

Týn nad Vltavou

průtah

diplomová práce

Marek Petřík

atelier Redčenkov - Danda

Týn nad Vltavou - průtah

Marek Petřík
diplomová práce

vedoucí práce doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

fa čvut 2022 / 2023 zs

obsah

analytická část

širší vztahy
vývoj
urbanistická analýza
průtah

návrhová část

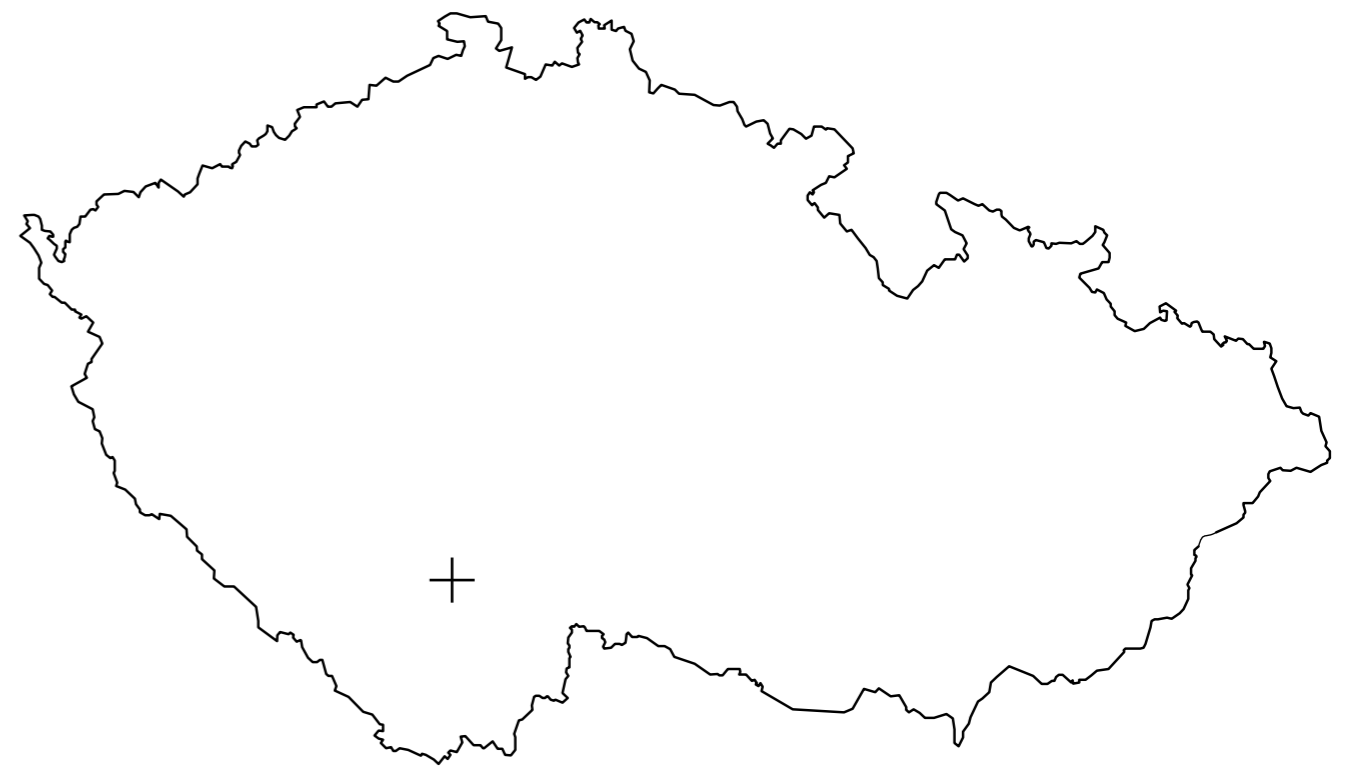
přístup
Malá Strana
nábřeží
Staré město

dokladová část

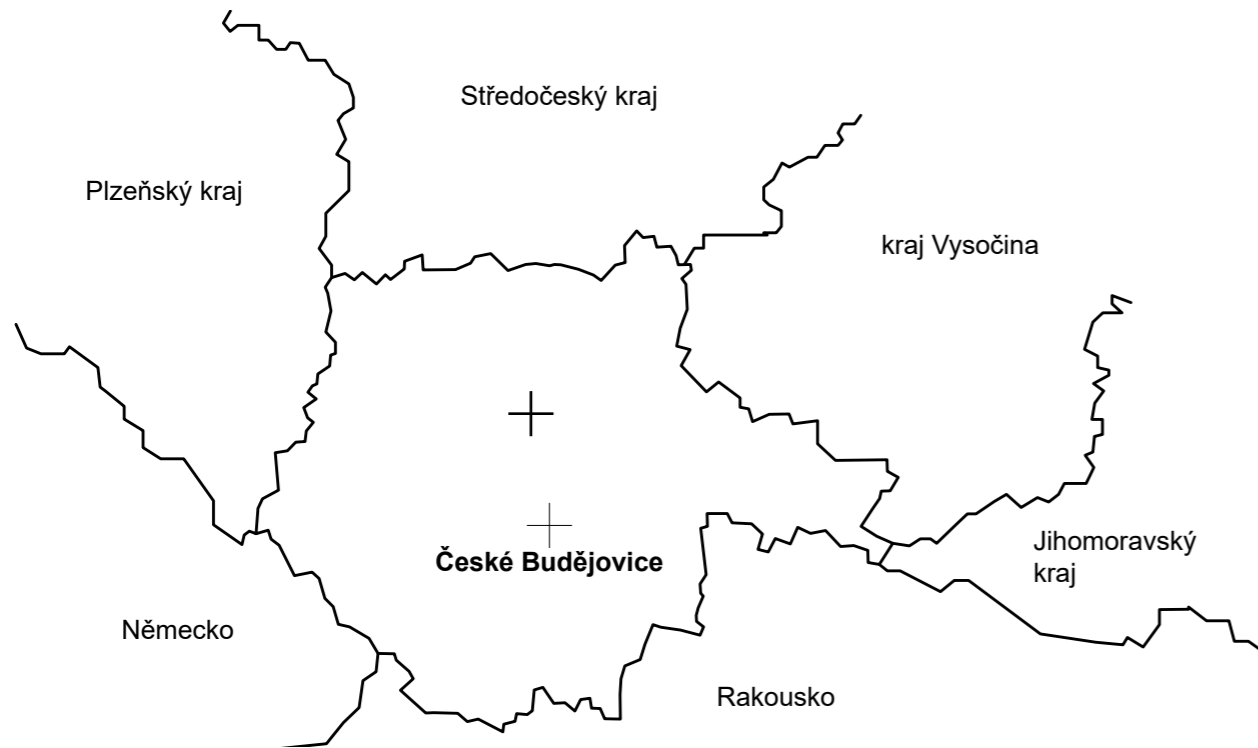
analytická část

širší vztahy

Týn nad Vltavou

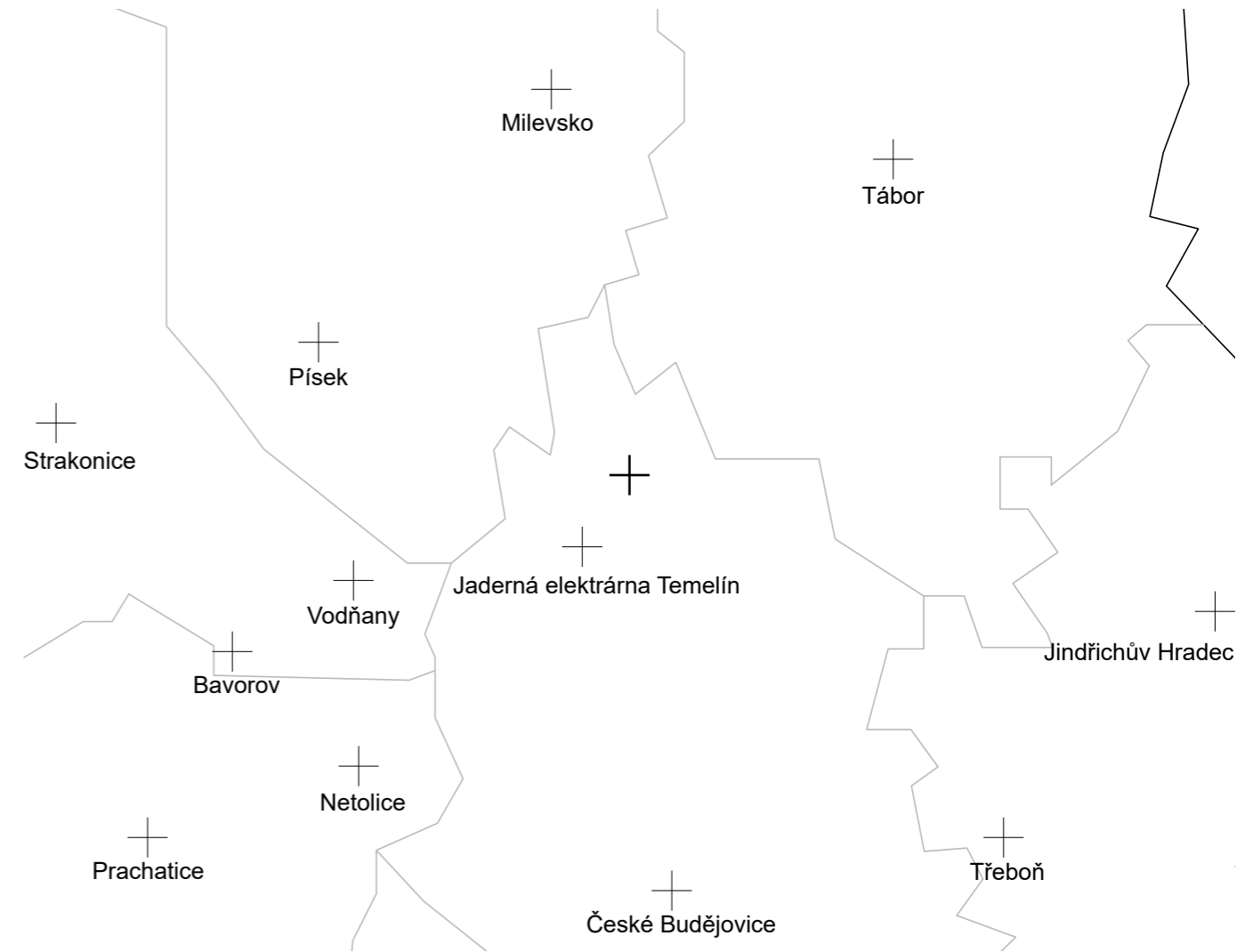


Jihočeský kraj



krajské město: České Budějovice
rozloha: 10 058 km²
počet obyvatel: 637 047
hustota zalidnění: 63,3 obyv./km²
počet okresů: 7
počet obcí: 624

okres České Budějovice

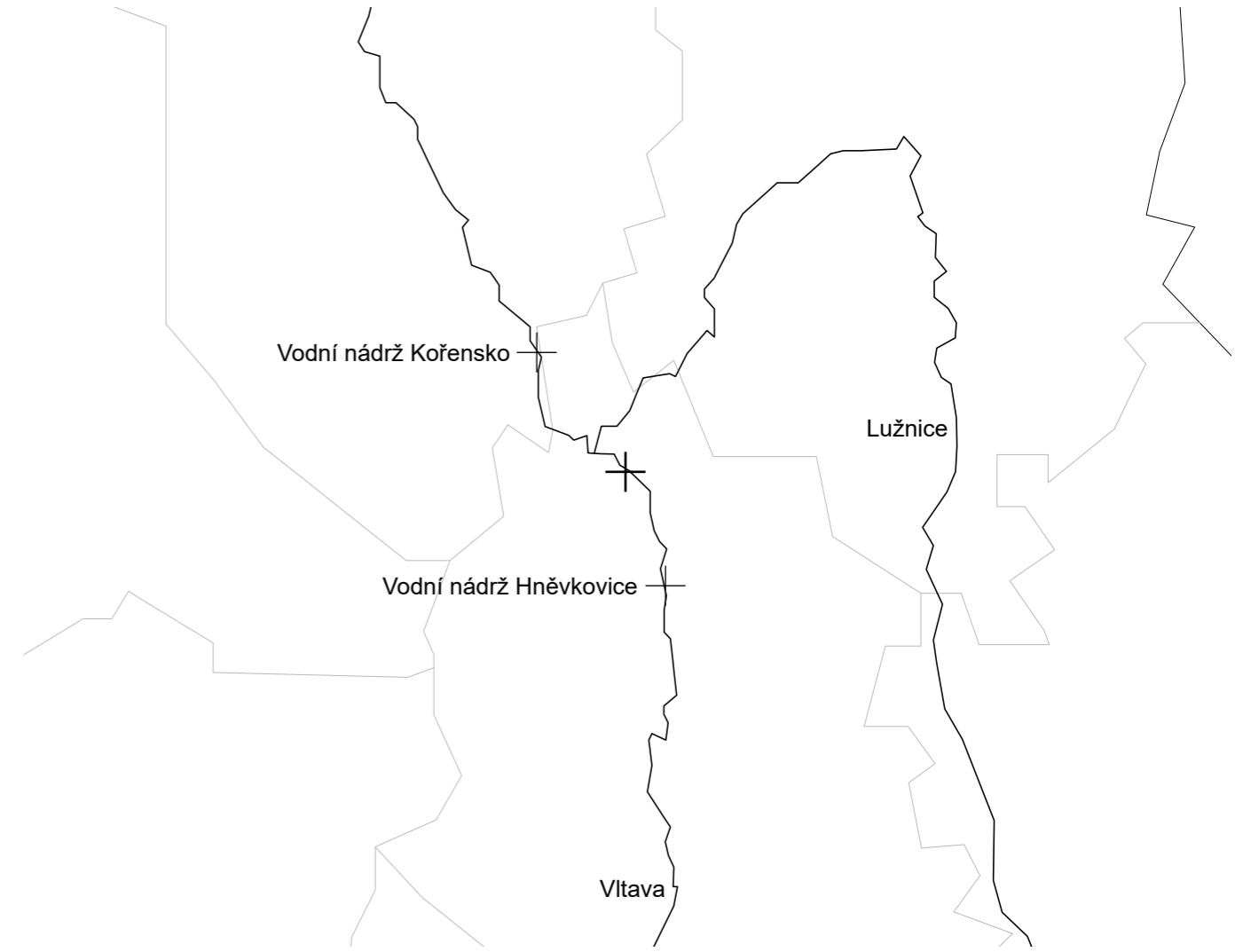


okresní město: České Budějovice
rozloha: 1 638 km²
hustota zalidnění: 119 obyv./km²
počet obcí: 109

silniční síť



vodstvo



———— silnice II. třídy

———— silnice I. třídy

vývoj



12. - 19. století



Již někdy v 9-10. století existovala na pravém břehu Vltavy osada, související s ochranou vltavského brodu, která se do poloviny 13. století vyvinula ve významné centrum. Obnova po požáru v roce 1287 byla zřejmě nejzazším termínem pro dotvoření pozoruhodné urbanistické osnovy středověkého Týna. Tu tvořily dva urbanistické celky, oddělené Hlinským potokem.

Západní, mladší část aglomerace se později nazývala Nový Týn a postupně významem překračovala východní Starý Týn. Pokračující význam Starého Týna vyplýval nejen z hustoty osídlení a existence jednoho ze dvou kostelů, ale také z jeho polohy přímo pod hradem. V této době také vzniklo na protější straně řeky i předměstí Malá Strana. Týn byl už ve středověku důležitým tržním centrem, které těžilo nejen z polohy na přechodu cest přes řeku, ale rovněž z obchodní plavby po Vltavě.

Město si udržovalo komunikační význam a sbíhali se zde silnice z Písku, Vodňan, Netolic, Českých Budějovic, Bechyně, Tábora a Soběslavi. Význam Týna byl dán jediným vltavským mostem mezi Českými Budějovicemi a Prahou. To na druhé straně činilo z Týna vojensky strategický bod. V druhé polovině 19. století v Týně vrcholil rozvoj města, který se následně přetavil do urbanistické stagnace.

Kromě drobných řemeslníků a nevelké loděnice neexistoval v Týně žádný průmysl. Odloučenost města a těžká obživa obyvatel vedly k vystěhovalectví do Německa, Rakouska, ale i za moře. Když v roce 1869 začal provoz železniční trati mezi Vídní, Českými Budějovicemi a Plzní a tři roky na to mezi Veselím nad Lužnicí a Prahou, znamenalo to ztrátu významu starých obchodních cest, ale rovněž vltavské platby. Od té doby, jakoby zanikl význam existence Týna. Nalézá se až o pár století později při výstavbě jaderné elektrárny.

meziválečné město



Mírný rozvoj města pokračoval za 1. republiky. V roce 1926 byly mezi Malou Stranou a dvorem Čihovice vybudovány dělostřelecké kasárny. V Čihovicích byla v letech 1922 - 24 postavena hospodářská škola. Mezi lety 1910 a 1950 poprvé znovu výrazněji vzrostl počet domů a mírně se zvýšil i počet obyvatel. Stavělo se na Malé Straně, ovšem bez jakékoliv koncepce, i ve vlastním Týně. Špatně založená zástavba na Malé Straně byl počátek současného nekompaktního města na jižním břehu Vltavy. V meziválečné době vznikla také obytná a rodinná čtvrť západně od Nového Týna.

socialistické plánování



V 50. letech 20. století začal počet obyvatel mírně růst a začala se rozvíjet bytová výstavba. Na Malé Straně vyrostl menší obytný soubor ve zjednodušených formách socialistického historismu.

