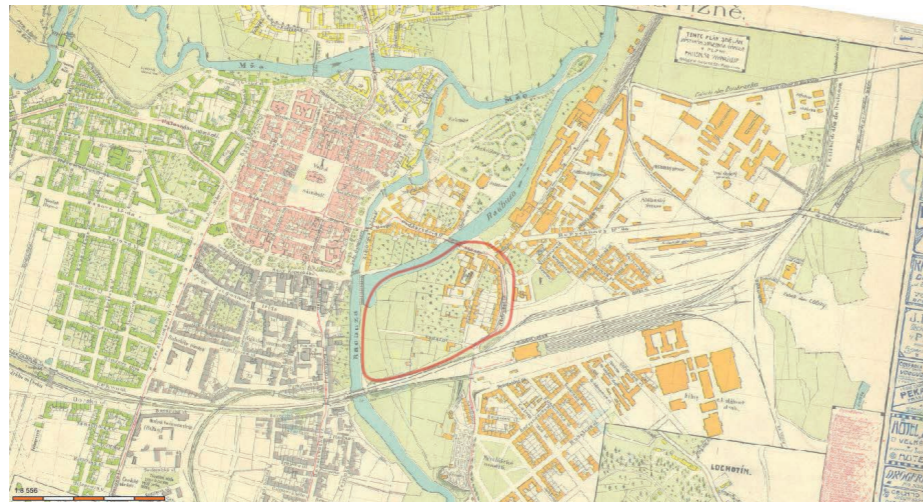
Návrh obchodního domu Corso, který měl být vybudován na místě Domu Hrůzy. Obyvatelé Plzně se proti vybudování OD postavili a záměr byl referendem zrušen.

3| DĚJINY MĚSTA PLZNĚ 3/  
1918-1990, Adam Skála a kolektiv,  
Plzeň, 2018, Edition statutární město  
Plzeň. 1167 s. : il. - strana 610; 662; 642  
(část Urbanistický a architektonický vývoj  
města)  
ISBN 978-80-87911-01-3

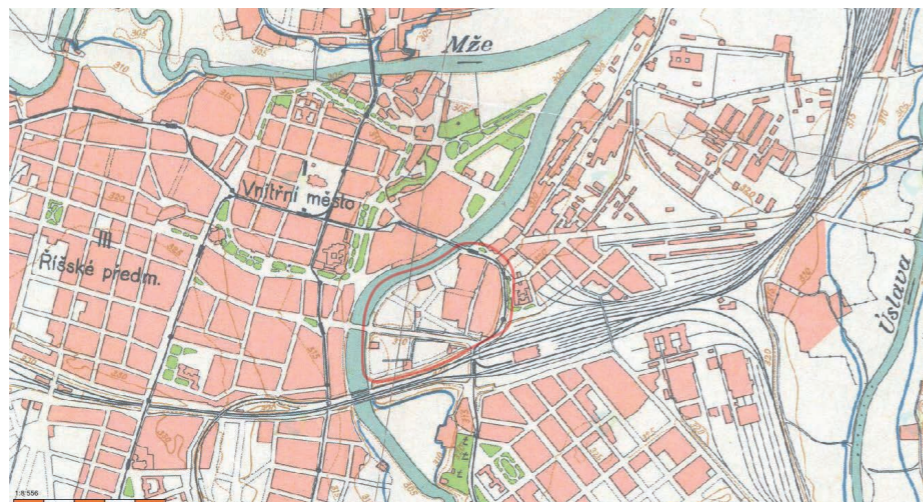
# VÝVOJ ÚZEMÍ



**26 |  
1841**  
Císařské otisky stabilního katastru



**27 |  
1908**  
Na plánu jsou patrné řeky před regulací, a také mlýnská strouha před zasypáním. Na pravém břehu Radbuzy jsou zakresleny zelinářské zahrádky. Je zde již zakreslena železniční trať.



**28 |  
1926**  
Plán zachycuje podobu města po regulaci řek včetně nového Wilsonova mostu. Mlýnská strouha byla již zasypána a přeměněna na park.



**29 |  
1929-1932**  
Zákřejsův návrh regulačního plánu města  
Ing. Zákřejs na tomto plánu zakreslil mimo jiné svůj návrh na řešení území zpracovávaného v této diplomové práci.



**30 |  
1956**  
Plzeň před vybudováním průtahu. Prostor U Jána, ulice Sirková jako úzká ulice, ulice Nádražní jako součást městského okružního bulváru. Tramvaj dosud vede ulicí Nádražní.



**31 |  
1982**  
Je zde zachycena příprava průtahu - rozestavený nový Tyršův most, zničení prostoru U Jána, obchodní dům Zdroj (Prior) a rozestavenost kulturního domu Inwest.



**32 |  
2011**  
Jsou zde patrné důsledky vybudování průtahu Plzeň, zásadní změna dimenze ulice Sirkové a kulturní dům - Dům Hrůzy rok před demolicí.



**33 |  
2013**  
Volná plocha po zbourání Domu Hrůzy na níž nemohl být zrealizován původní záměr dodnes čeká na lepší využití. Do té doby je využívána jako parkoviště.

# VÝVOJ ÚZEMÍ





## SOUČASNÝ STAV

35 |  
Předprostor hlavního vlakového nádraží v  
Plzni po rekonstrukci.



36 |  
Veřejný prostor obklopující OD Lidl  
(Prior), pohled přes křižovatku  
Americká-Sirková na nádraží.  
Podchod je už několik let uzavřen.



37 |  
Parkoviště před OD Lidl (Prior)



38 |  
Veřejný prostor obklopující OD Lidl (Prior)



## SOUČASNÝ STAV

39 |  
Veřejný prostor obklopující OD Lidl  
(Prior), pohled na Americkou třídu.



40 |  
Pohled na OD Lidl (Prior) z přilehlého  
parkoviště - volného pozemku po demolici  
Domu kultury Inwest.



41 |  
Pohled od OD Lidl (Prior) na parkoviště -  
volný pozemek po demolici Domu kultury  
Inwest.



42 |  
Pohled z Americké třídy na parkoviště -  
volný pozemek po demolici Domu kultury  
Inwest.



vlastní fotografie

## SOUČASNÝ STAV

43|  
Křižovatka Americké a Sirkové - okolí  
hlavního nádraží. Podchod je už několik  
let uzavřen.



44|  
Křižovatka Americké a Sirkové - okolí  
hlavního nádraží. Pohled na tramvajovou  
zastávku v Sirkové ulici.



45|  
Křižovatka Americké a Sirkové.  
Torzo bloku, který musel částečně  
ustoupit přeměně ulice Sirkové na  
širokou dopravní komunikaci.



46|  
Křižovatka Americké a Sirkové.  
Pohled na hlavní vlakové nádraží.



## SOUČASNÝ STAV

47|  
Americká třída - Pohled z Wilsonova  
mostu na hlavní vlakové nádraží.



48|  
Radbuza. Pohled z lávky, která byla  
vystavěna spolu s domem kultury, ale  
nebyla spolu s ním zdemolována.



49|  
Pohled na parkoviště - volný pozemek  
po demolici Domu kultury Inwest z  
lávky, která byla vystavěna spolu s  
domem kultury, ale nebyla spolu s ním  
zdemolována. V dále je vidět hlavní  
vlakové nádraží.



50|  
Radbuza. Pohled z Anglického nábřeží na  
pěší lávku .



vlastní fotografie





- Statutární město Plzeň
- Ameside a.s.

SOUČASNÝ STAV

VÝŠKA ZÁSTAVBY



- 0-5m
- 5-10m
- 10-15m
- 15-20m
- 20-25m
- 25-30m
- nad 35m



# NÁVRHOVÁ ČÁST



# HLEDÁNÍ NOVÉ STRUKTURY ÚZEMÍ

## 51 | ŘEŠENÉ ÚZEMÍ - stávající stav

Neefektivně využitá volná plocha, dnes slouží jako provizorní parkoviště.



## 52 | DOSAZENÍ BLOKOVÉ ZÁSTAVBY

Odpovídá původním záměrům.



## 53 | DOSAZENÍ VYSOKOŠKOLSKÉHO AREÁLU

Kampus Západočeské univerzity je v současnosti umístěn na pole na hranici města a pomalu obrůstá průmyslovou zónou. Studenti jsou tak vyloučeni z města. Umístění kampusu do centra by bylo mnohem vhodnější, ale ZČU v současnosti nepotřebuje navyšovat množství vysokoškolských budov.



## 54 | DOSAZENÍ PARKU S AMFITEÁTREM

Plzni chybí centrální městský park, ale tato plocha pro něj není dostatečně velká. Umístit park zde by bylo mrhání vzácným zastavitelným územím. Kulturní funkce, kterou zde představuje amfiteátr je ale pro místo vhodná.