Se vzrůstající intenzitou silniční dopravy se dosavadní průjezd městem stal neudržitelným. Namísto toho, aby byl vybudován východní či západní obchvat celého města, bylo zvoleno nejkratší řešení. Nejprve byl v letech 1965 - 69 vybudován nový silniční most, situovaný mezi Starým a Novým Týnem. Na něj byla později svedena silnice od Bechyně, přeložená na východní okraj hřbitova a dále přibližně v linii Hlinského potoka. Za mostem pokračovala směrem k Českým Budějovicím rovněž novou trasou po východní straně areálu nové školy. Týnský silniční průtah lze hodnotit jako jeden z nejbezohlednějších urbanistických zásahů období socialismu v českých zemích. Dosud kompaktní útvar dvou historických náměstí byl násilně roztržen.

V roce 1980 byl schválen záměr výstavby Jaderné elektrárny Temelín 6 km jihozápadně od města.

Elektrárna byla vybudována v letech 1987 až 2000. Postupně byly pro elektrárnu zbořeny vesnice v nejbližším okolí. Pro potřeby elektrárny byla 5 km nad Týnem postavena hráz nové vodní nádrže Hněvkovice, která zatopila 2 obce a pod ústím Lužnice vznikla menší nádrž Kořensko. Pro stavaře a později zaměstnance elektrárny byly sice nové byty stavěny i v Českých Budějovicích, ale rozsáhlá sídlištní bytová výstavba postihla také Týn, jako město k elektrárně nejbližší. Již v 80. letech 20. století se počet obyvatel prudce zvýšil (z 4 929 na 6 216) a pokračoval i v 90. letech (na 7 587 v roce 2001), kdy byl Týn nad Vltavou spolu s Milovicemi vůbec nejrychleji rostoucím městem České republiky.

Nové panelové sídliště vyrostlo nejprve na Malé Straně. V další etapě vzniklo velké sídliště Hlinky severně od hradního kopce.

Bezohledný silniční průtah bohužel nebyl jediným negativním zásahem do historického jádra města, které v důležitých místech prošlo demolicí a výstavbou obchodního domu nekvalitní estetiky druhé poloviny 20. století a typových objektů občanské vybavenosti. V důsledku toho vykazuje Týn nad Vltavou vyjma náměstí menší hodnotu oproti jiným jihočeským městským památkovým zónám a vyžaduje, aby se rehabilitaci urbanistické i architektonické struktury věnovala mimořádná pozornost.





porevoluční vývoj



Týn nad Vltavou je příkladem klasického porevolučního vývoje menších měst v České republice. Touha po individuální výstavbě vedla k postupné suburbanizaci historického centra a mírnému poklesu obyvatel. Na Malé Straně podél průtahu postupně na zelené louce vyrostly typové supermarkety. Pomalu, organicky se zde lokálním centrem stalo parkoviště před jedním z nich. Nizká hustota osídlení nevytváří dostatečnou kupní sílu pro maloobchody v centru a je cítit, že město postrádá měřítko nízkopodlažní bytové zástavby v centru města s aktivním parterem, které by držely život uvnitř historického jádra.

urbanistická analýza



morfologie



Týn nad Vltavou leží v rozšířené části údolí Vltavy, přibližně 2 km nad ústím Lužnice.

Město se dle geomorfologických jednotek ČR nachází v provincii České vysočiny (neboli Český masív), dále spadá do Česko-moravské subprovincie, v oblasti Středočeské pahorkatiny do celku Táborské pahorkatiny a podcelku Písecké pahorkatiny. Reliéf daného území protíná řeka Vltava ve směru severozápad – jihovýchod s mírným říčním údolím a nadmořská výška zde stoupá přibližně od 350 do 479 m n. m.

struktura



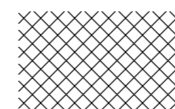
Struktura města má podlouhlý radiální charakter, který je ovlivněn hlavně místní morfologií. Historická struktura je bohužel narušena průtahem, kolem kterého se hlavně na Malé straně vytvořily velké neprostopné urbánní bloky. Okraje měst, až na modernistické sídliště na severovýchodě, jsou zakončeny průmyslovými areály.



zeleno-modrá infrastruktura

Intravilán je obklopen hlavně zemědělskou půdou a poli. V menší míře lesami a loukami. Městská zeleň je až na pár výjimek (nábřeží, Bedřichovy sady, hřiště u Sokolovny) nekultivovaná. Ukotvuje maloměstský až vesnický charakter města a tvoří měkké hranice mezi urbánními celky a krajinou. Odtokové poměry města jsou silně ovlivněny zemědělskou kolektivizací. Kvůli špatnému hospodaření se zemědělskou půdou během jednotného zemědělství dnes nemají pole dostatečnou retenční schopnost a město v posledních letech čelí vysoké vodě při příválových deštích.

územní plán



bydlení



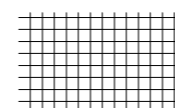
občanská vybavenost



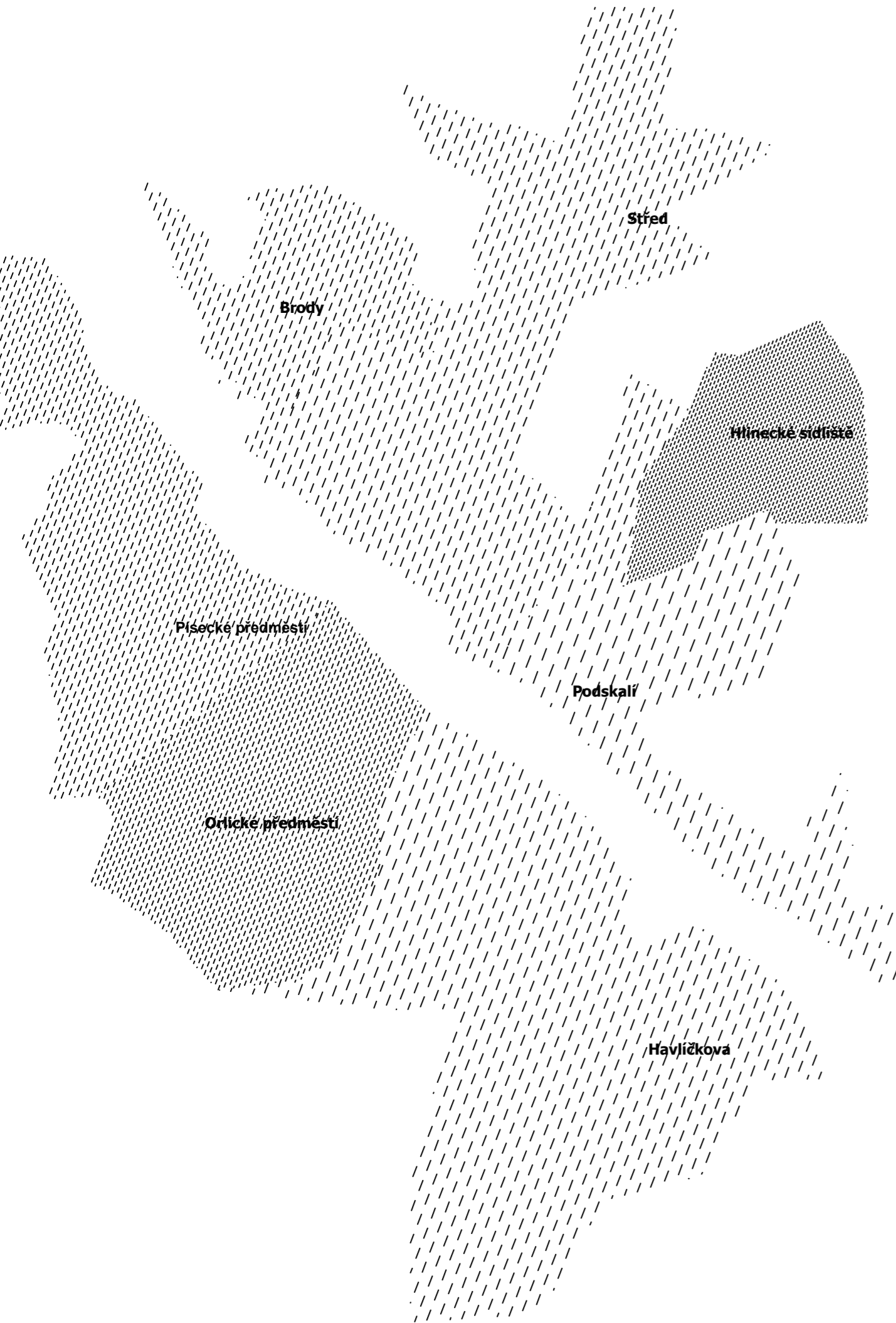
výroba



smíšené



technická infrastruktura

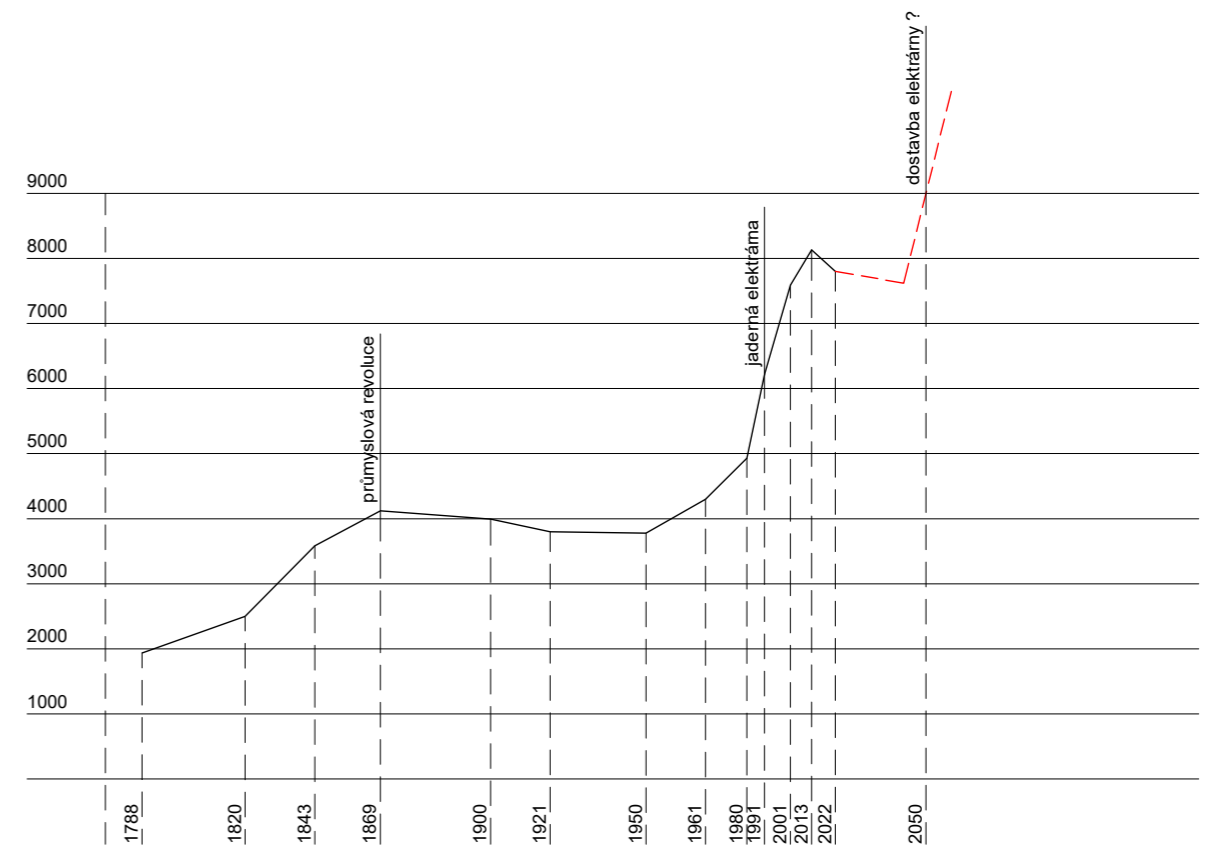


osídlení

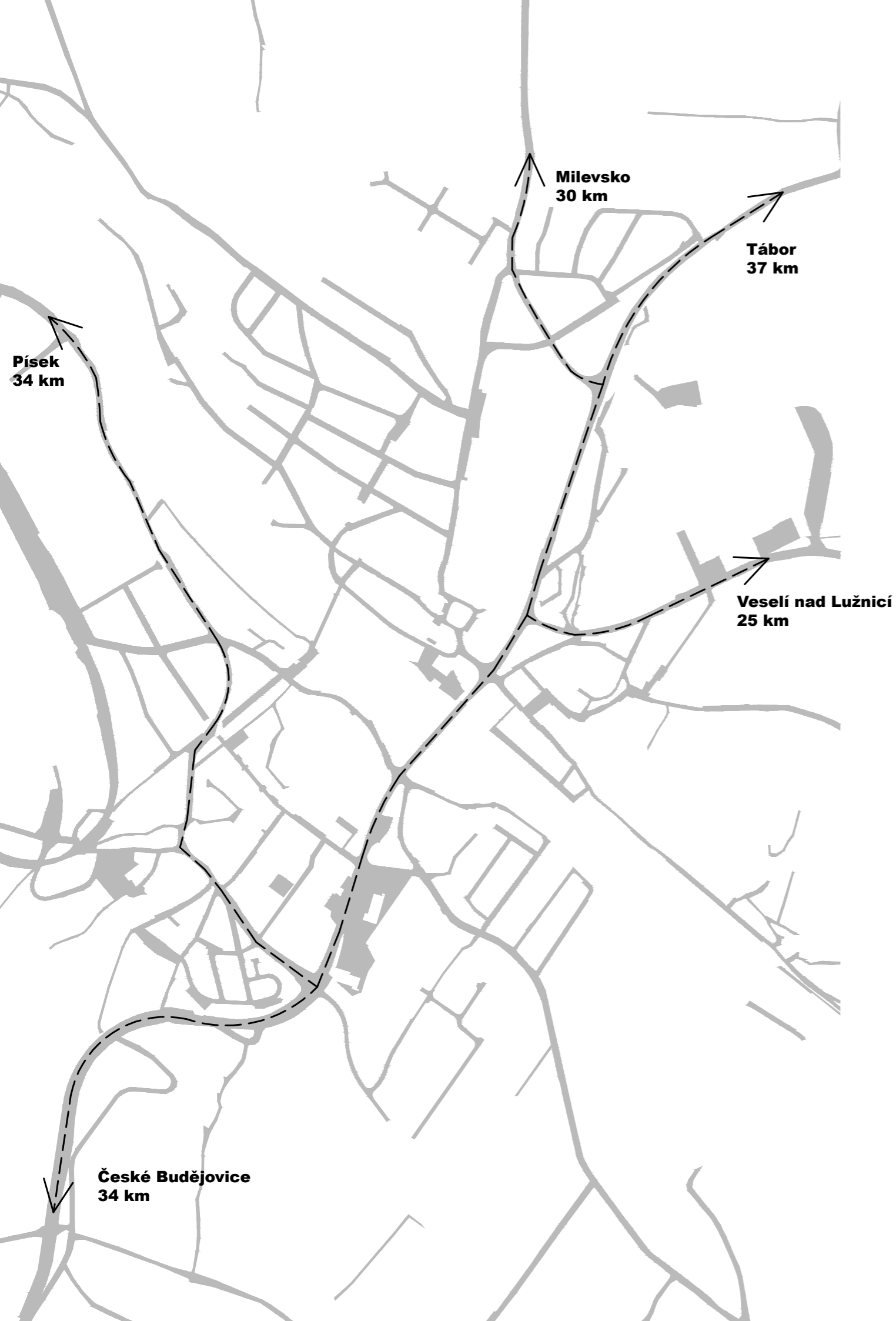
Týn nad Vltavou

Starý Týn nad Vltavou

Podskalí	420			
Střed	641			
Brody	910			
Hlínecké sídliště	2687			
		4658		
Malá Strana				
Havlíčkova	426			
Písecké předměstí	953			
Orlické předměstí	1765			
		3144		
			7802	



doprava



V Týně nad Vltavou se sbíhá pět komunikací II. třídy. Automobilová doprava je suverénní formou dopravy ve městě. Drážní doprava byla zrušena v roce 2013. V současné době zde roste lodní doprava v rámci Vltavské vodní cesty.



sídla / centra

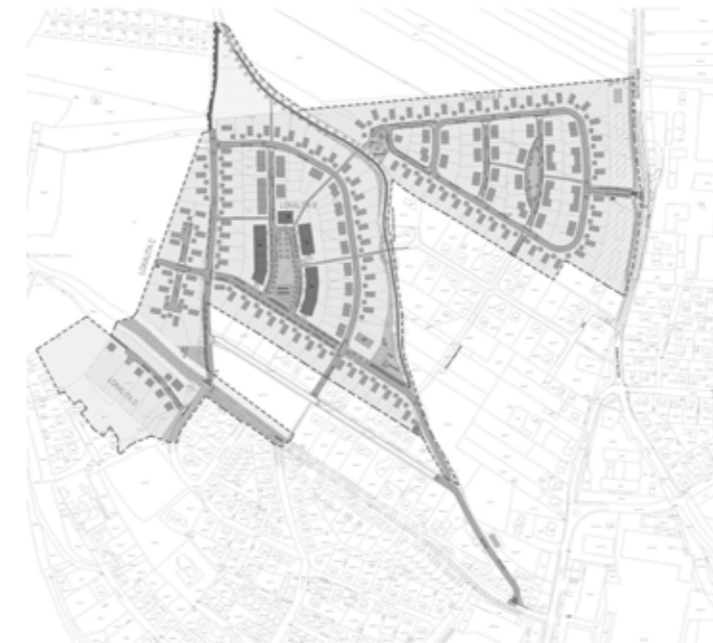


Rezignace minulého režimu an smysluplné územní plánování a nepodchycení urbanistických chyb porevoluční doby vedlo k nerovnoměrně rozložené občanské vybavenosti a osídlení. Kvůli neobyvatelným veřejným prostranstvím a nedostatečným dimenzím komunikací pro pěší, obyvatelé Týna nejčastěji pro pohyb po městě volí automobilovou dopravu.

Jednotlivá sídla a cíle občanské vybavenosti nejsou logicky umístěny a automobilovou dopravou je zatěžován hlavně nový most, který je jediným pojízdným mostem v Týně.



nová zástavba



V Týně se stále hledají možnosti nové výstavby. Kvůli majetkoprávním vztahům není snaha o hledání řešení vnitřních periferií v intravilánu města. Nalézají se tedy volné plochy v extravilánu a zastavují se plochy na okraji města. Do diplomové práce zahrnuji územní studie, které jasně pomáhají vymezit hranici zastavěného města.

průtah



průtah

Pro dálkovou silnici povltavskou

ah · České Budějovice 10. října

Technický Jih, časopis pro techniku a hospodářství jižních Čech, přináší stejnojmenný článek inž. dr. B. Vaněčka, který mezi jiným píše: Je třeba, aby na českém jihu byla vybudována dálková síť moderních silnic, které i když nejsou vyslovenými dálnicemi, umožní přece jen rychlou dopravu dálkovou. Na českobudějovickém okrese přichází v úvahu především spojení na Prahu, potom silnice do Trhových Svinů a do Křemže, které byly pojaty do programu silnic určených k zestátnění, jejichž úpravě nutno věnovat zvláštní péči. Z nich nejdůležitější je silnice na Prahu, která má jít z Prahy přes Jilové, Milevsko, Týn nad Vltavou, Hlubokou nad Vltavou do Českých Budějovic. Ta sleduje tok Vltavy a proto je zvána povltavskou. První směrnice její výstavby byly stanoveny při pochozí komisi ministerstva veřejných prací 18. září 1936. Potom byl vypracován generální projekt v části mezi Hlubokou n. Vltavou a hranicí vltavotýnského okresu v délce 12,5 km. V okrese českobudějovickém jde tato silnice nejprve po protektorátní silnici plzeňské až k odbočce okresní silnice do Hluboké n. Vlt., potom 3,5 km po této okresní silnici, která byla již směrově i výškově upravena a rozšířena nákladem milionu korun r. 1934. Před

Hlubokou navazuje na ni trasa projektu, jde mimo zastavenou část města a odtud krásnou zalesněnou krajinou přes Chlumec a Novou Ves do Kočina ve vltavotýnském okrese, sledující směr bývalé okresní silnice. Obě uvedené obce v českobudějovickém okrese trasa obchází, čímž se vylučují všechna nebezpečí, která způsobují průjezdy obcemi. Se stavbou se začalo v prosinci 1938 podle povšechného projektu, který potom byl ještě zdokonalen vzhledem k stoupaním požadavkům na dálkové silnice. Největší stoupání použité jen v kopcovitém území je jen pět proc., což umožní malé náklady dopravy nákladními automobily a rychlou jízdu osobních automobilů. Nová silnice je oběma směry složena z dlouhých úseků přímých jen s nutnými oblouky. Všude se dbá o náležitý rozhled, takže vozy budou moci jezdit bezpečně 100 km rychlostí. Náklad na stavbu možno odhadnout na 8.800.000 K. Pro stavbu bude třeba 25.000 krychl. metrů kamene a 5000 krychl. metrů štěrku, vyráběného v místních lomech v blízkosti stavby. Výkup pozemků vyžaduje 400.000 K. Část v okrese českobudějovickém je nejpokročilejší. Ve vltavotýnském okrese byla vybudována část u Týna nad Vltavou dokonce již před r. 1936, větší část však teprve projektuje.

Průtah vybudovaný v 60. letech je součástí silnice II/105. Tato silnice II. třídy vede z pražské aglomerace jižním směrem až k Českým Budějovicím. Nejfrekventovanější je na trase České Budějovice – Týn nad Vltavou a v blízkosti Prahy. Nejdůležitějším bodem na silnici je jaderná elektrárna Temelín, kvůli které má silnice na úseku Týn nad Vltavou - České Budějovice parametry silnice I. třídy. Dostavba elektrárny znovu oživila téma obchvatu, protože se obyvatelé města obávají těžké techniky, která by skrz město projížděla na stavenišťě.

obchvat ?



Pro dostavbu jaderné elektrárny byla zpracována studie EIA ve, které jsou uvedeny vypracované trasy, kudy se bude vozit stavební materiál. V návaznosti na to o obchvat požádaly okolní obce. Samotný Týn však o obchvat nepožádal.

Záležitost obchvatu je v Týně řešena již od šedesátých let. Postupem času byla uvažována západní i východí varianta.

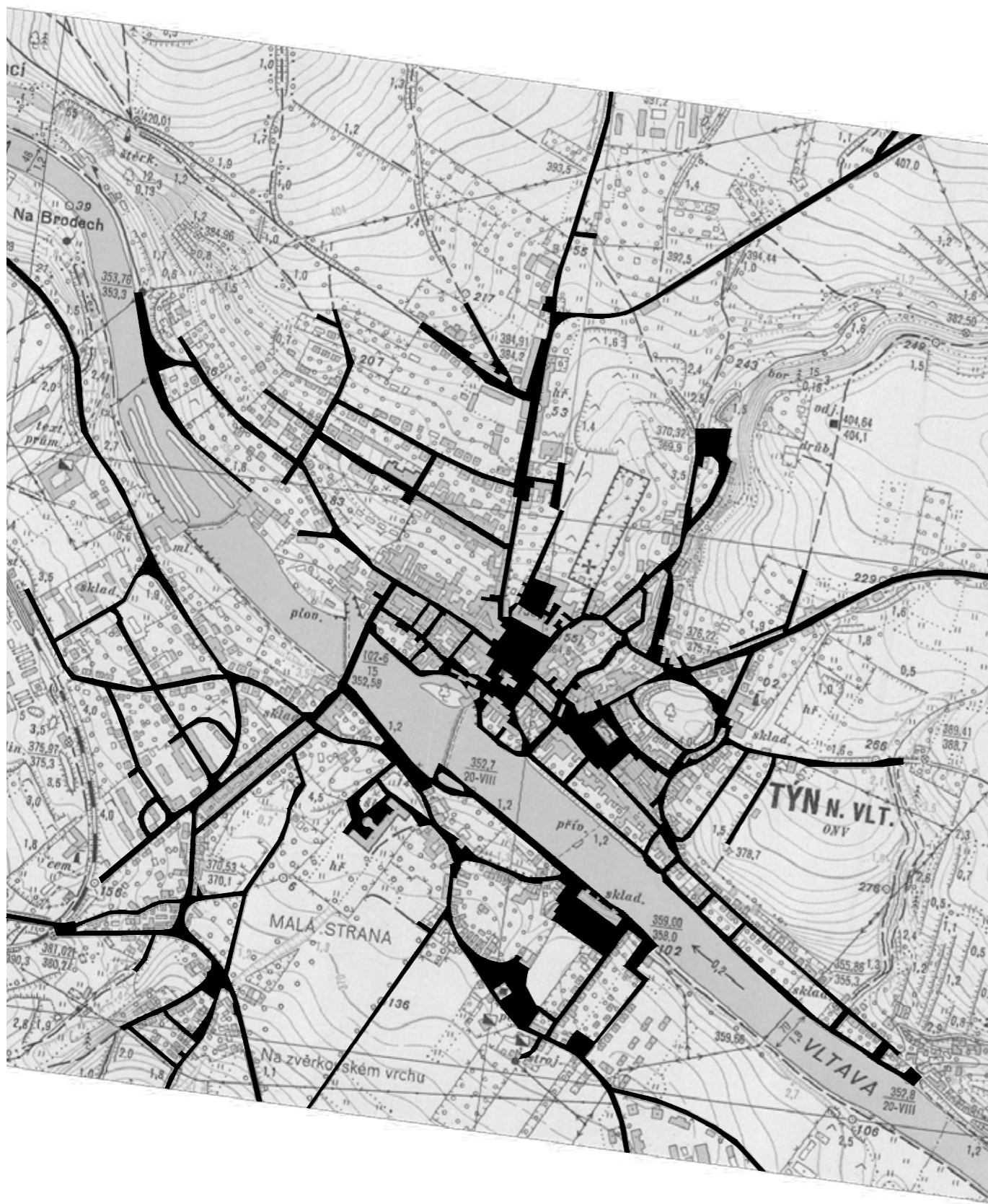
Studie EIA však ukázala, že doprava kvůli dostavbě Elektrárny se v Týně zvedne jen nepatrně a hlavní trasy pro stavební činnosti povedou přes obchvaty okolních obcí. Město se tedy rozhodlo vnitřní dopravu řešit kruhovými objezdy, protihlukovými stěnami a výměnami oken. Tedy úpravami, které jako investice pomohou vnitřnímu městu. Po posledním vyhodnocení dopravního zatížení v Týně nad Vltavou nebyl obchvat zahrnut ani do územního plánu. Neexistuje jeho opodstatněnost z hlediska dopravního zatížení. Ze studie EIA vyplývá, že město je zatíženo převážně cílovou dopravou. Tedy dopravou, která končí v Týně nad Vltavou. Nejvíce zatíženou komunikací je Nový most. Jeho zatížení představuje v současné době cca 16 000 vozidel/ den celkem (z toho cca 1400 těžkých). Z tohoto počtu představuje 35 % dopravní vztahy vnitroměstské (tj. ty, které mají ve městě zdroj i cíl své cesty), 46 % dopravní vztah radiální (z města pryč či opačně) a 19 % dopravní vztahy tranzitní (ve všech směrech, tedy nejenom po silnici II/105 či II/159). Z matematického modelu IAD na území města lze odvodit, že případná přeložka by mohla být zatížena cca 1600 vozidly/den. Pro dopravní zatížení mostu přes Vltavu by to představovalo jeho zklidnění o necelých 8 %. Uvedená čísla jasně ukazují na minimální dopravní význam východního obchvatu. Dostavba elektrárny tedy může být spíše příležitostí k práci s průtahem.



Týn nad Vltavou v roce 1958 - zástavba



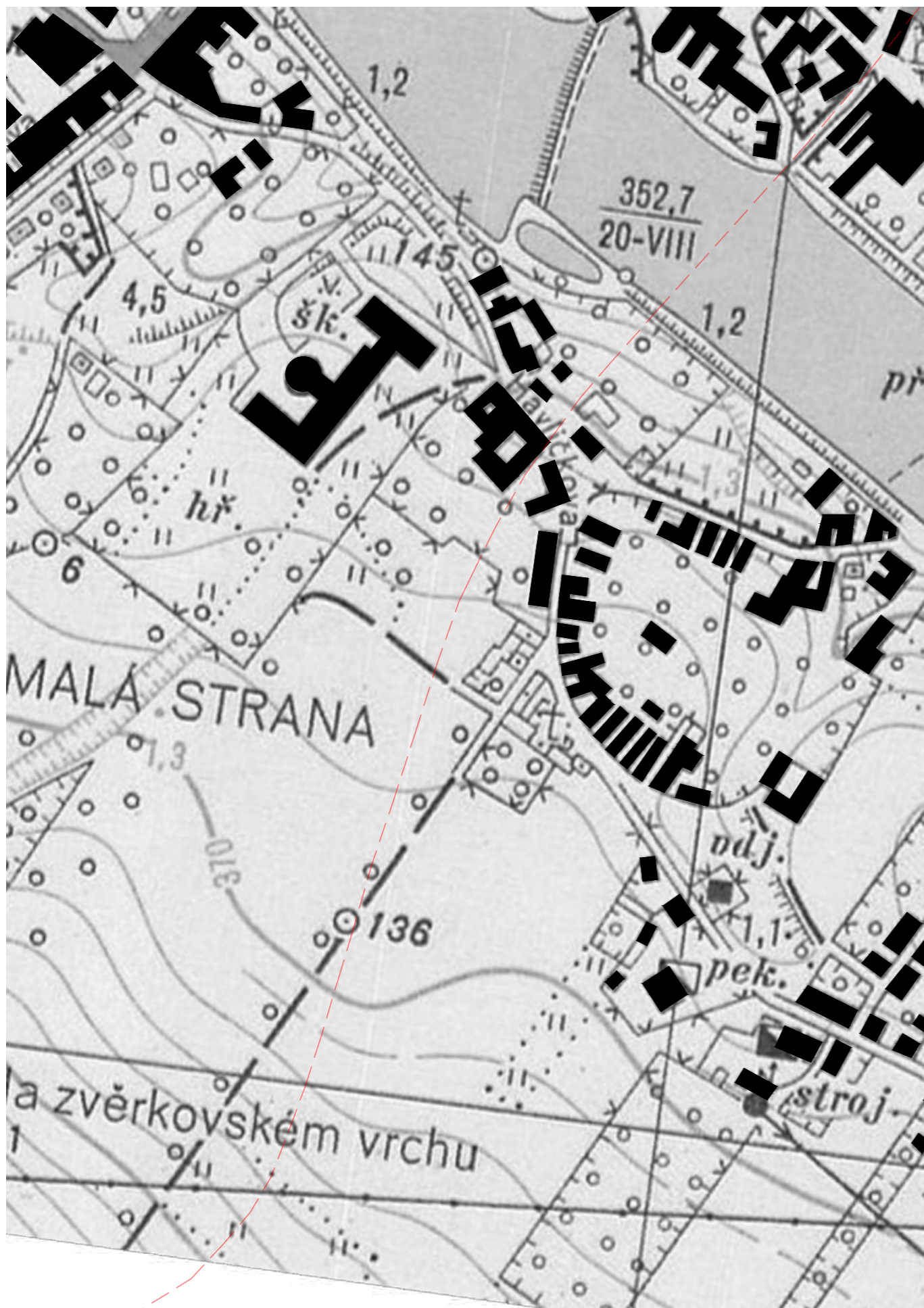
konfrontace zástavby Týna před průtahem a současného stavu