## 55 | DOSAZENÍ PARKU

Plzni chybí centrální městský park, ale tato plocha pro něj není dostatečně velká. Umístit park zde by bylo mrhání vzácným zastavitelným územím. V Plzni jsou pro vytvoření parku vhodnější plochy a to v údolí řeky Mže.



# HLEDÁNÍ NOVÉ STRUKTURY ÚZEMÍ

## 56 | DOSAZENÍ VÝROBNÍHO AREÁLU

Průmysl je důležitou složkou měst a nelze jej z měst vytěsnit, nicméně tato plocha, tak blízko centra a na takto důležité cestě z nádraží na náměstí, pro průmyslové využití není vhodná.



## 57 | DOSAZENÍ SOLITÉRU

Vhodně umístěná a orientovaná solitérní stavba tomuto místu vtiskne charakter. Může plnit důležitou roli v rámci města.



## 58 | DOSAZENÍ SPORTOVNÍHO AREÁLU

Sportovní areály v blízkosti centra již jsou, a další nejsou zapotřebí. Pro řešení území existují vhodnější způsoby využití.



## 59 | DOSAZENÍ SÍDLIŠTĚ



## 60 | DOSAZENÍ ZAHRÁDEK

Před regulací Radbuzy, kdy toto území bylo pravidelně zaplavováno, zde skutečně byly zelinářské zahrádky. Nyní by zde ale zahrádky znamenaly nevyužití potenciálu místa.



# KONCEPT

Hlavní cíl je zlepšení propojení centra města s nádražím. Toho bylo dosaženo zjednodušením překonání ulice Sirkové v prodloužení Americké třídy.

Americká třída jako hlavní bulvár. V průhledové ose je už od Wilsonova mostu vidět kupole budovy Hlavního vlakového nádraží.

Směrem od centra vedou k nádraží dvě přístupové trasy. Kratší vede pod viaduktem a navazuje na hlavní prostranství před nádražní budovou. Delší vede podél opevnění nádraží novým prostranstvím vymezeným navrhovanou nízkou budovou tržnice. Přístup na nádraží je umožněn průchodem ze Šumavské ulice.

Ulice Sirková byla v 80. letech proměněna z úzké uličky na široký průtah, do kterého byla přeložena tramvajová trať. Rozšíření ulice musely usoupit dva bloky zástavby. Ulice je po tomto zásahu mnohem širší než je třeba a je obklopena nevzhlednými zelenými pásy a parkováním. Tento návrh přesouvá parkování do podzemního parkoviště (viz dopravní řešení) a Sirkovou zužuje podélnou budovou. Zároveň odcloní hlučnou silnici od dalších nově navrhovaných prostranství.

Do centra kompozice je umístěna kruhová budova s koncertním sálem umožňující kulturní akce. Je obklopena prostranstvím propojujícím hlavní pěší trasu - bulvár Americká a nádvoří okolo budovy OD prioru.

Další budovy se od kruhového sálu odvíjejí v soustředných kruzích. Na východní straně se zastaví u dlouhé budovy vymezející Sirkovou, na západní straně u řeky. Západní budovy umožňují průchod od sálu k lávce.

Budovy na západ od sálu směrem k nábřeží výškově graduji.

Předprostor nábřežní budovy se směrem od lávky k Americké rozšiřuje a navádí tak chodce na pěší lávku do centra.

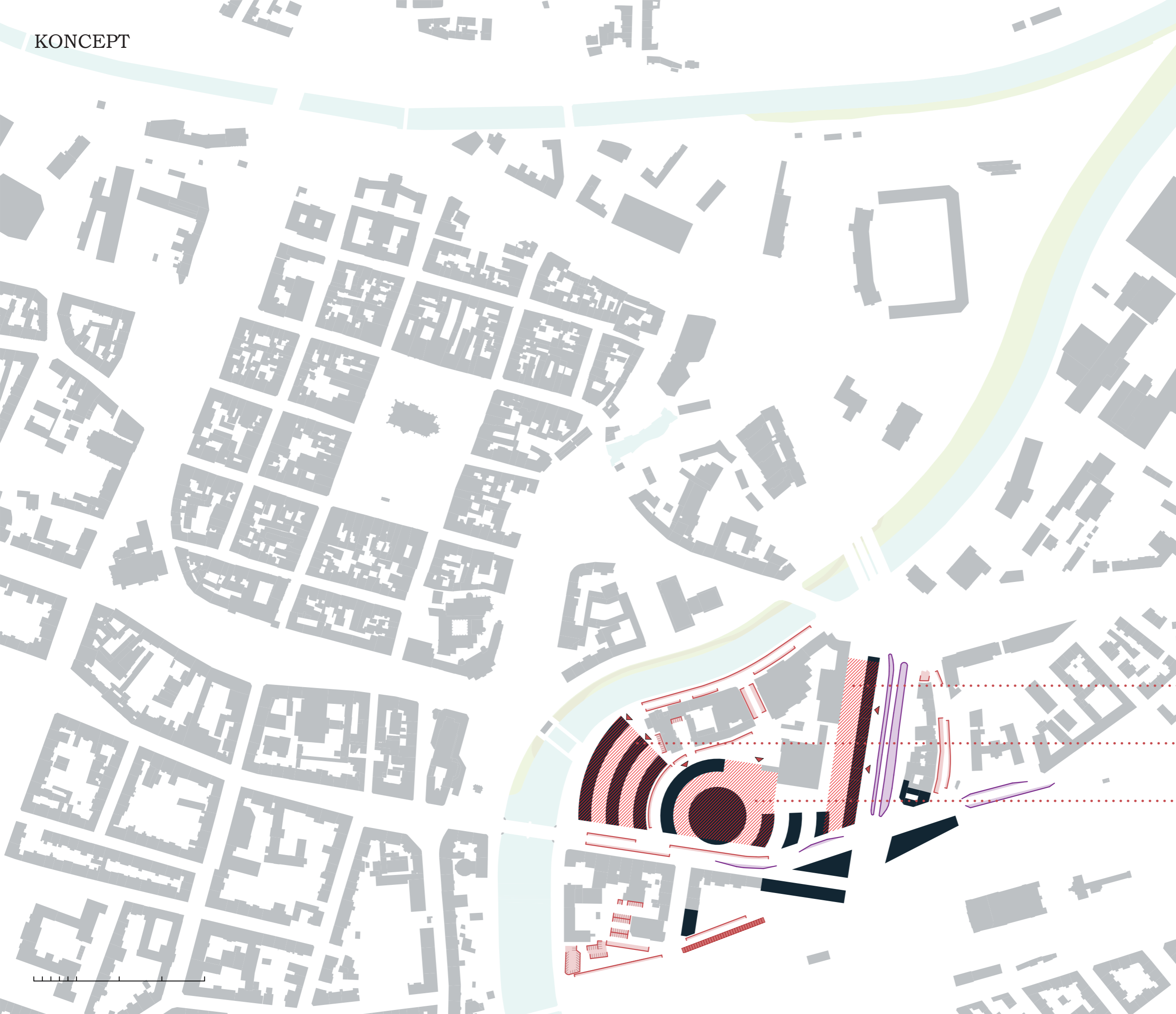


Řešené území je vymezeno dvěma rozlehlými křižovatkami, které komplikují pohyb chodců. Projekt má ambici vylepšit stávající stav novou zástavbou a úpravou veřejného prostoru, nikoliv změnou dopravní struktury.

Toto řešení zachovává strukturu městské hromadné dopravy a rozšiřuje možnosti pěšího přístupu k zastávkám

Návrh rozšiřuje kapacitu parkovacích míst vytvořením rozsáhlých podzemních parkovišť, která obsluhují nejen nově vzniklou zástavbu, ale i centrum města s limitovanými parkovacími možnostmi.

Vstupy do podzemních parkovišť jsou orientovány na nově navržené pěší trasy k nádraží i do centra. Pěší lávka, která zde zůstala po demolici KD Invest, tak získává nový význam jako hlavní pěší spojka mezi parkovištěm a centrem.



KAPACITA PODZEMNÍHO PARKOVÁNÍ

• 180 stání pro osobní automobil/podlaží

• 230 stání pro osobní automobil/podlaží

• 250 stání pro osobní automobil/podlaží  
nebo  
200 stání pro osobní + 20 stání pro  
nákladní automobily/podlaží

- ▼ vjezd do podzemního parkování
- /// podzemní parkování
- nadzemní parkovací stání
- zastávky MHD

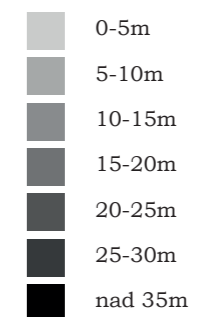


Budova sálu výškou dosahuje úrovně budovy OD Prior.

Budovy na západ od sálu směrem k nábřeží výškově graduji.