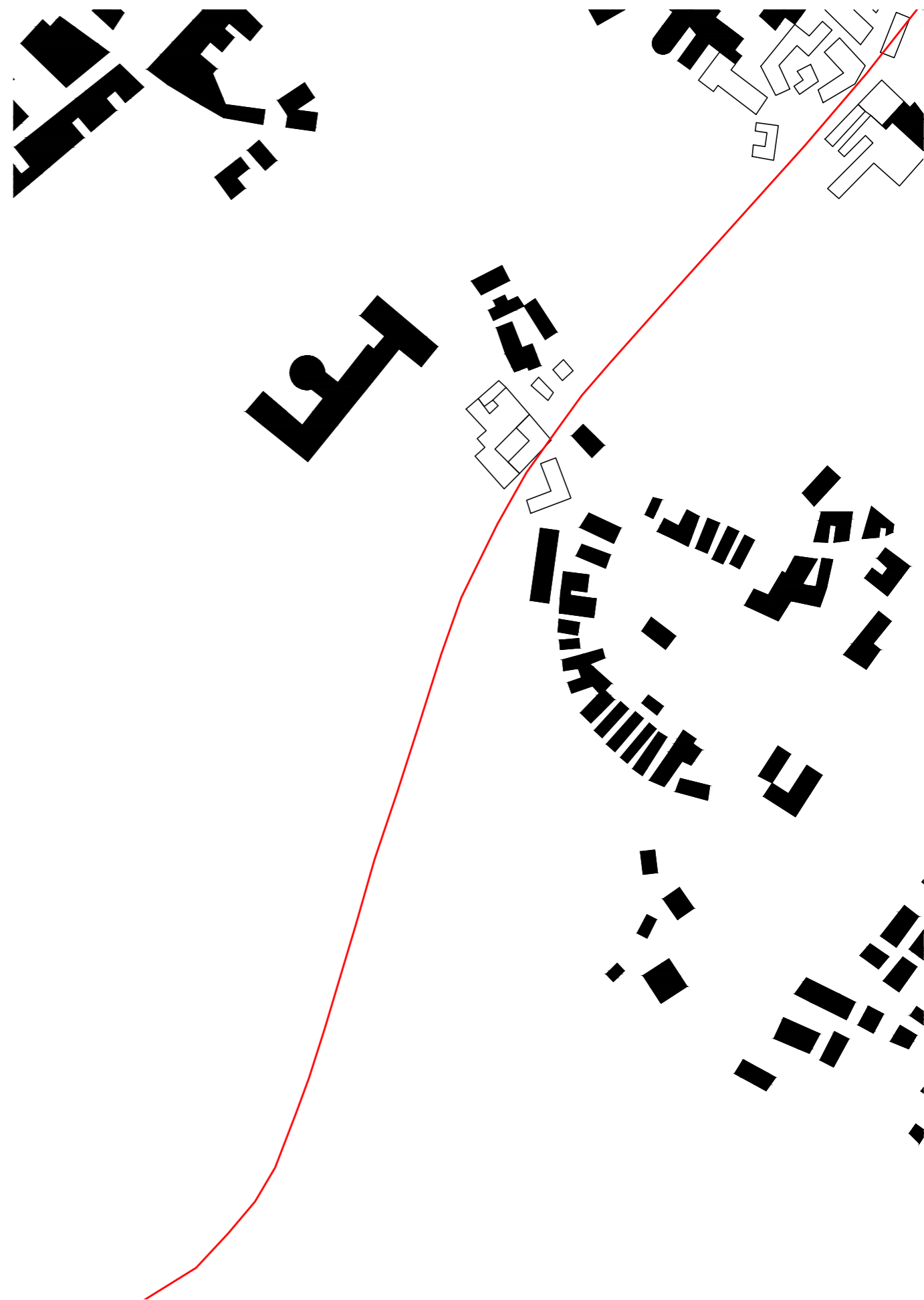
Týn nad Vltavou v roce 1958 - struktura



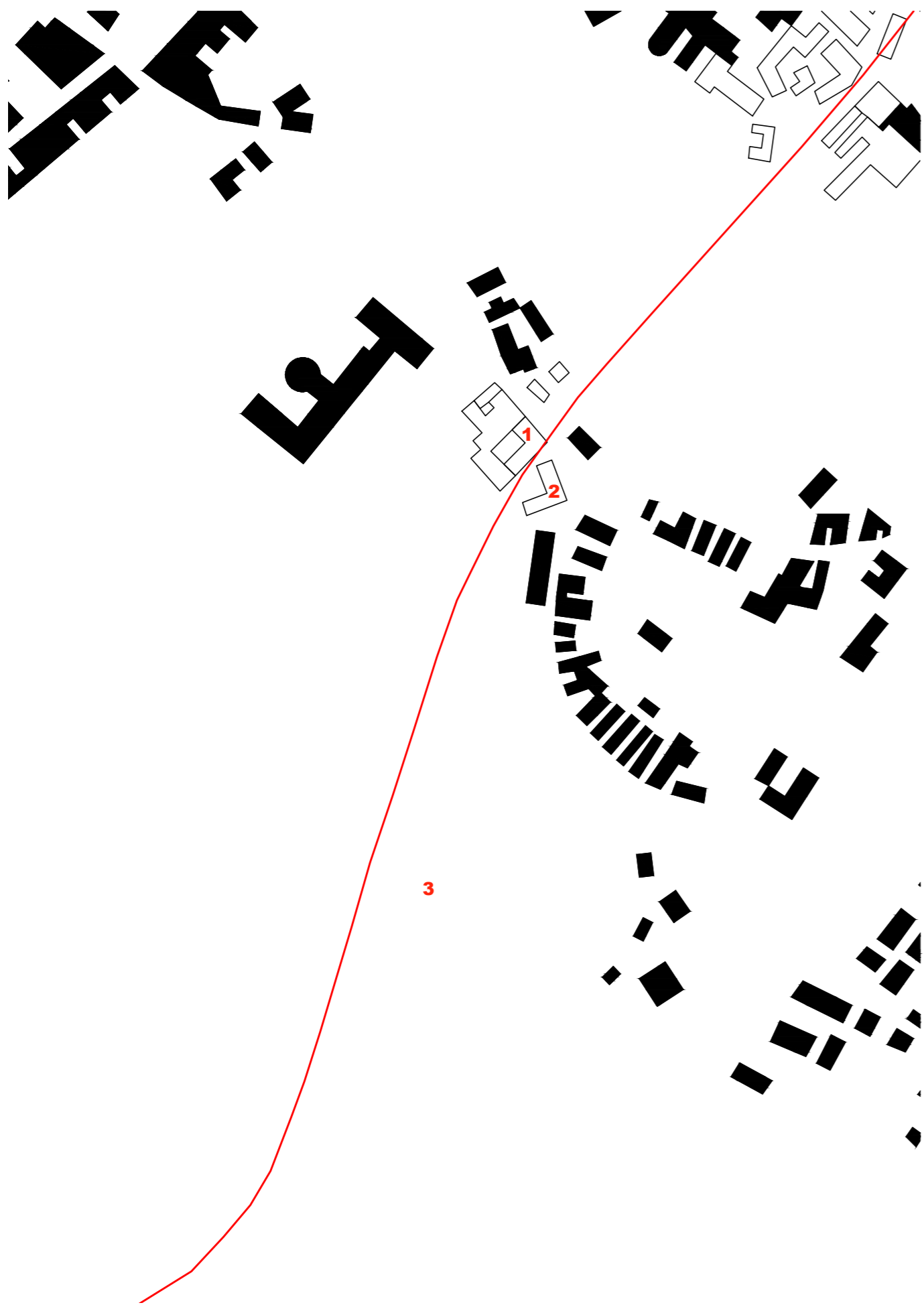
konfrontace struktury Týna před průtahem a současného stavu



Malá Strana 1958 - zástavba



konfrontace zástavby Malé strany s průtahem



Malá Strana 1958 - zástavba



Na Malé Straně průtahu odstoupilo několik původních domů. Průtah dále vytvořil příležitost pro zastavení polí a luk na jihu města. Bohužel se zástavba držela v urbanistickém tempu průtahu a vzniklo zde osídlení bez jakékoliv koncepce.



Staré město 1958 - zástavba



konfrontace zástavby Starého města s průtahem



konfrontace zástavby Starého Týna s průtahem



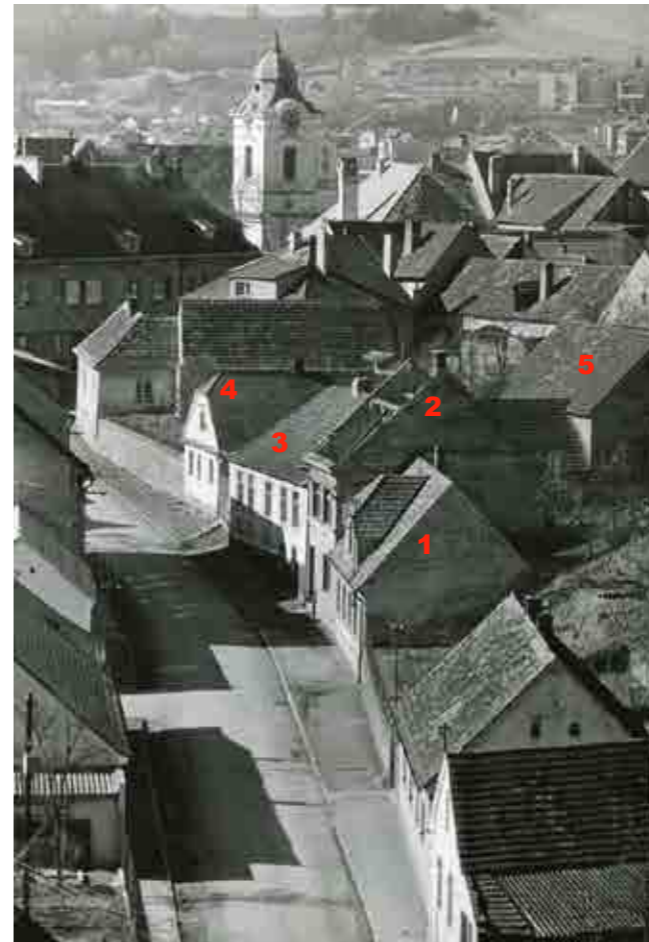


konfrontace zástavby Starého Týna s průtahem





konfrontace zástavby Starého Týna s průtahem





konfrontace Hlineckého potoka s průtahem



Průtah rozerval kompaktní urbánní blok, který se nacházel mezi dvěma náměstími. Odhalením zad domů a dimenzí průtahu zde vznikla vnitřní periferie připomínající spíše rychlostní silnici než centrum města. Velkou změnou prošel také Hlinecký potok, který byl zatrubněn a sveden pod průtah. Během přívalových dešťů už potok nemá možnost rozlít se do zahrad ve vnitrobloku a hledá si nové cesty, jak se s přívalem vody vypořádat.



konfrontace Hlineckého potoka s průtahem





(ne)prostupnost

1



2



3



Podobně jako řeka, průtah rozdělil město na dvě poloviny. V historickém jádru je pohyb pěších sveden do podchodů a malá frekvence přečhodů nevytváří snahu a spojení dvou stran.

Nedostačnou prostupnost znázorňuje také velké množství drobné architektury po celé délce průtahu, která si cesty sama vytváří.

body



- 1** benzínová pumpa, centrum setkávání subkultur fanoušků dopravních prostředků, restaurace jako místo setkávání pro obyvatele suburbie, zastávka projíždějících
- 2** Sokolovna, kulturní centrum, dnes mentálně daleko od průtahu
- 3** kostel, symbol historického centra
- 4** škola v historickém centru
- 5** základní škola
- 6** benzínová pumpa
- 7** supermarket
- 8** supermarket
- 9** supermarket
- 10** supermarket

plochy

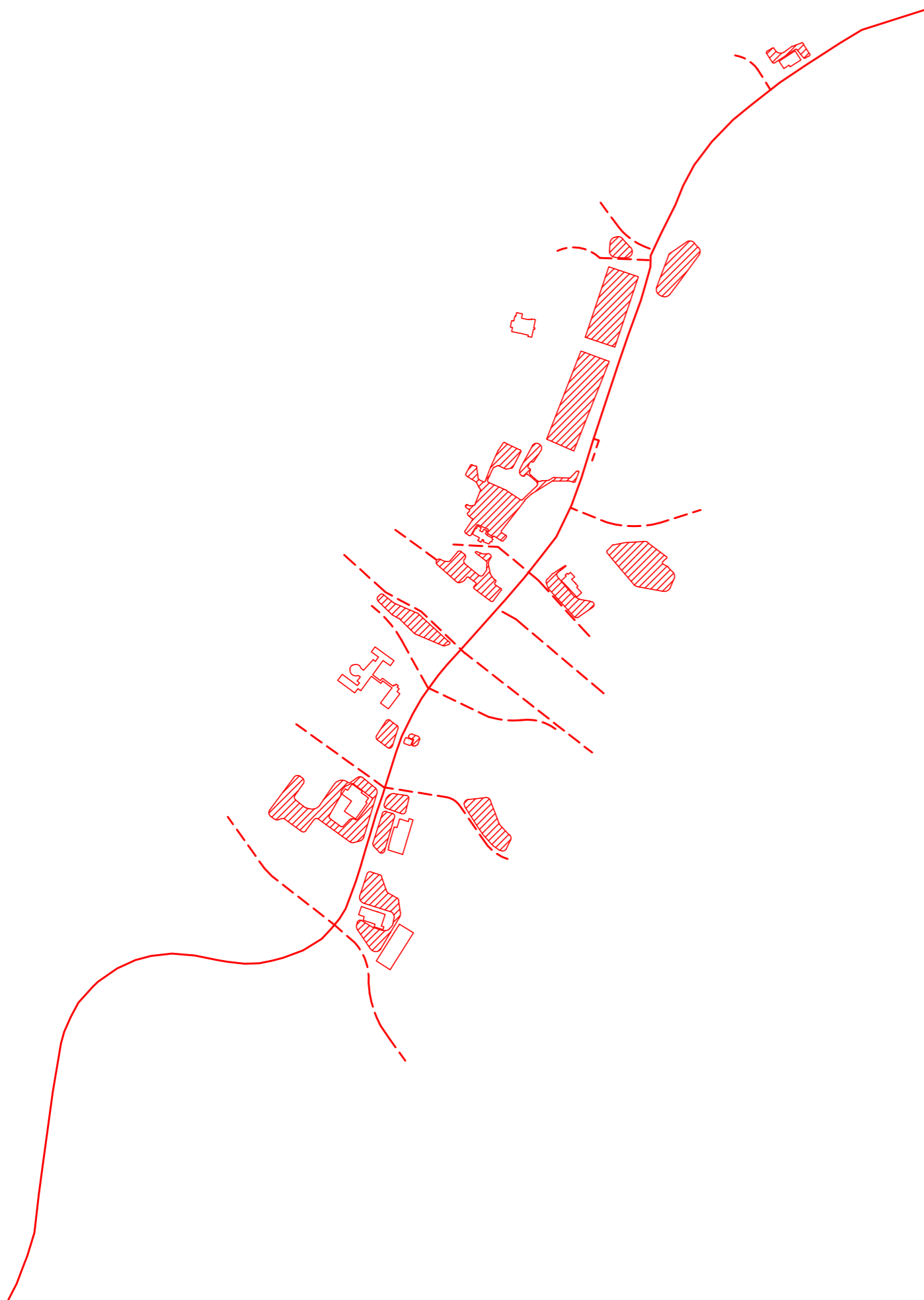


- 1** benzínová pumpa, centrum setkávání subkultur fanoušků dopravních prostředků, restaurace jako místo setkávání pro obyvatele suburbie, zastávka projíždějících
- 2** skatepark, jako jediné místo ze sportovního areálu, které je otevřené bez omezení, prostor pro setkávání
- 3** port napříč generacím a věku
- 4** biotop s nezatrubněnou částí Hlineckého potoka
- 5** tréninkové fotbalové hřiště, možná zbytečná nezastavěná plocha v intravilánu města
- 6** hřbitov, kdysi za městem, vlivem průtahu a rozrůstajícím městem součástí centra
- 7** historické náměstí, mentální centrum Města
- 8** dnešní otáčivé hlediště, letní scéna s přírodním parkem, dříve hrad
- 9** parkoviště pod náměstím, vývaziště lodí, kontakt s vodou, návaznost na cyklostezku, historické centrum
- 10** historicky první náměstí v Týně, dnes předprostor školy
- 11** nezpevněné nábřeží, letní koupání, závody v kanoistice
- 12** dopravní hřiště ve školním areálu, přístupné veřejnosti v režimu
- 13** benzínová pumpa, přes den místo pro auta, v noci jediná příležitost občanské vybavenosti
- 14** předprostor supermarketu s hřištěm sídliště, parkoviště jako lokální centrum
- 15** autobusové nádraží, limitovaný pobyt, maximalizovaný pohyb
- 16** předprostor supermarketu parkoviště jako lokální centrum
- 17** přírodní biotop s hřištěm v těsné blízkosti průtahu
- 18** předprostor supermarketu parkoviště jako lokální centrum