Dlouhá podélná budova vymežující Sirkovou výškou odpovídá zbytku bloku v ulici Nádražní, ale na křižovatce U Jána je zakončena vysokou věží. Při příjezdu směrem z Prahy je tak do kompozice katedrály a věže Bohemia přidána další vertikála.

Budova tržnice v blízkosti nádraží i podélná budova v Sirkové svou výškou neznemožňují průhled z nádražního perónu na dominanty města.



Ochody, restaurace, kavárny a další podniky jsou nedílnou součástí kvalitního veřejného prostoru. Mohou být cílem cesty, tudíž zdrojem života ve městě, ale zároveň dělají prostor zajímavý a atraktivní i pro ty, kteří tudy pouze procházejí.





Pokud má být naplněn cíl této práce, zlepšení vztahu mezi náměstím a nádražím, je nutné tuto trasu navrhnout v úrovni očí atraktivní, plnou příležitostí k nakupování, setkávání a příjemnému posezení.

Stávající stav je nedostačující a toto území tím strádá. Navrhované řešení přináší příležitosti živého parteru v co největší možné míře. Cílem je vytvořit město, kde se dobře chodí.

Pro vytvoření příjemného veřejného prostoru je potřeba dbát na úroveň detailů v parteru - na kvalitu a množství vývěsních tabulí, reklam na fasádách, ve výkladcích i ve veřejném prostoru. Je vhodné a žádoucí do území vstoupit s přiměřenou regulací, která usměrňuje kulturu těchto prvků.

Vstupy do podzemních parkovišť, další zdroje energie v území, jsou orientovány na nově navržené pěší trasy k nádraží i do centra. Pěší lávka, která zde zůstala po demolici KD Inwest, tak získává nový význam jako hlavní pěší spojka mezi novým parkovištěm a centrem.

Ulice Sirková byla předělena dlouhou lineární budovou na východní část upřednostňující motorovou dopravu a na západní část, kde dominuje doprava pěší. Na severním konci ulice se nachází velkorysé schodiště a zároveň výtah umožňující pohyb osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

-  obchodní parter
-  průchod
-  pěší zóna
-  vstup do podzemního parkoviště





Historické centrum Plzně je v místě bývalých městských hradeb a strouhy obklopeno parkovým okruhem. Návrh je na tento park napojen skrze pěší lávku, která zde zůstala po demolici DK Inwest.

V řešeném území nejsou navrženy parkové plochy, ale ulice jsou osázeny stromy, které přispívají ke zlepšení klimatu ve městě. Stromy jsou vysázeny podél nábřeží a podél Americké třídy, hlavní pěší trasy mezi náměstí a nádražím.

Pro výsadbu ve městě je vhodné zvolit druhy stromů, které dobře snášejí náročnější podmínky (zpevněné plochy, chemické látky...) jako například Platany, Javory, Katalpy nebo Břestovce. Kolem stromů je nutné vytvořit dostatečný prostor pro vsak a kořeny stromů ochránit pochozími mřížemi.

Prostranství okolo nově navrženého sálu navazuje na stávající prostranství obklopující OD Prior. Toto nádvoří zůstává volně a bez stromů, a umožňuje tak větší rozptýl lidí. Lépe tak vynikne architektura těchto budov.

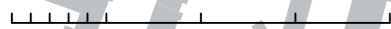


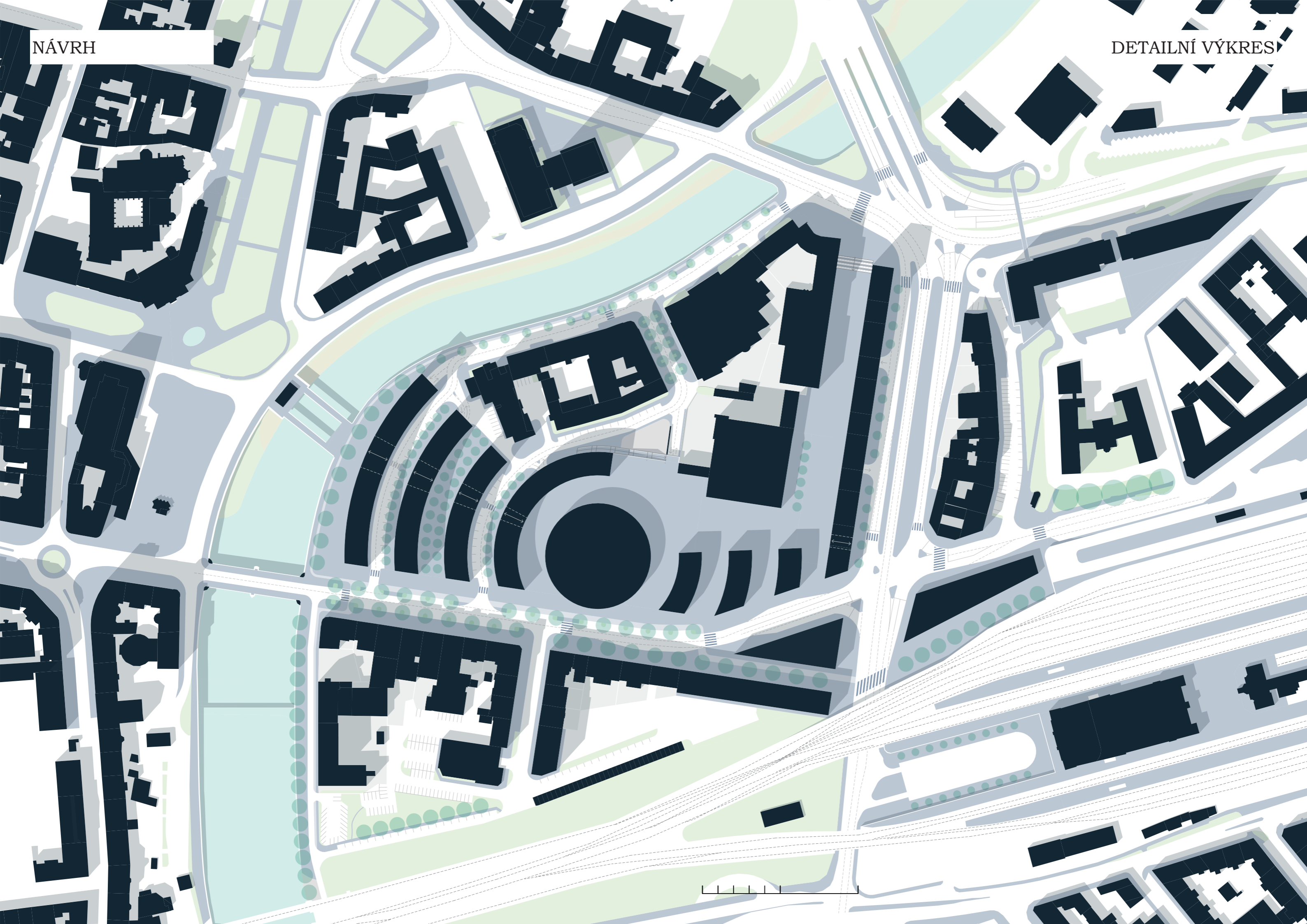
Zdravé město je takové, které umožňuje mísení různých funkcí budov, proto tento návrh vnáší do území několik možností. V centru kompozice se nachází budova s kulturním využitím a je obklopena budovami s obytnou i administrativní funkcí a s obchodním parterem.

Na nádraží je přístup z Americké umožněn dvěma cestami. Kratší a přímější z nich vede k hlavnímu vstupu do nádražní budovy, delší z nich vede podél perónu. Podél této cesty je navržena budova s obchodní funkcí - tržnice, která má zajistit, že bude zajímavé i tuto cestu využít.



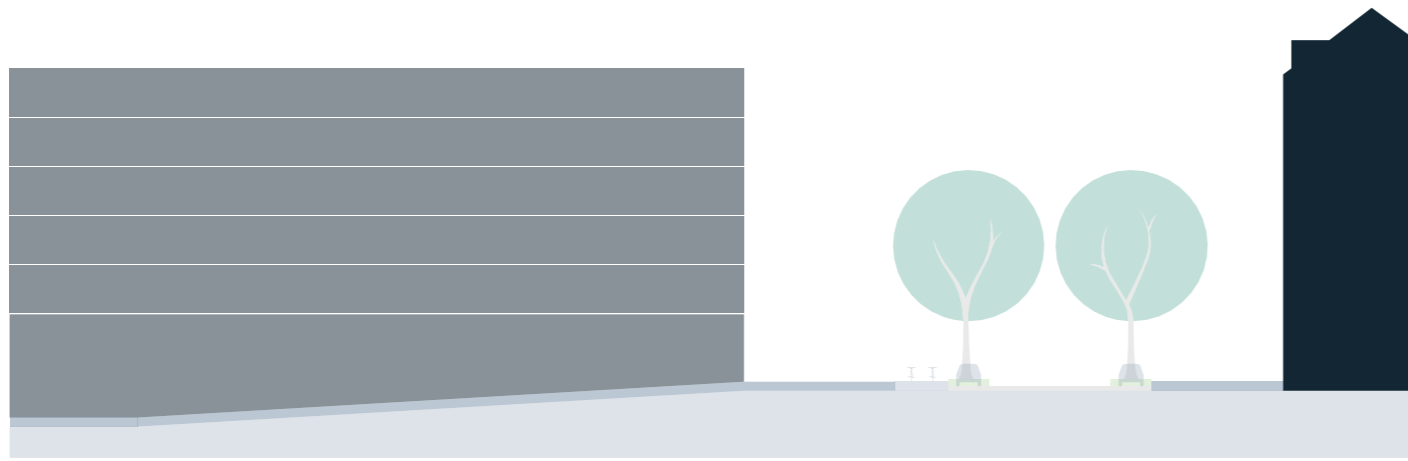
- víceúčelový sál
- smíšené bydlení a administrativa
- administrativa
- tržnice



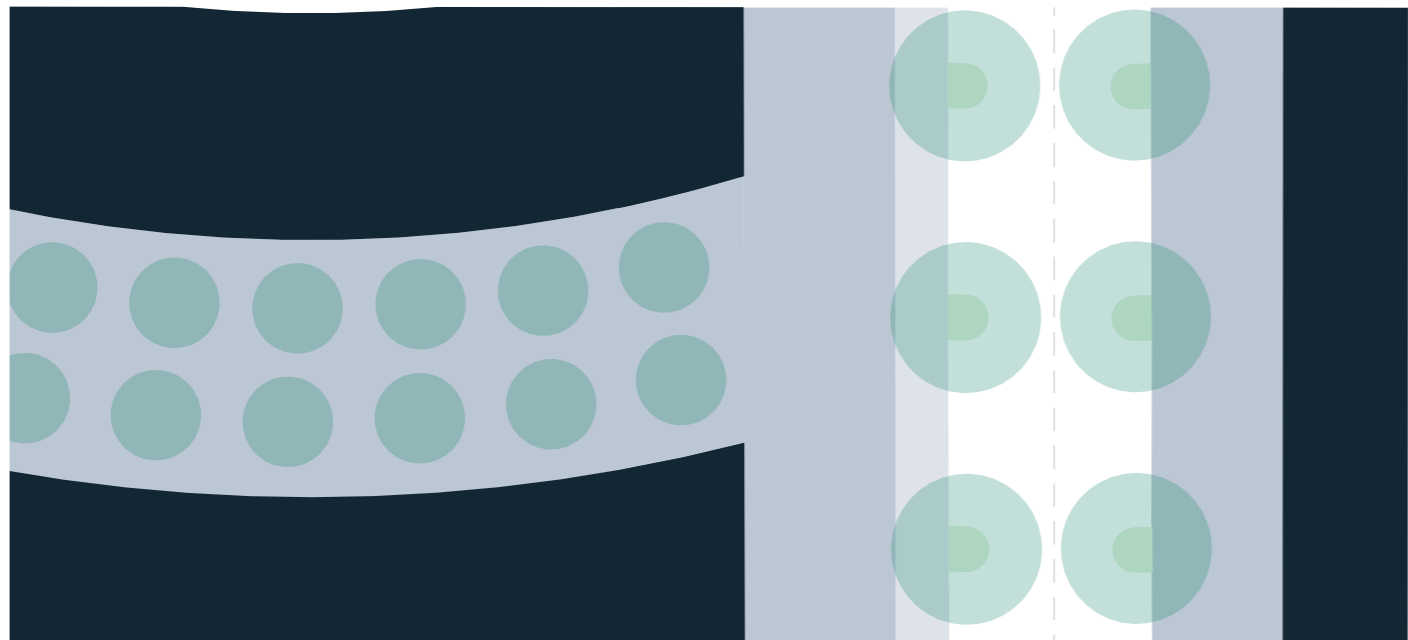




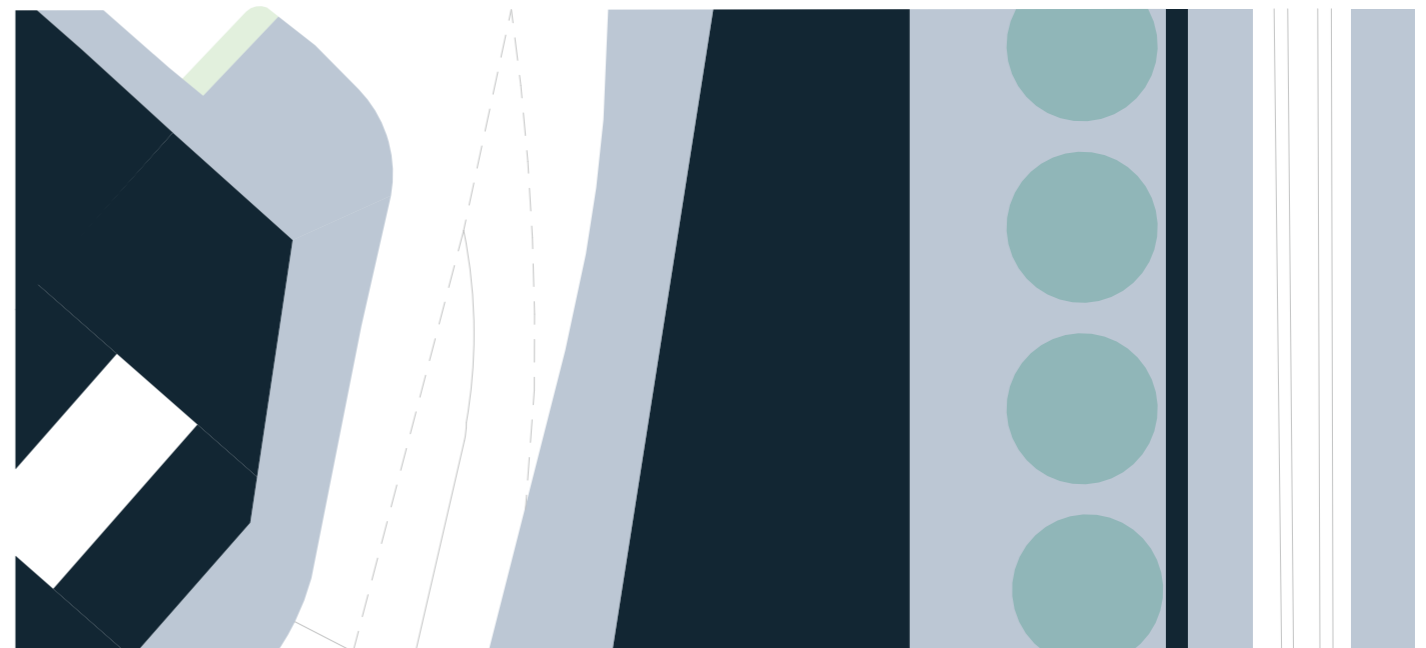
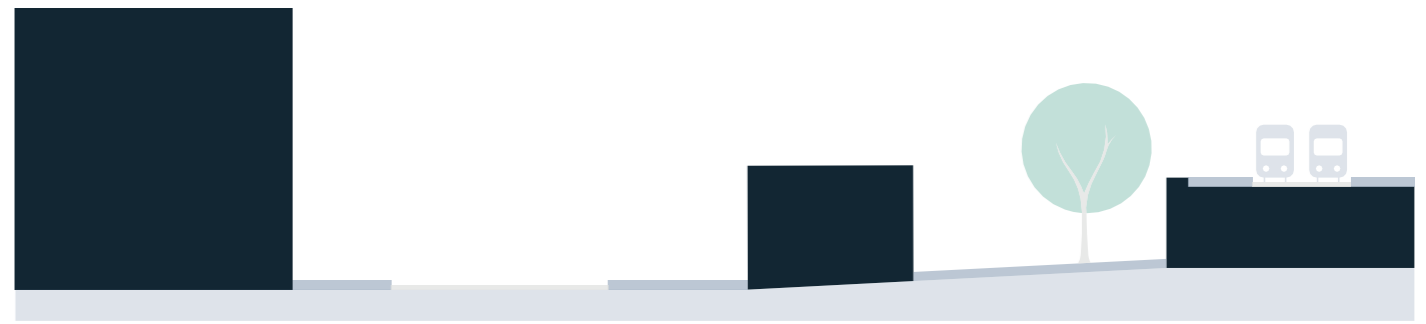
ULIČNÍ PROFIL  
AMERICKÁ