linie

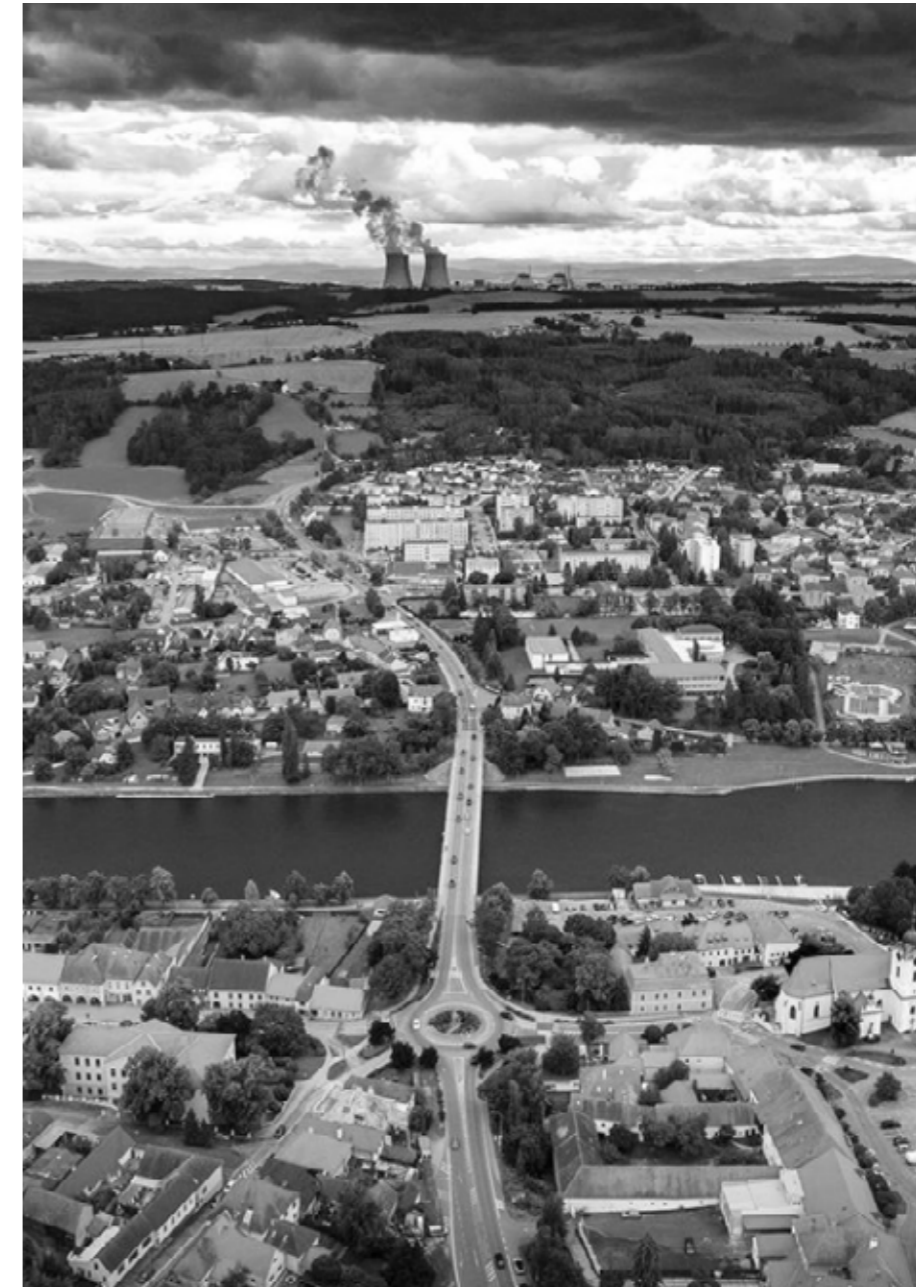
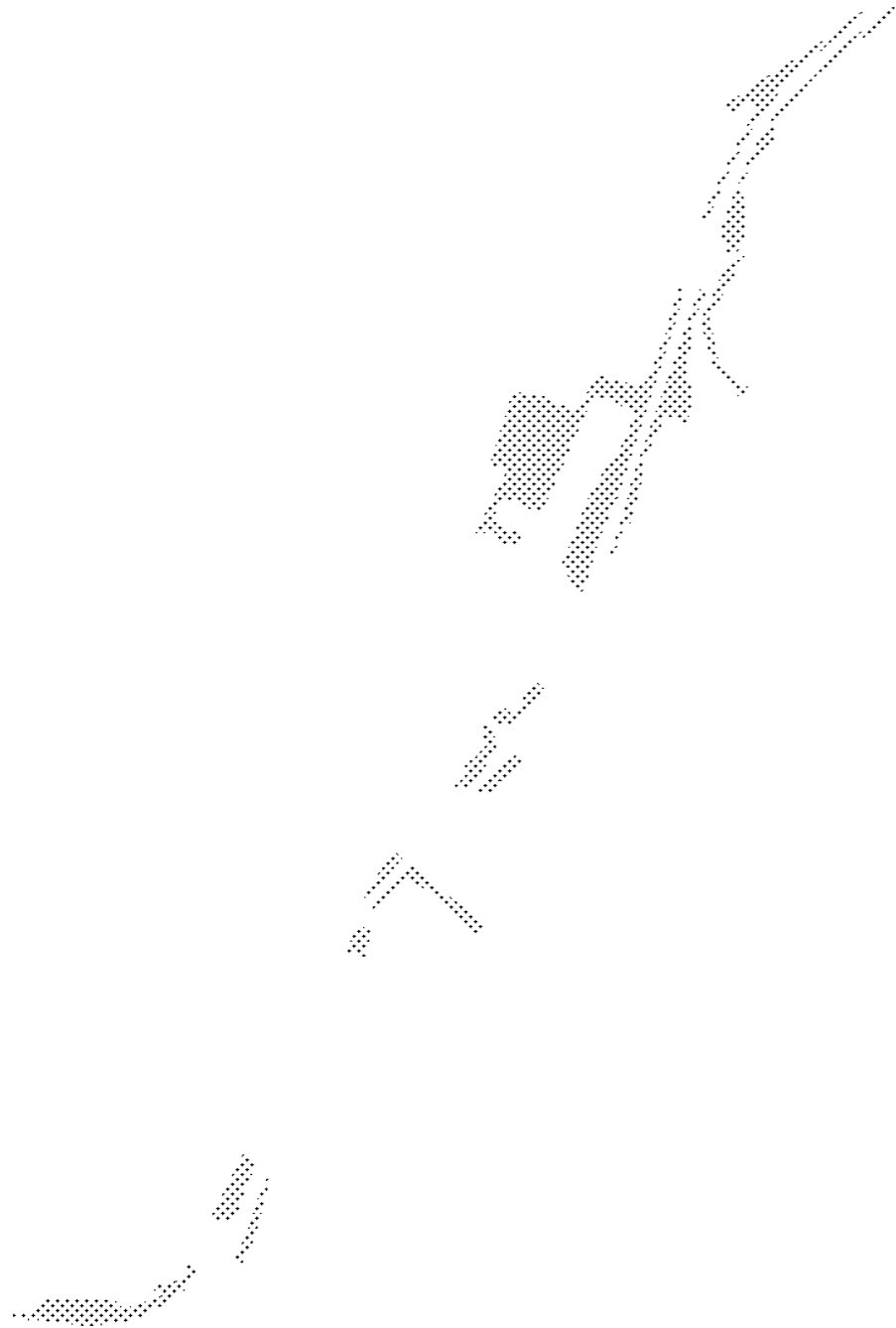


- 1** dopravní napojení obytného předměstí
- 2** dopravní napojení obytného předměstí
- 3** pěší napojení mezi historickým centrem a Hlineckým sídlištěm
- 4** dopravní napojení sídliště
- 5** dopravní napojení historického centra a náměstí
- 6** dopravní napojení obytného předměstí
- 7** pěší napojení na historické centrum a nábřeží
- 8** cyklostezka podél Vltavy
- 9** stezka podél Vltavy
- 10** stezka podél Vltavy
- 11** dopravní napojení obytného předměstí
- 12** dopravní napojení obytného předměstí
- 13** dopravní napojení obytného předměstí
- 14** dopravní napojení obytného předměstí
- 15** dopravní napojení obytného předměstí
- 16** dopravní napojení průmyslové části



body / plochy / linie

zeleň v blízkosti průtahu



Oblast volných ploch podél silnici jsou slabým článkem uprostřed města. Kvůli plynulosti je téměř celý průtah na násypu a svahy vedoucí k němu jsou dnes ponechány sukcesi. Nachází se zde izolační zeleň, která ještě více přispívá odloučenosti města.

návrh

přístup



Dostavba jaderné elektrárny je šance pro město vypořádat se s urbanistickými zásahy druhé poloviny 20. století. Šance zvolit současné urbanistické tendence může z roztroušeného maloměsta vytvořit kompaktní moderní město.

Cílem práce je ze silnice rozdělující město udělat obytnou městskou třídu. Vytvořit alternativu respektující současnou politiku města. Kruhové objezdy, už jsou v dnešní době překonané a současné město se vrací ke zklidněným křižovatkám, kde se procházející necítí ohroženi auty. Obyvatelé nemusí chodit podchody, ale po obytné městské třídě.

Průtah je řešen změnou uličního profilu. Volné plochy jsou doplněny novou zástavbou. Nelze zvolit jednotný přístup. Struktura podél průtahu je tvořena obytnými domy s parterem služeb a komerčního využití. Odlišnost všech míst mě nutí přistupovat ke každému z nich jinak.

směry / vazby / pohyby



Průtah dnes tvoří hlavně bariéru, která rozděluje město. Strukturu města rozříznul na dvě poloviny, které nemají dostatečné množství vazeb.

Hledám zaniklé historické vazby a místa pro šanci vzniknutí nových. Integrace průtahu do systému města je nezbytná. Město ho po 60ti letech existence musí přijmout a "zašít" ránu uprostřed města.

Potenciál městské třídy je zřejmý. Přesunutí obchodů do parterů polyfunkční zástavby a vytvoření obytné ulice. Příležitost.

Začlenění bydlení do blízkosti centra pak pomůže omezit nežádoucí rozrůstání města do krajiny a vznik sídelní kaše.

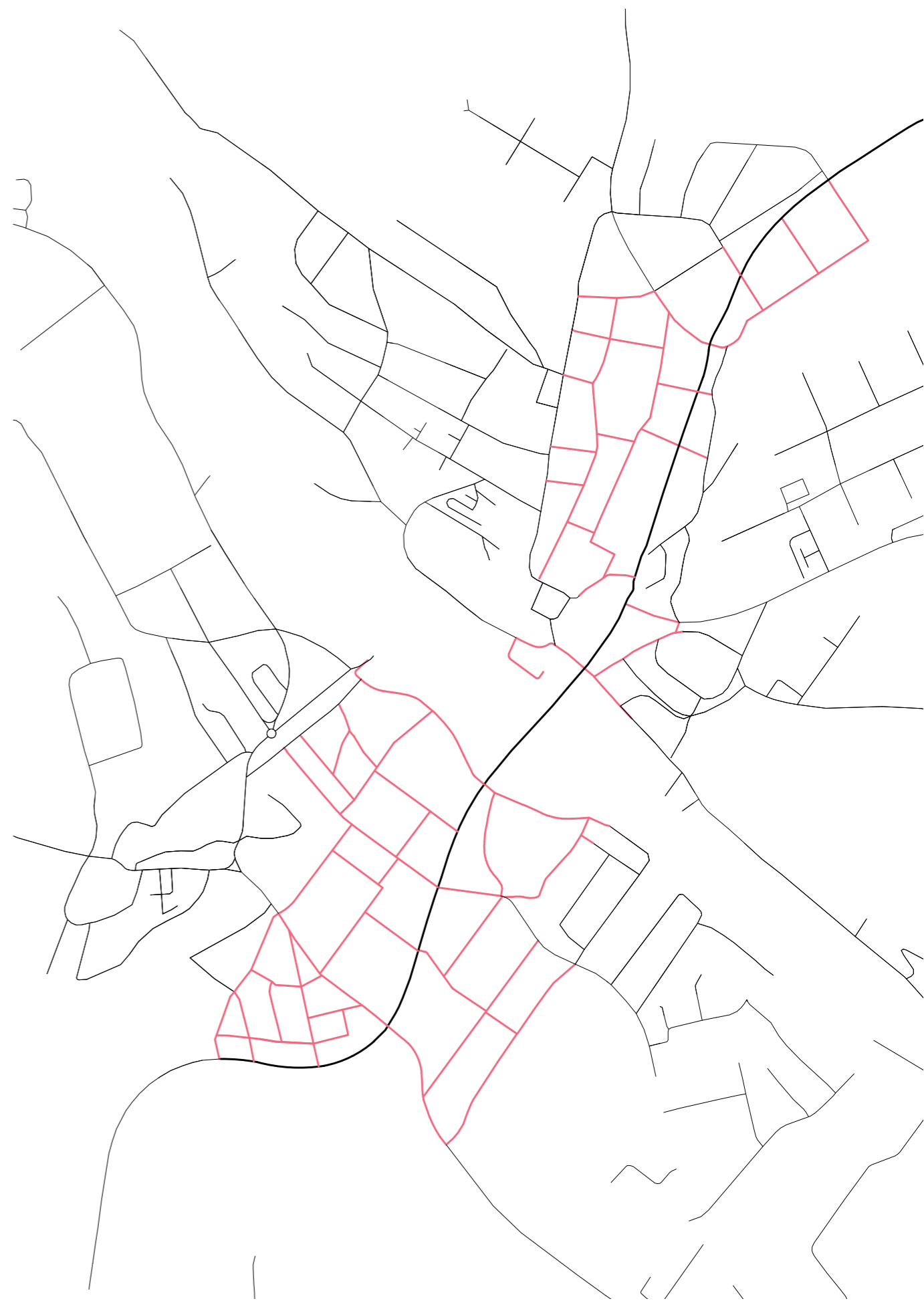
V práci jsou aplikovány současné tendence navrhování. Podporuji alternativy k automobilové dopravě. Do nových uličních profilů je přímo navržen cyklo pruh od provozu chráněný řadou parkování. Holandský způsob.

Jde o maximální propustnost tohoto území, o propojení dvou částí města.

Městská struktura musí růst po celé délce nové třídy, vytvořit reprezentativní linii centra a zdůraznit, že zde se místa spojují a město je otočené čelem k ní. Struktura se posouvá na uliční čaru částečně se živým parterem, částečným vyrovnáním terénu či využitím terénních zlomů při návrhu budov.