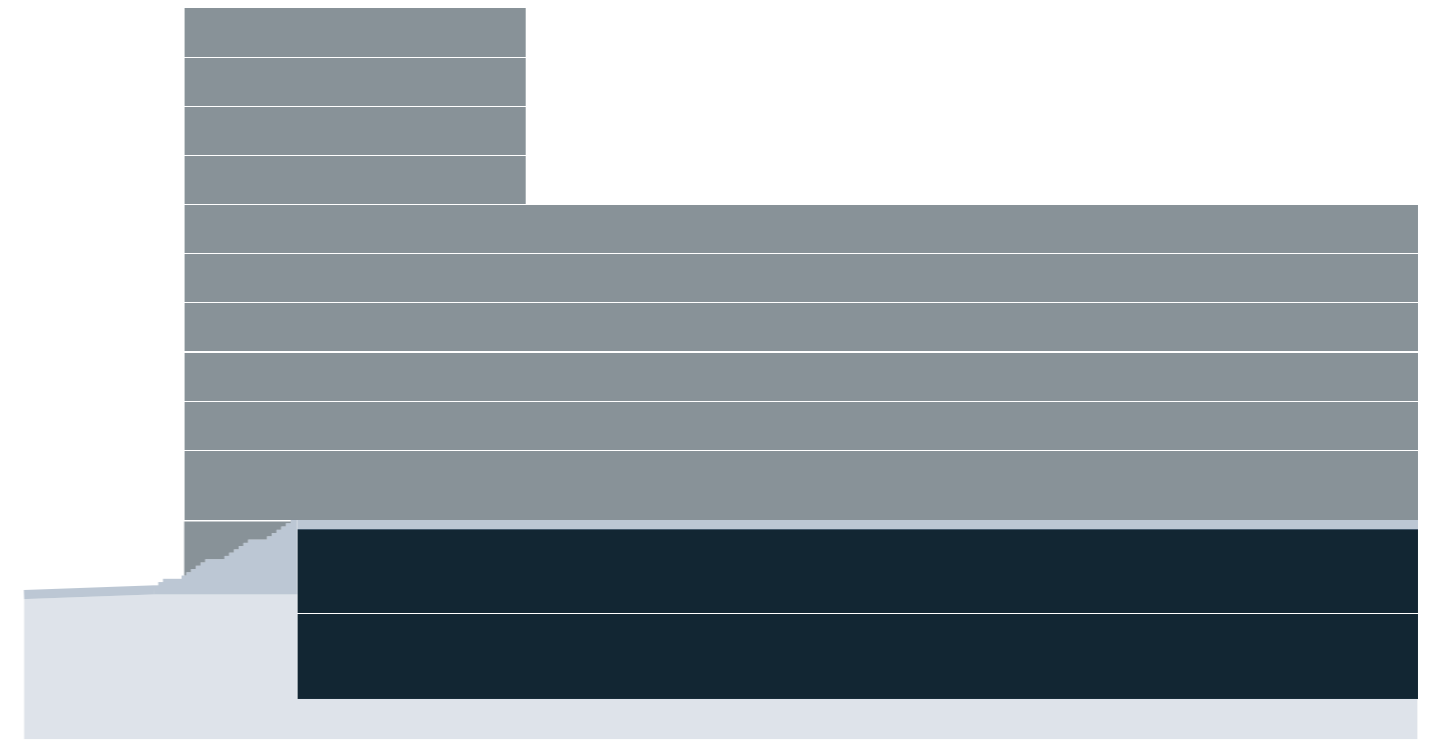
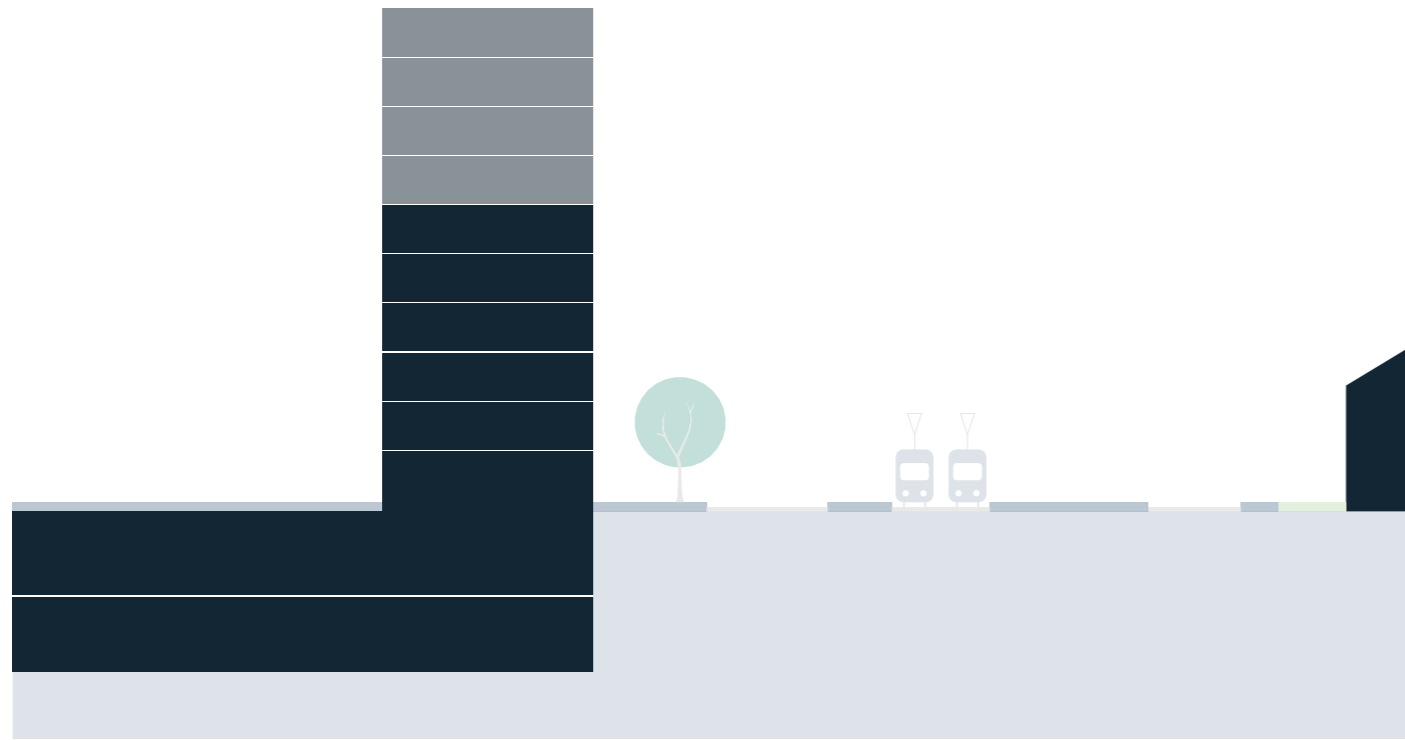
10 3.5 2.6 8.3 2.6 8.7



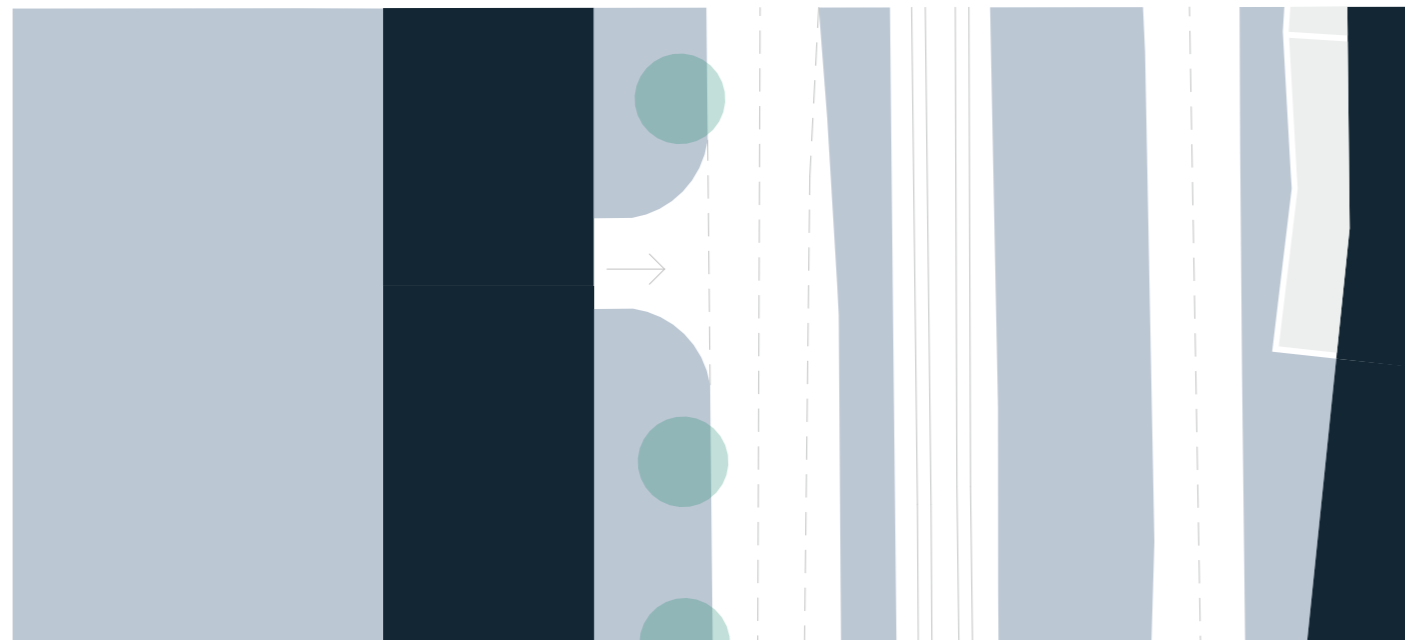
ULIČNÍ PROFIL  
ŠUMAVSKÁ



# ULIČNÍ PROFIL SIRKOVÁ



33 | 15 | 7,5 | 8 | 4 | 6,5 | 10,5 | 6 | 2,5



# ULIČNÍ PROFILY

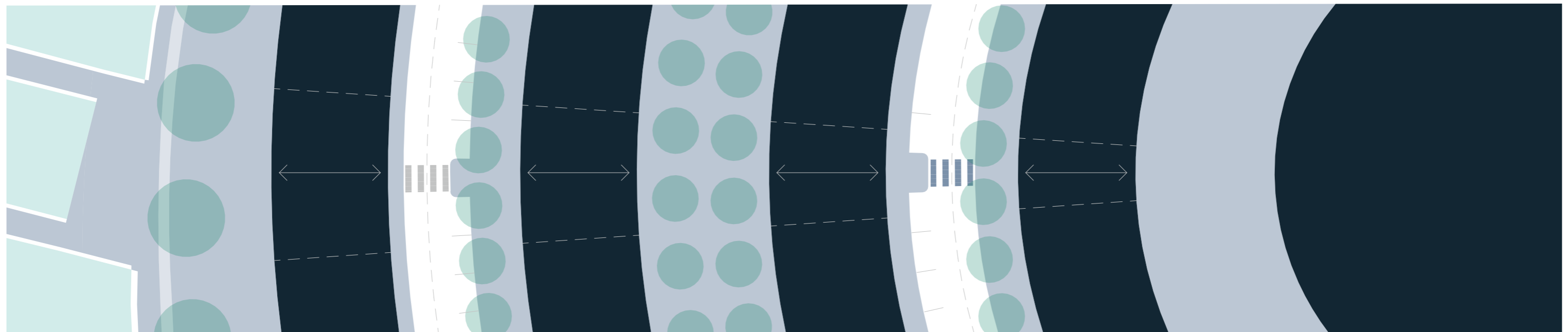
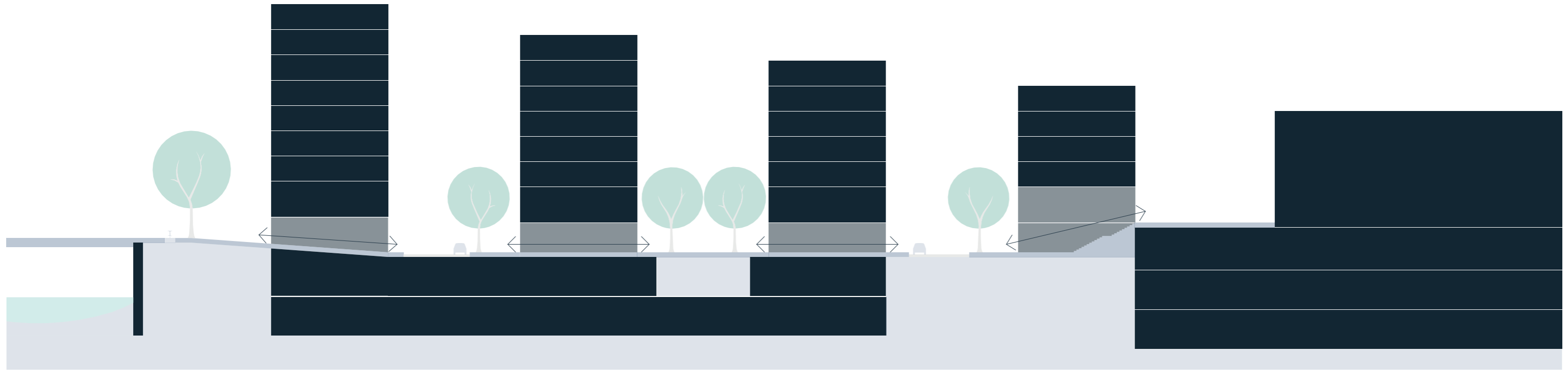