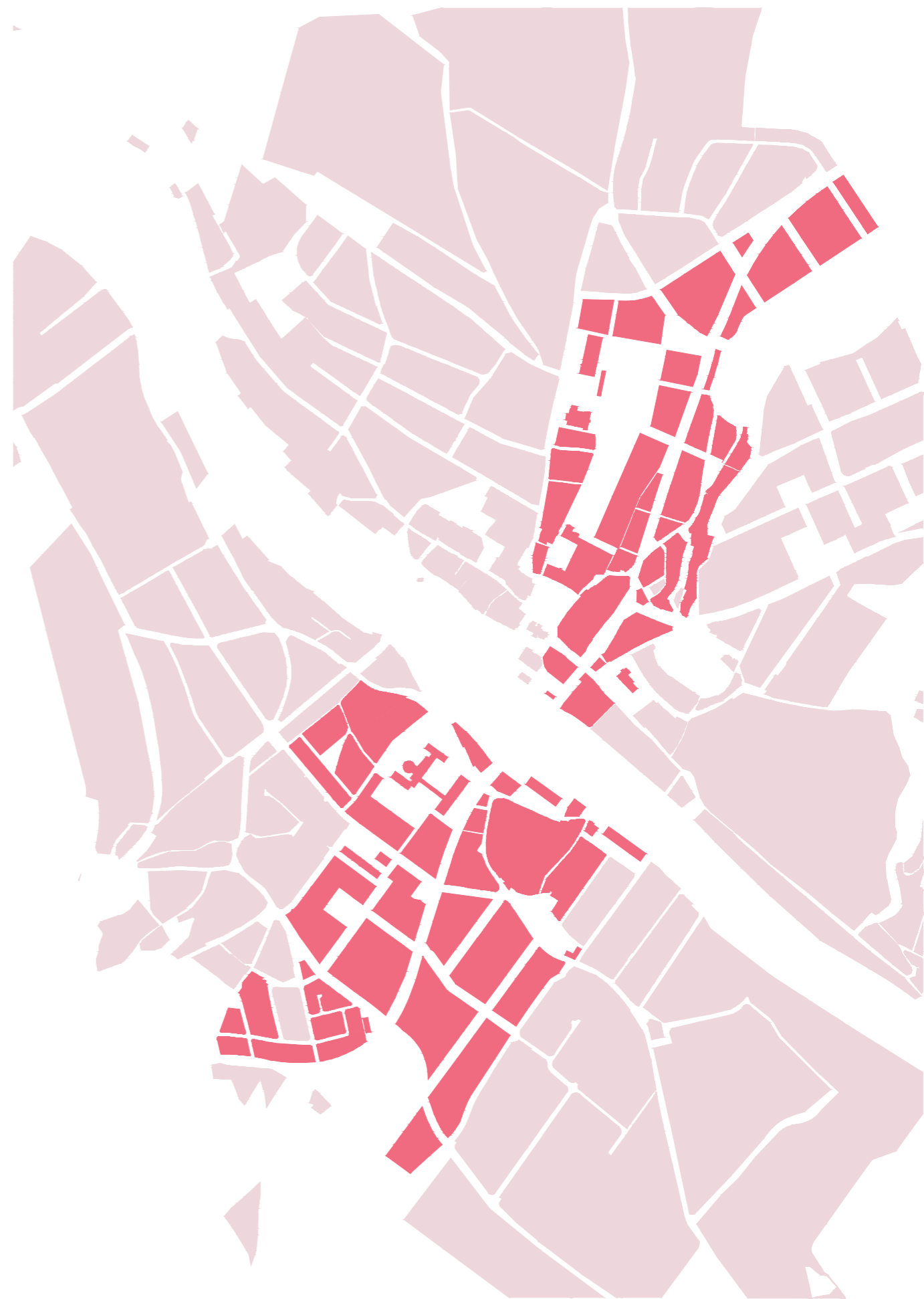
silniční síť stav



silniční síť návrh

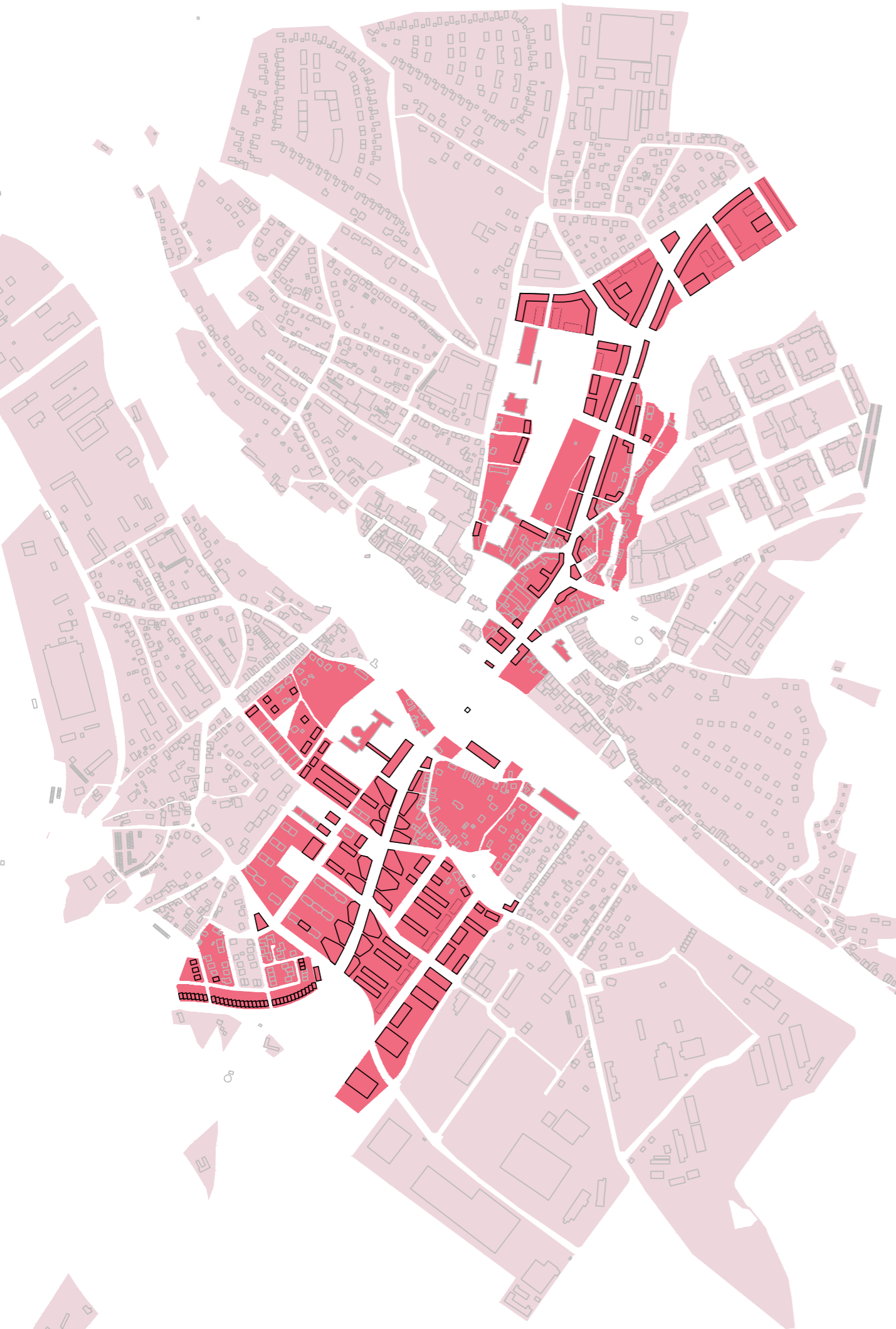


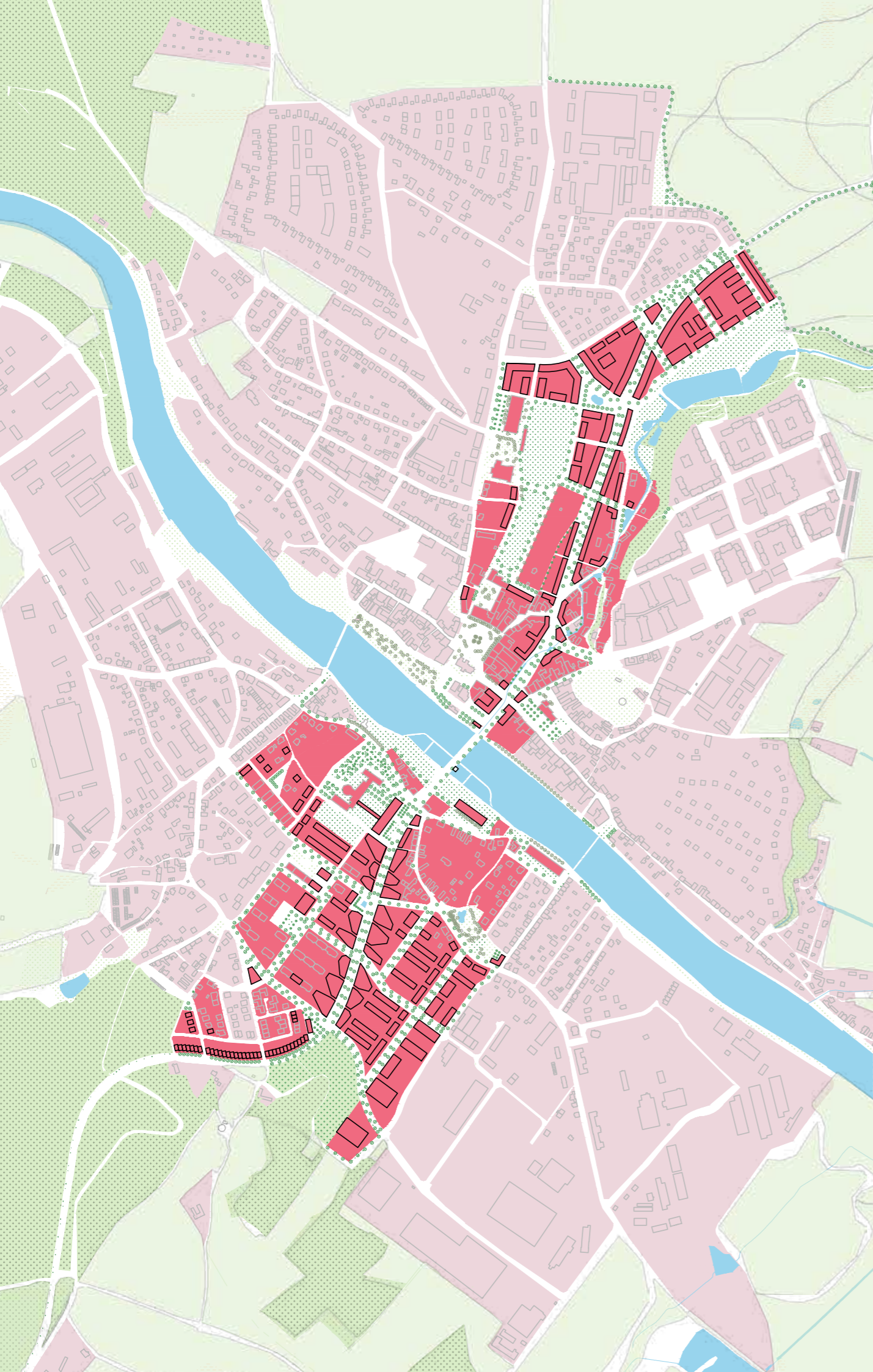
urbánní bloky stav



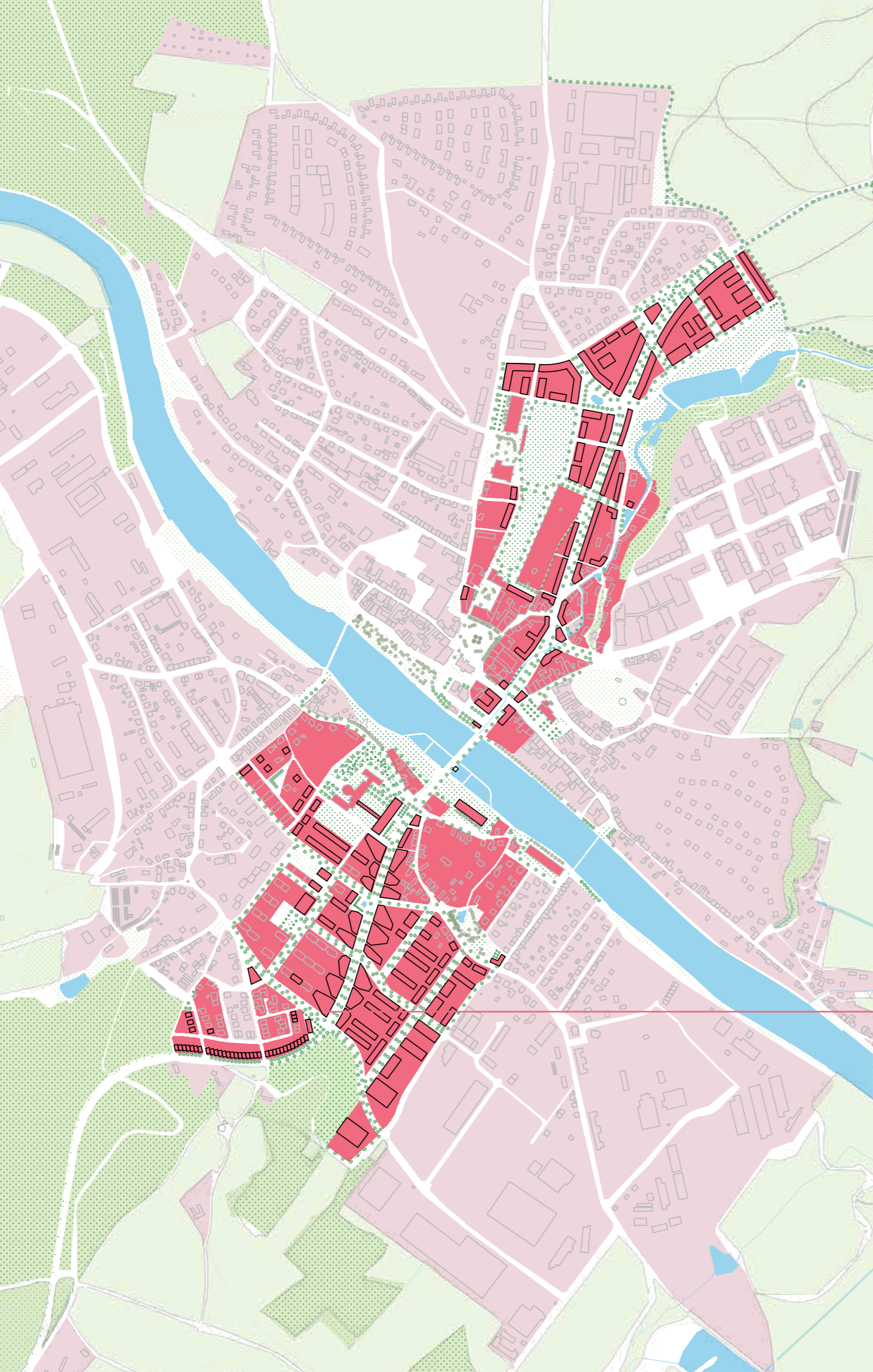
urbánní bloky návrh

bloky / budovy

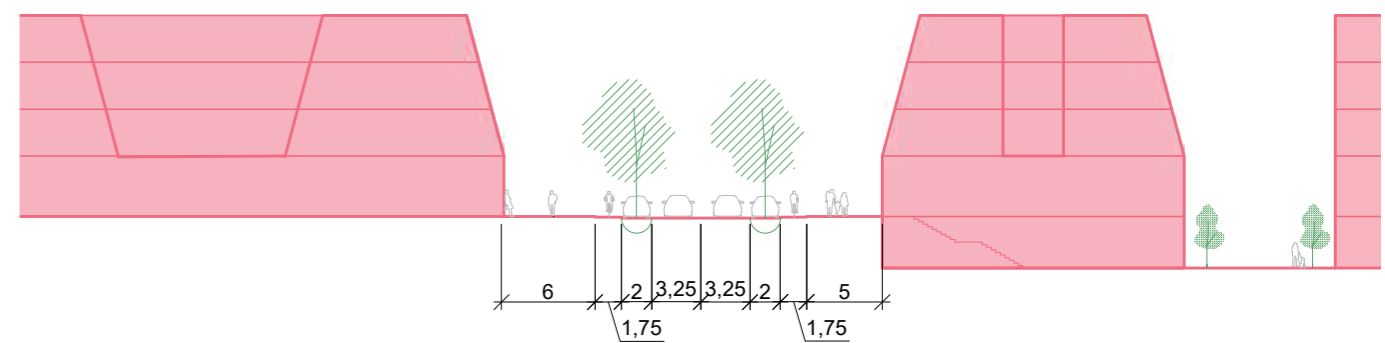
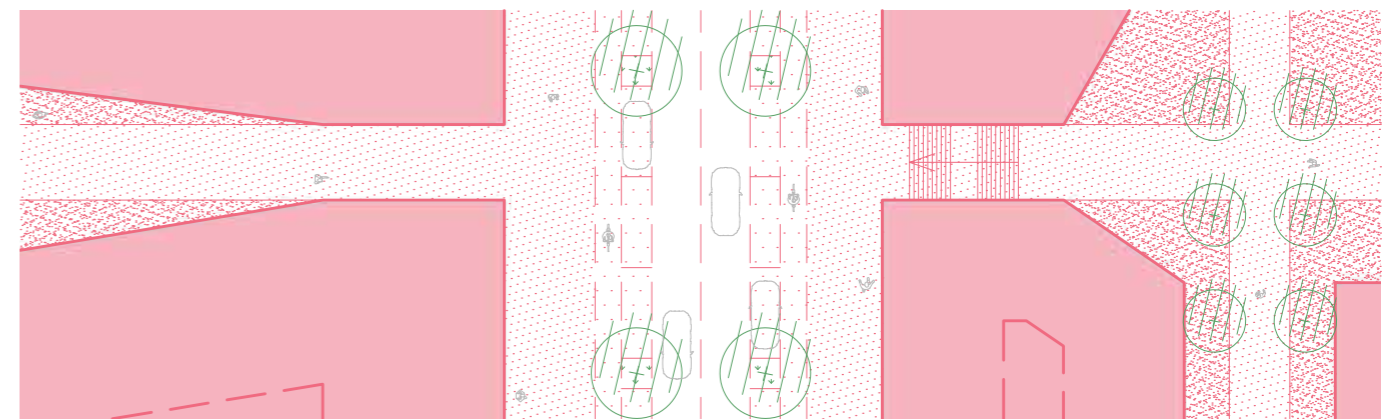
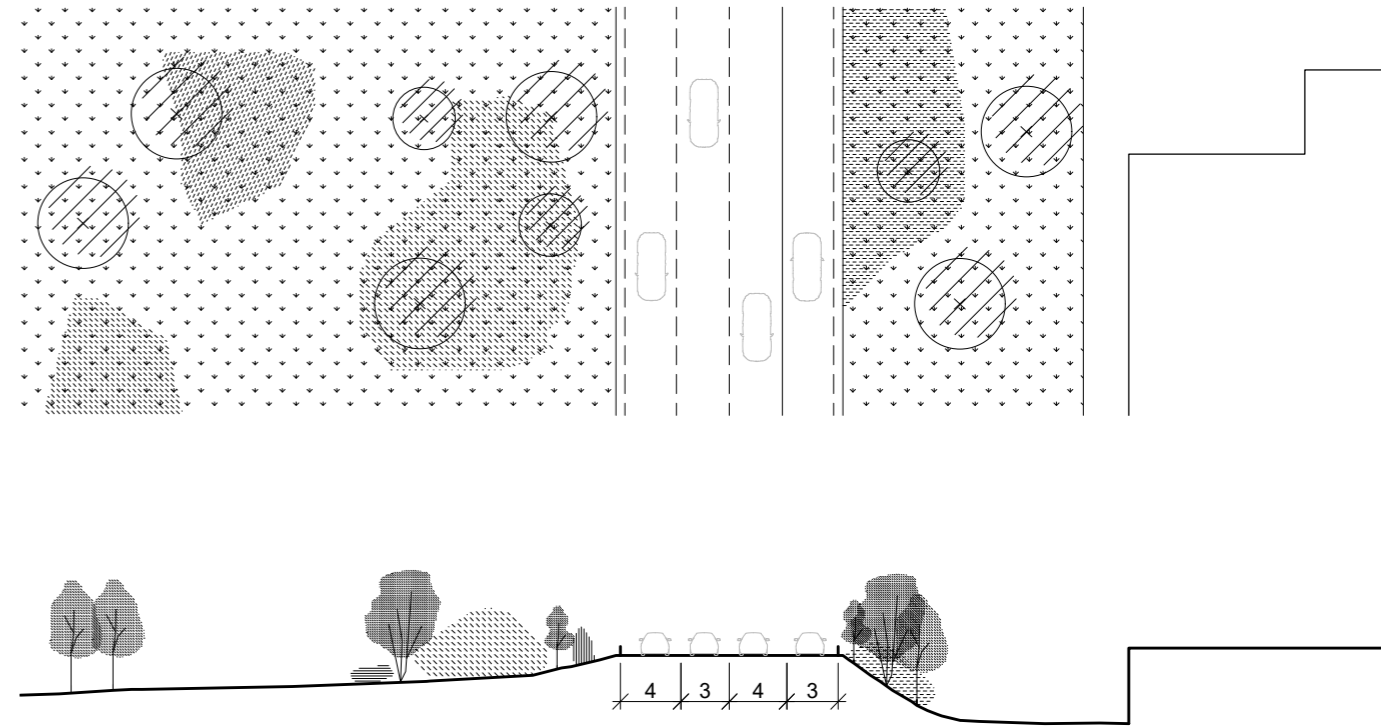