DENISOVO  
NÁBŘEŽÍ

ČERVENÁ

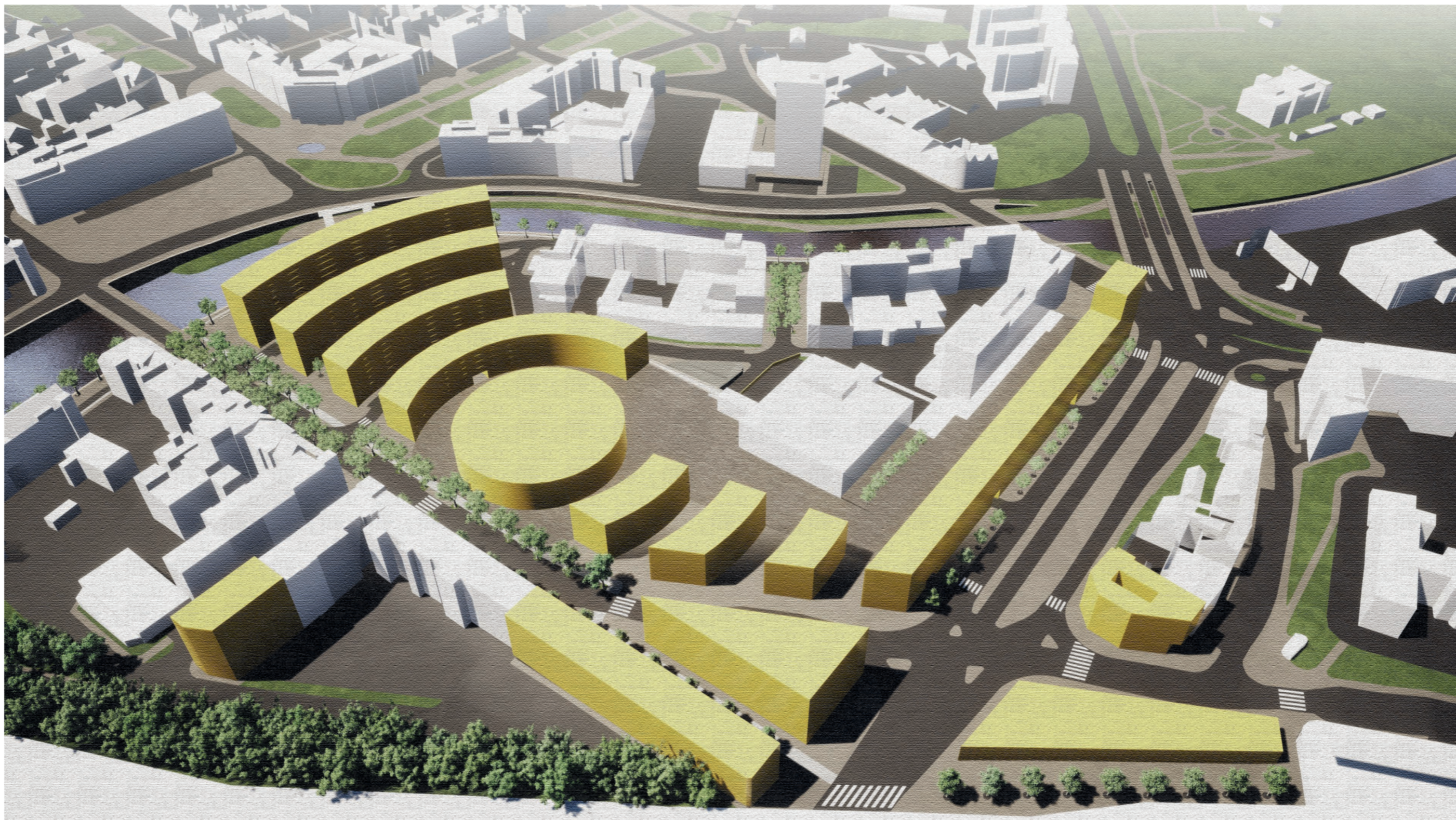
ZELENÁ

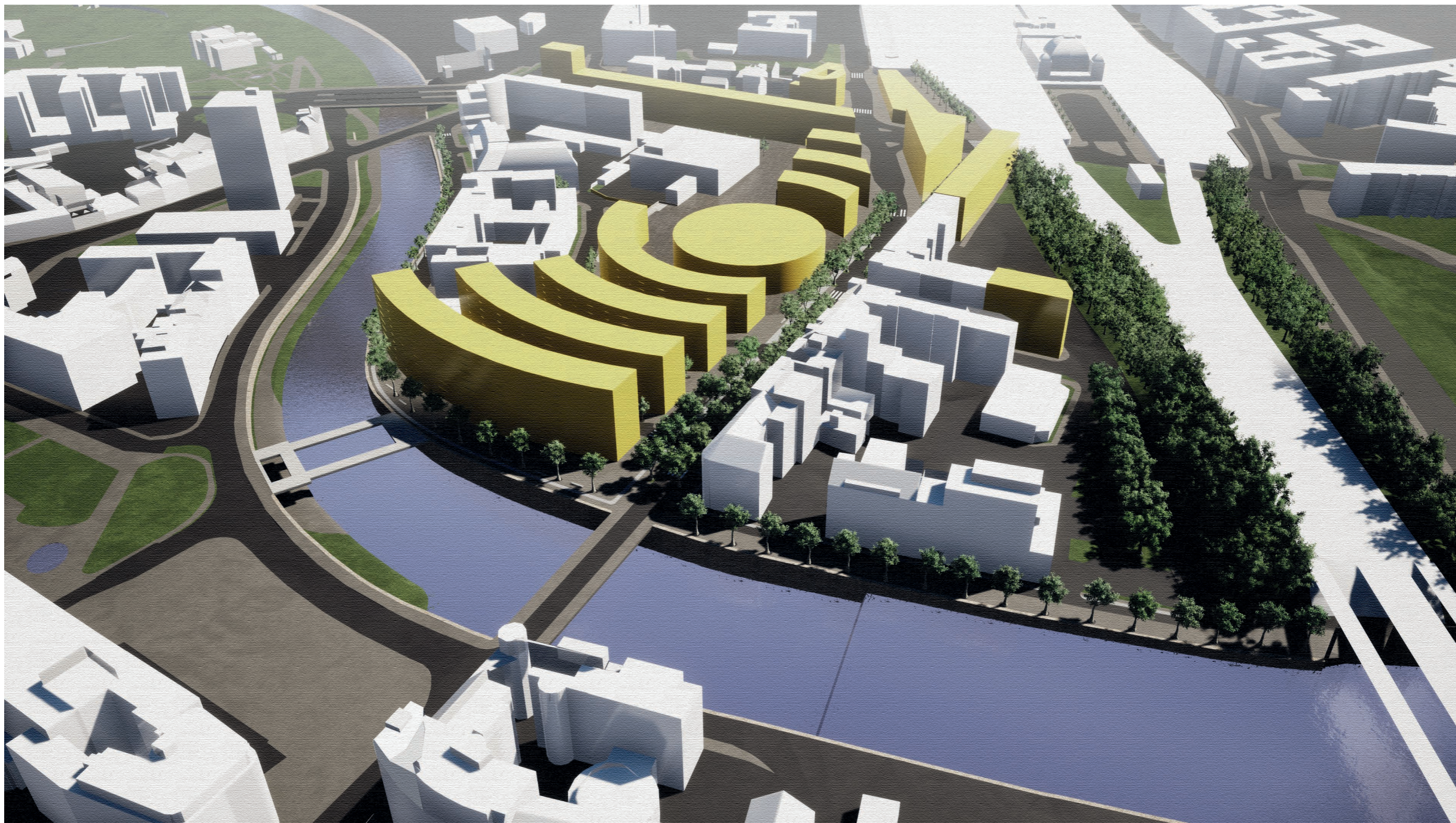
ŽLUTÁ







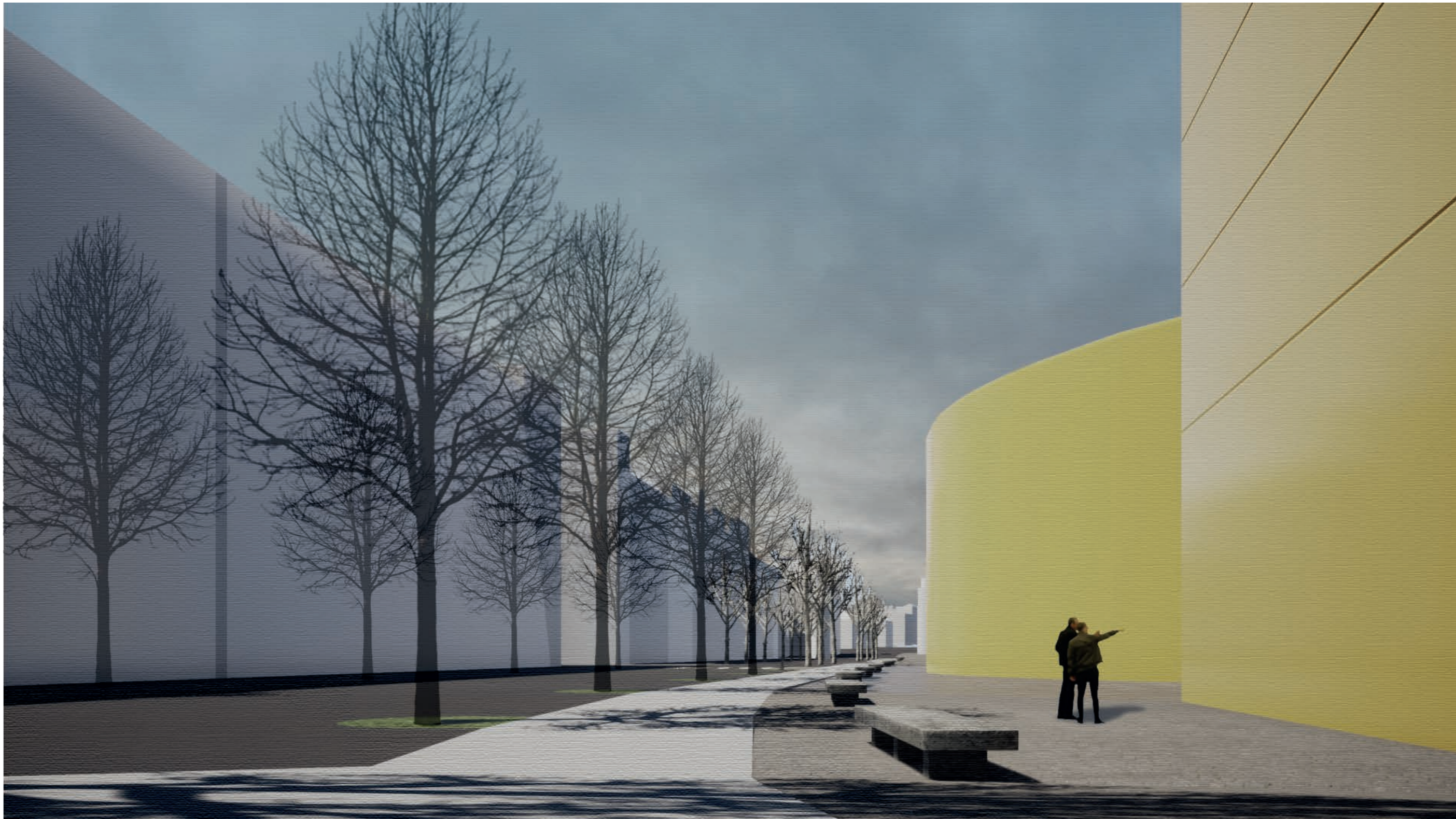


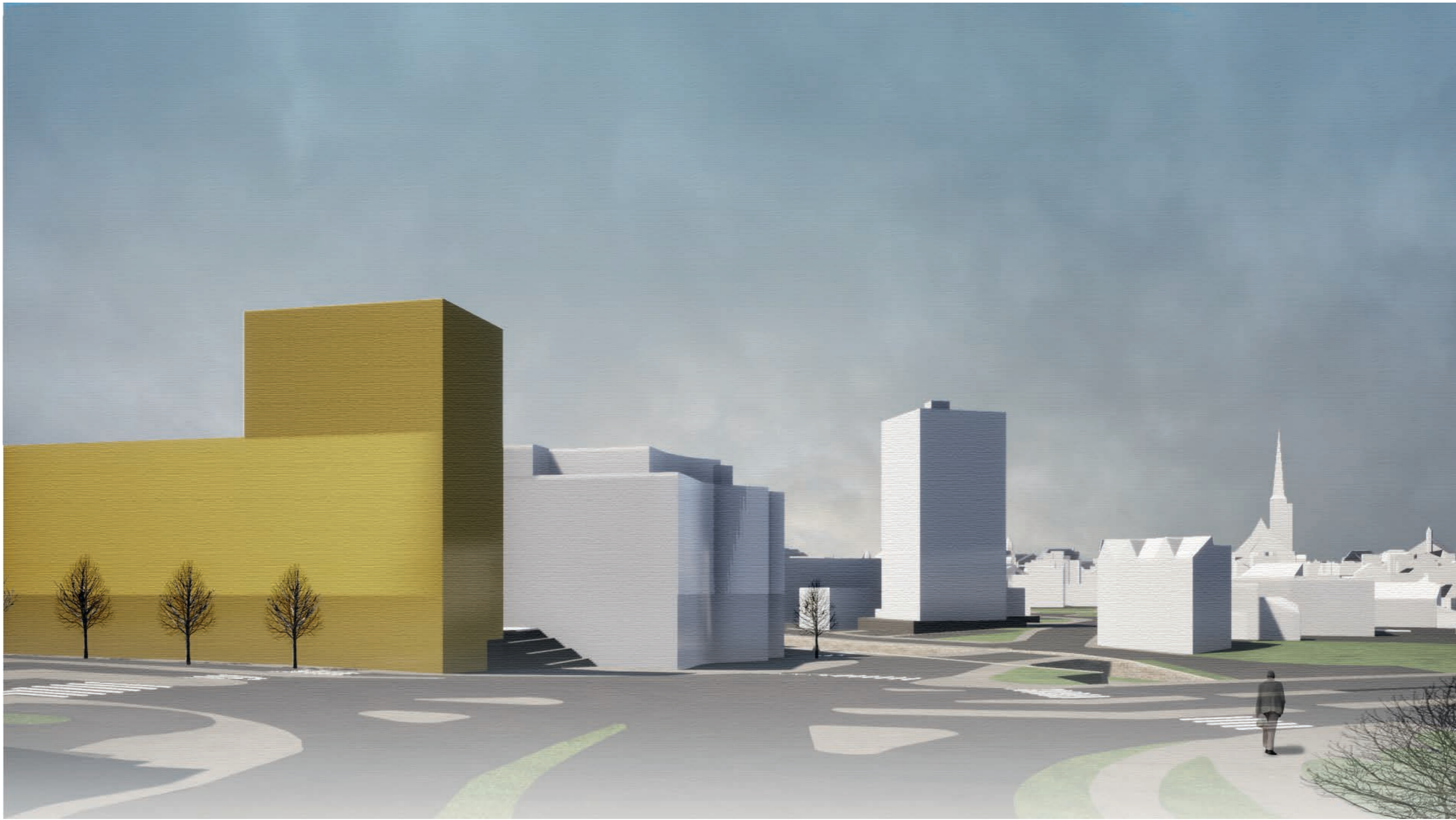












V rámci diplomního semináře jsem navštívila krajská města a zkoumala jsem jejich urbanistický vztah mezi centrem a nádražím. Města jsou utvářena tisíce let, zatímco železnice je fenomén velmi mladý. Města vznikala na křižovatkách významných cest, železnice jako významná cesta do města vstupuje mnohem později. Je zajímavé sledovat, jak železnice města výrazně ovlivnila a změnila.

Díky porovnání s ostatními městy jsem mohla lépe porozumět tomuto vztahu ve svém rodném městě - v Plzni.

Díky studiu historického vývoje v řešeném území diplomového projektu jsem získala nový širší pohled na Plzeň a lépe jsem pochopila souvislosti, které město utvářejí. Svým výzkumem jsem navázala úzký vztah s tím, co můžeme nazývat *Duchem místa*. Získala jsem možnost vcítit se do *Ducha místa* a poznat jeho strasti a zklamání, které jsem zachytila v *předmluvě* této práce.

Mou původní ambicí bylo vyřešit slabý vztah mezi náměstím a nádražím a zároveň doplnit město o krásnou městskou část. V návrhu se mi podařilo tento urbanistický vztah zlepšit, navrhnout více cest k nádraží a vytvořit tak město, kterým se dobře chodí, místo, na kterém lidé rádi tráví svůj čas.

Do území jsem vnesla silnou kompoziční myšlenku a místo tak získalo jedinečný charakter - Duch místa tak dostal to, co mu bylo v minulosti slíbeno a odepřeno.



Kolektiv autorů, **100 ZAJÍMAVOSTÍ ZE STARÉ PLZNĚ**, z dobových novin, časopisů, knih a archivních pramenů vybrali Petr Mazný, Vladislav Krátký ; produkce Petr Flachs, Zdeněk Hůrka, Vyd. 1. V Plzni : Starý most, 2003. 117 s. : il. ISBN 80-239-1692-0

Petr Domanický, **PLZEŇ: PRŮVODCE ARCHITEKTUROU MĚSTA OD POČÁTKU 19.STOLETÍ DO SOUČASNOSTI** = Pilsen : guide through the architecture of the town from the beginning of the 19th century to present day / [editor Petr Domanický ; autoři textů Tomáš Bernhardt ... et al. ; fotografie Radovan Kodera ... et al.]. -- Vyd. 1.. -- Plzeň : NAVA, 2013. -- 335 s. : il. (převážně barev.), portréty, plány ISBN 978-80-7211-433-7

Jan Gehl, **MĚSTA PRO LIDI**; [z anglického originálu ... přeložili Karel Blažek a Bronislava Blažková]. -- České vyd.. -- Brno : Partnerství, c2012. -- xi, 261 s. : il. (převážně barev.), plány ; 26 cm ISBN 978-80-260-2080-6 (brož.)

Jan Jehlík, **RUKOVĚŤ URBANISMU**: architektura poznávání a navrhování prostředí, Praha : Ausdruck Books, 2016. -- 250 stran : ilustrace ; 21 cm ISBN 978-80-260-9558-3 (brožováno)

Ladislav Lábek, **Z HISTORIE PLZEŇSKÉHO OBCHODU A PRŮMYSLU**, kulturní obraz XIX. století / napsal Lad. Lábek. -- Plzeň, 1926 ([Grafické závody]). -- 110, [1] s., xxiv s. : il. ; 8°

Adam Skála a kolektiv, **DĚJINY MĚSTA PLZNĚ 3**, 1918-1990, Plzeň, 2018, Edition statutární město Plzeň. 1167 s. : il. - ISBN 978-80-87911-01-3

## SEZNAM OBRÁZKŮ

**obrázky 1-5, 34, 5-60** - ORTOFOTO - dostupné z: <https://en.mapy.cz/letecka> | 12.1.2020 |

**obrázky 6-11, 13,14,17, 35-50** - VLASTNÍ FOTOGRAFIE | 9.2019-5.2020 |

**obrázky 12, 15, 16** - HISTORICKÉ PLÁNY - dostupné z <https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html> | 16.12.2019 |

**obrázky 18-22** -FOTOGRAFIE ZE SOUKROMÉHO ARCHIVU

**obrázek 23** - OD PRIOR - dostupné z [https://plzen.rozhlas.cz/sites/default/files/styles/cro\\_16x9\\_tablet/public/images/a30dc84e084c9d218fe38cae60ade2a0.jpeg?itok=\\_Uv1Mji0&timestamp=1537437871](https://plzen.rozhlas.cz/sites/default/files/styles/cro_16x9_tablet/public/images/a30dc84e084c9d218fe38cae60ade2a0.jpeg?itok=_Uv1Mji0&timestamp=1537437871) | 5.5.2020 |

**obrázek 24** - Roub Jaroslav, DŮM KULTURY - Dostupné z [https://scontent.fprg2-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/93521661\\_10222041678821608\\_8656606975653576704\\_o.jpg?\\_nc\\_cat=102&\\_nc\\_sid=07e735&\\_nc\\_ohc=bHAalHiH\\_jAAX8okVax&\\_nc\\_ht=scontent.fprg2-1.fna&oh=5fb06ce68967bad829a71adaf8a30c62&oe=5EF9E2F3](https://scontent.fprg2-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/93521661_10222041678821608_8656606975653576704_o.jpg?_nc_cat=102&_nc_sid=07e735&_nc_ohc=bHAalHiH_jAAX8okVax&_nc_ht=scontent.fprg2-1.fna&oh=5fb06ce68967bad829a71adaf8a30c62&oe=5EF9E2F3) | 1.4.2020 |

**obrázek 25** - VIZUALIZACE OD CORSO- dostupné z [https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/radnici-se-nelibi-projekt-obchodniho-domu-corso-vypada-jako-krabice.A120622\\_154637\\_plzen-zpravy\\_pp](https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/radnici-se-nelibi-projekt-obchodniho-domu-corso-vypada-jako-krabice.A120622_154637_plzen-zpravy_pp) | 20.3.2020 |

**obrázky 26-33** - HISTORICKÉ PLÁNY A MAPY - dostupné z <https://gis.plzen.eu/staremapy/> | 1.3.2020 |