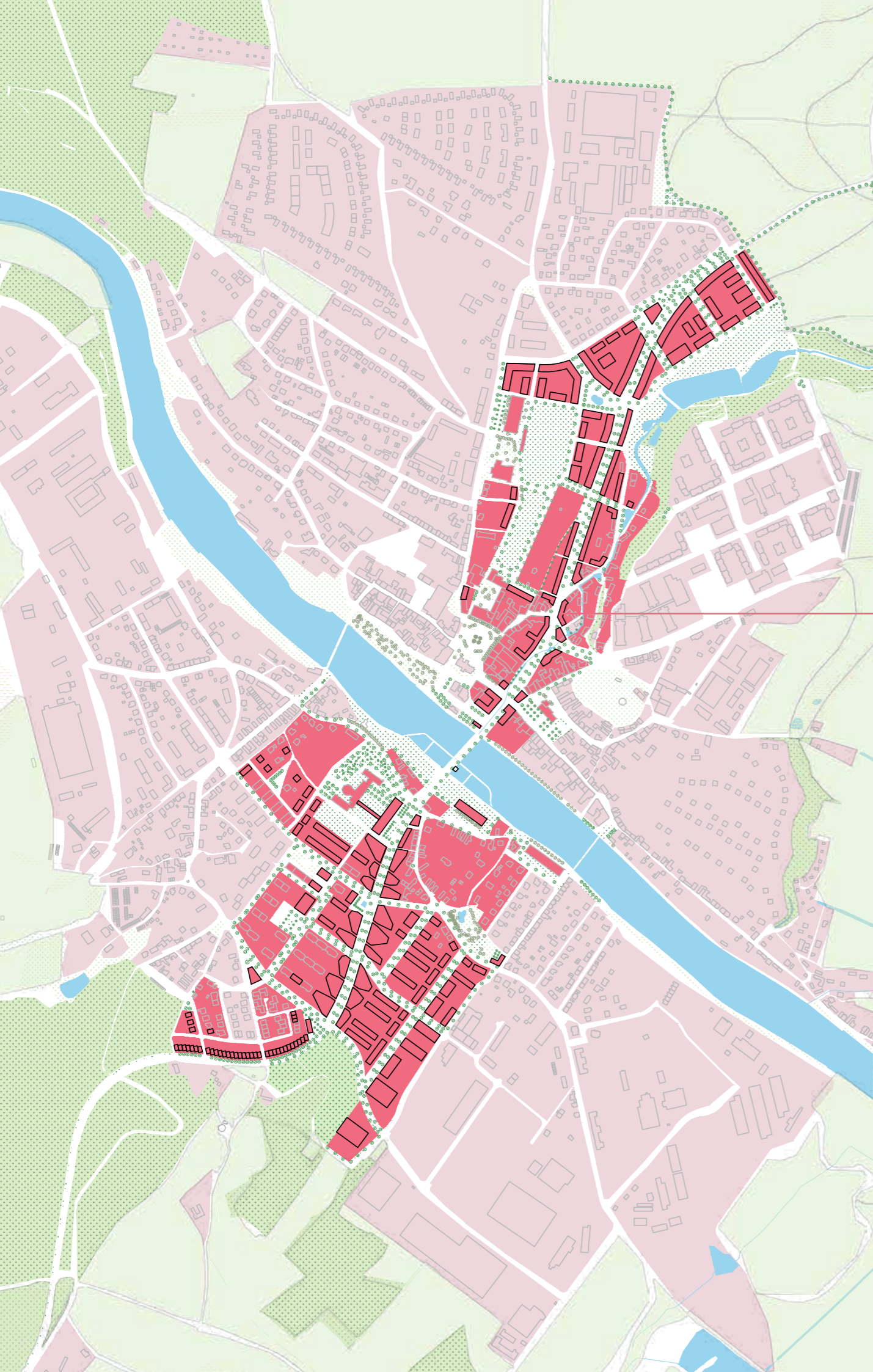


celková situace

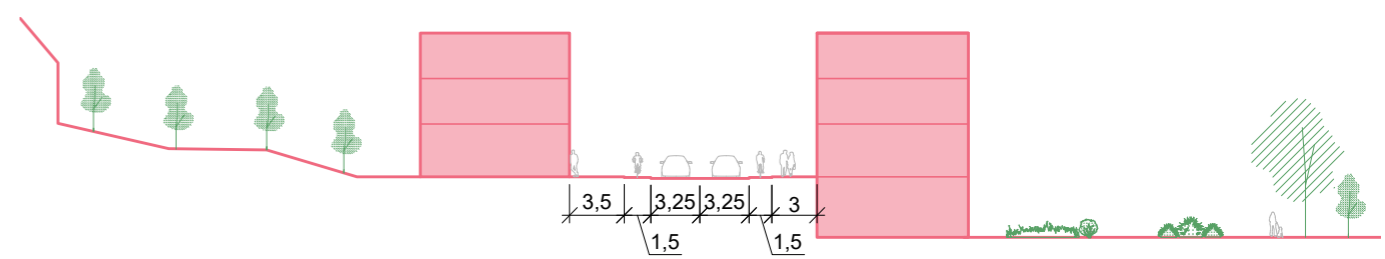
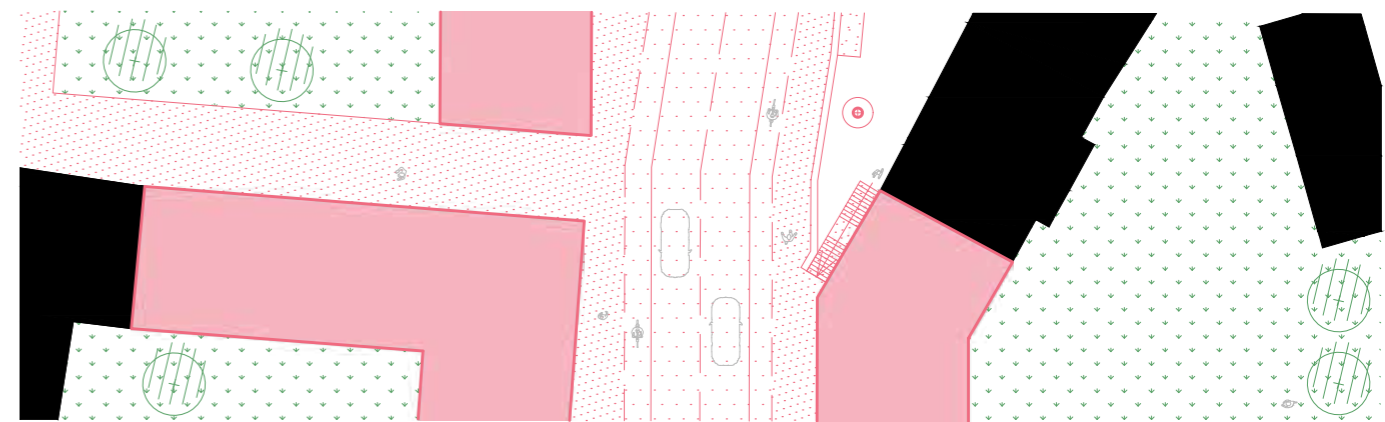
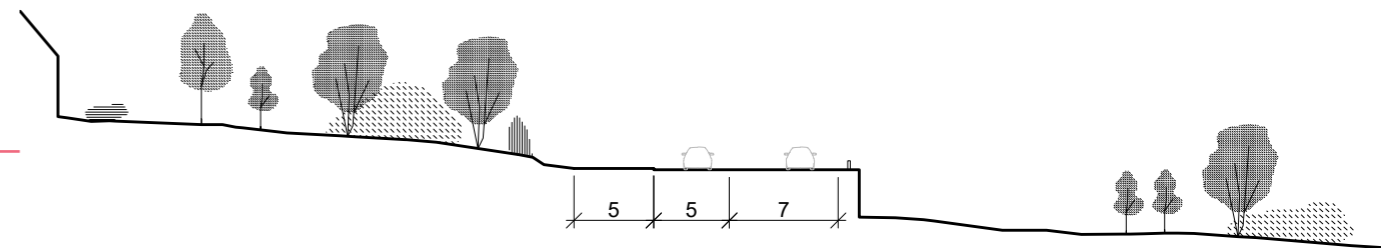
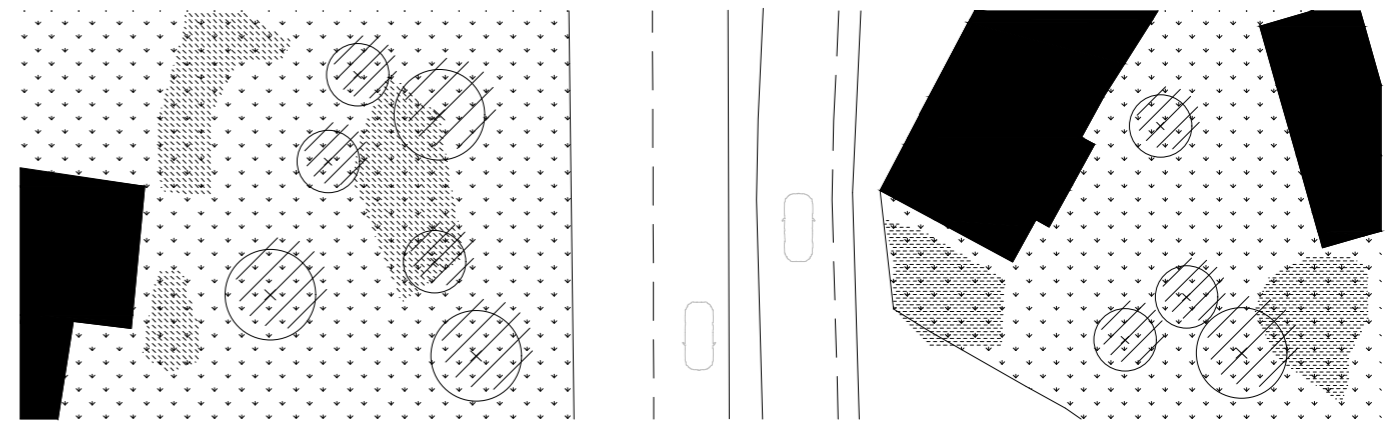


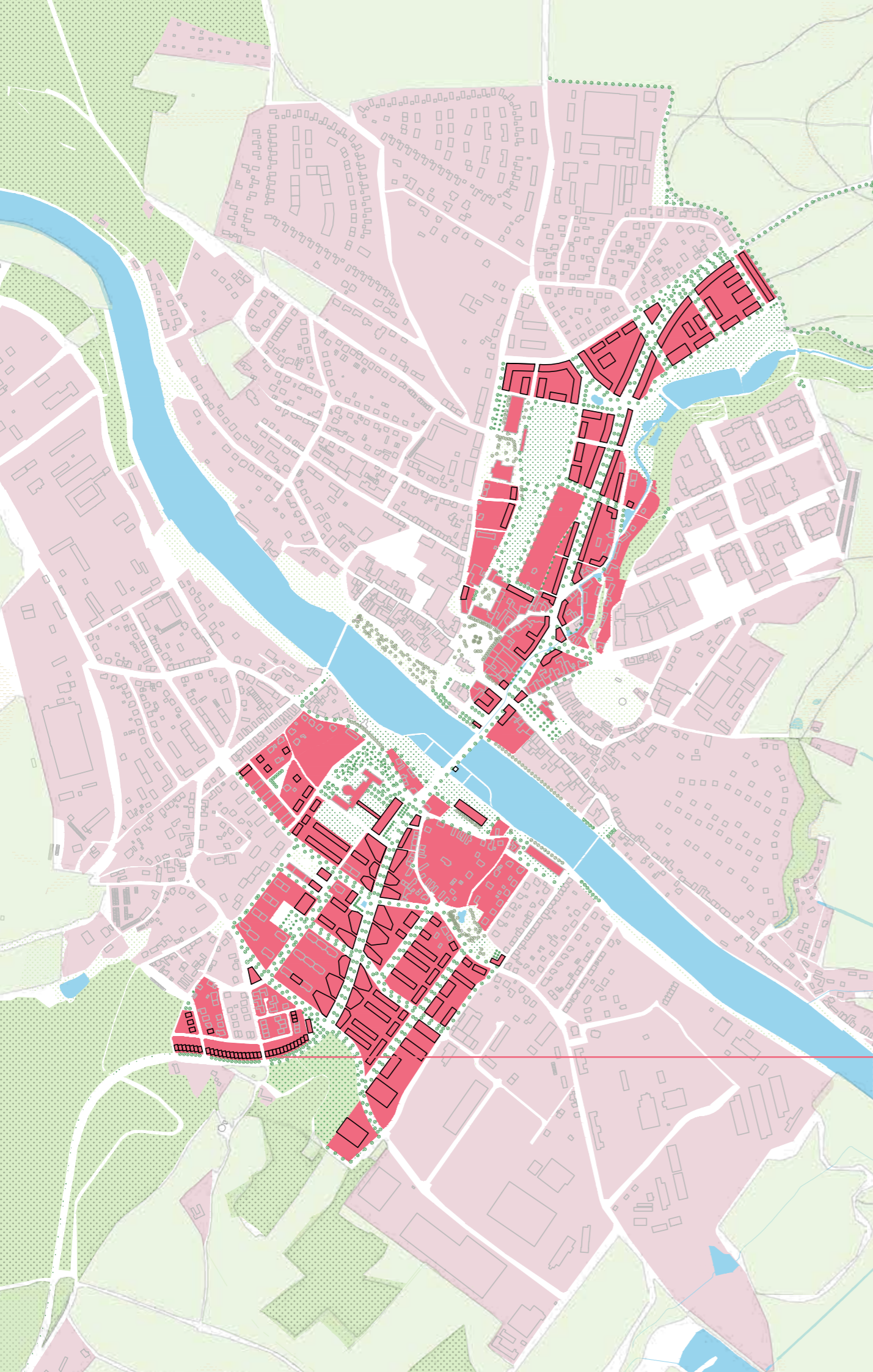
městská třída



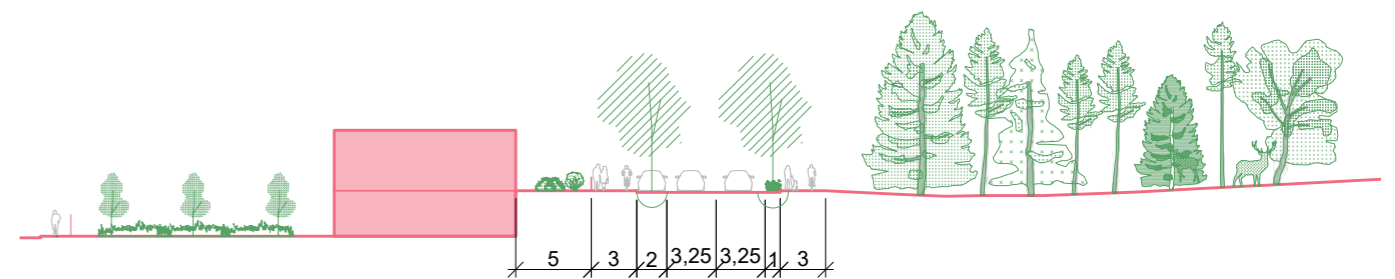
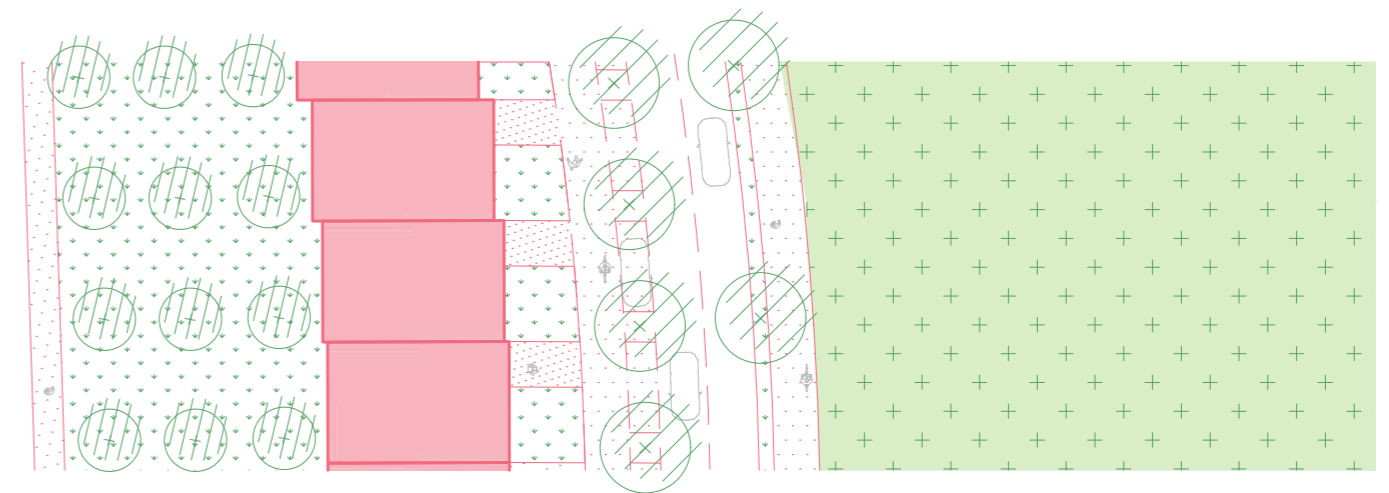
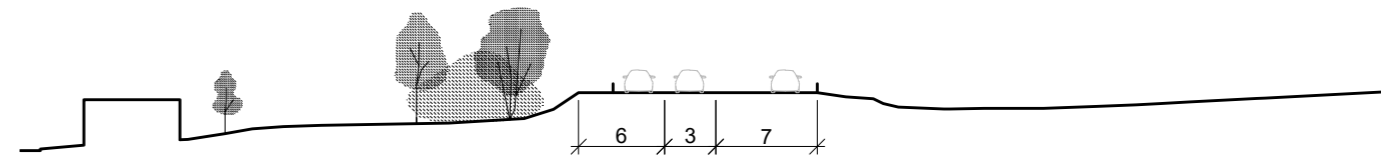
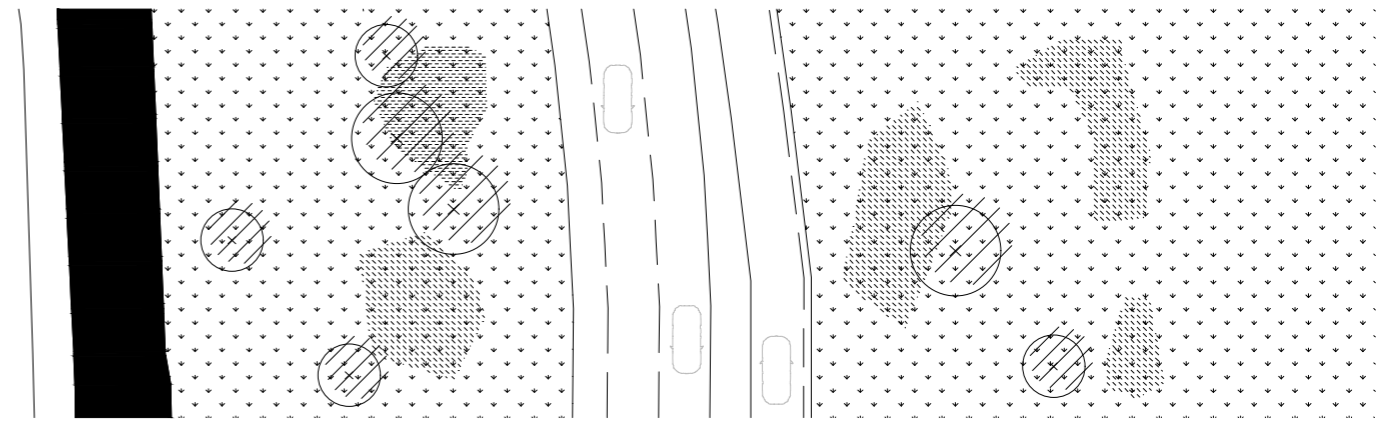


městská třída

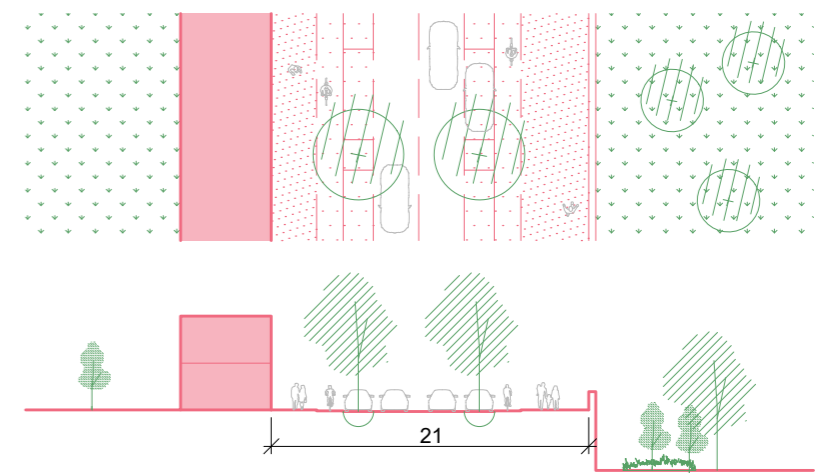
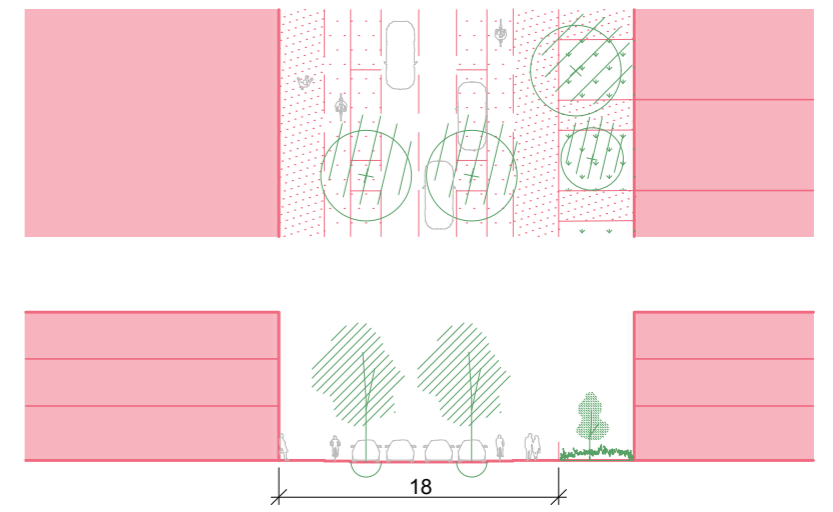
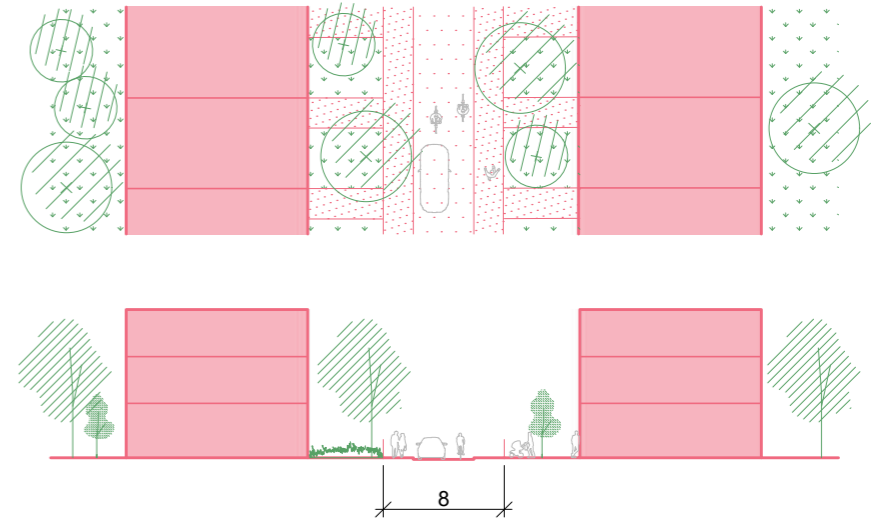
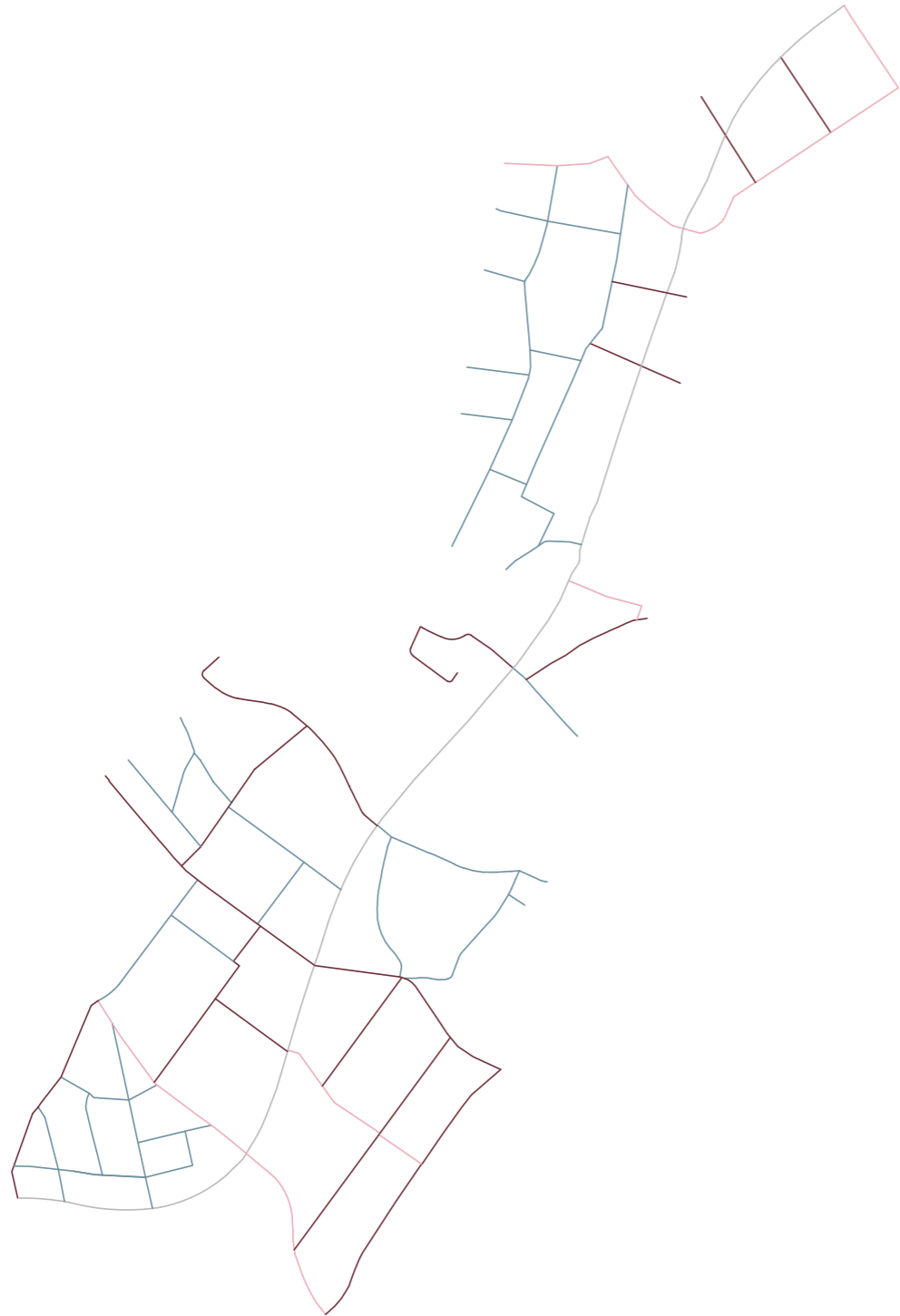




městská třída



hiearchie





figury / podklad



typologie



rodinné domy

townhouses

malé bytové domy



městská struktura

atriové budovy

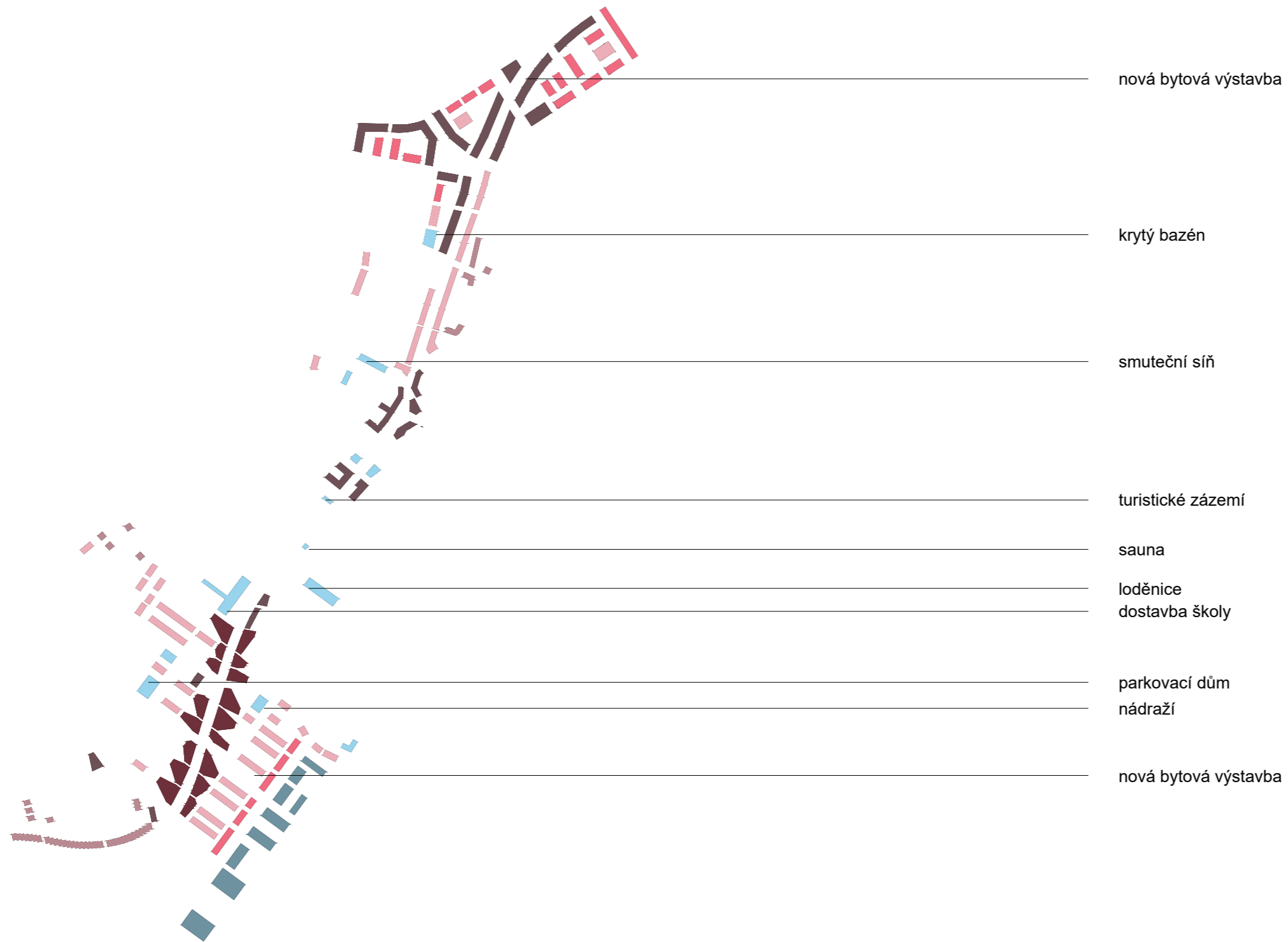


občanská vybavenost

výroba

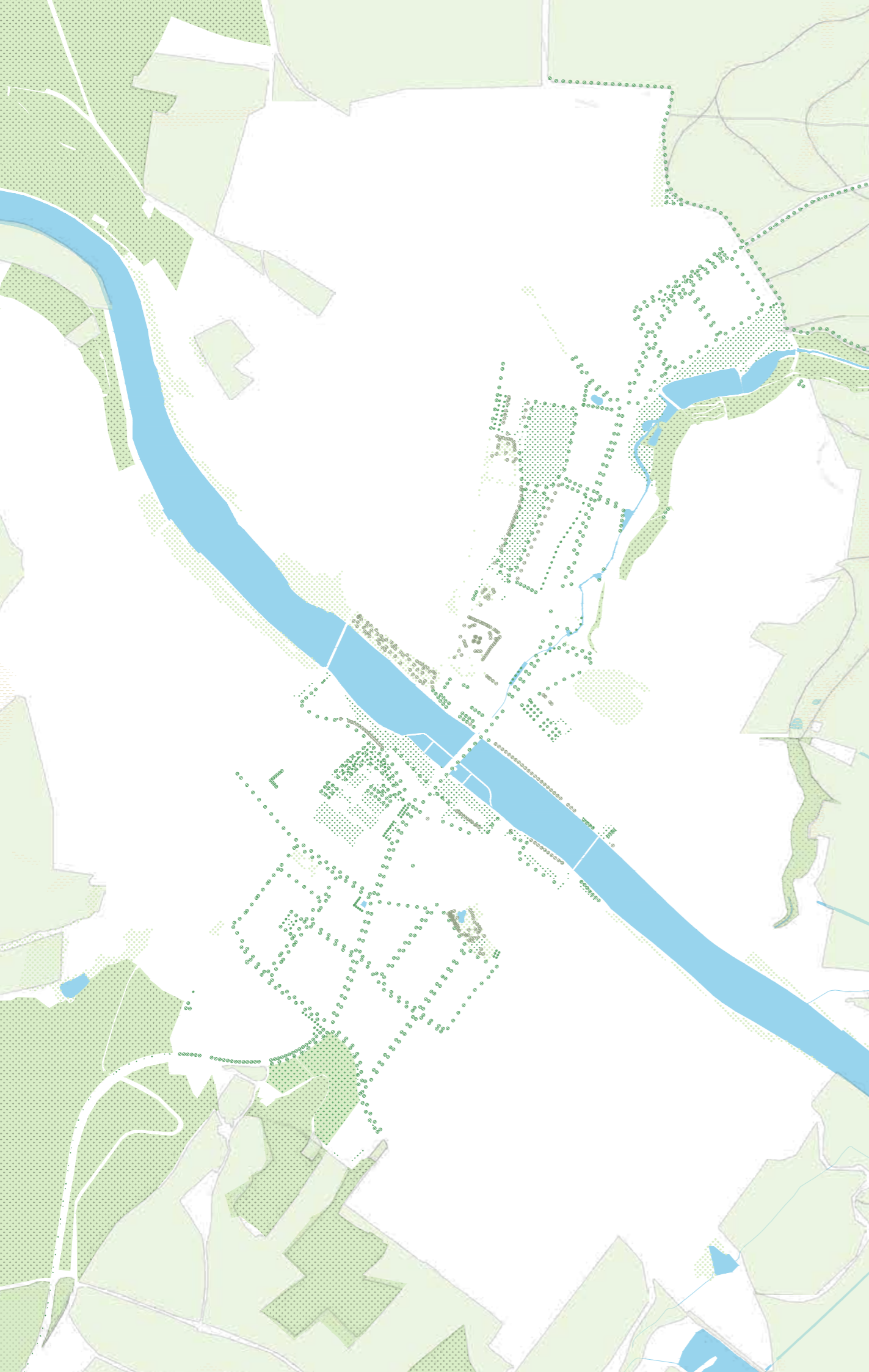


funkce

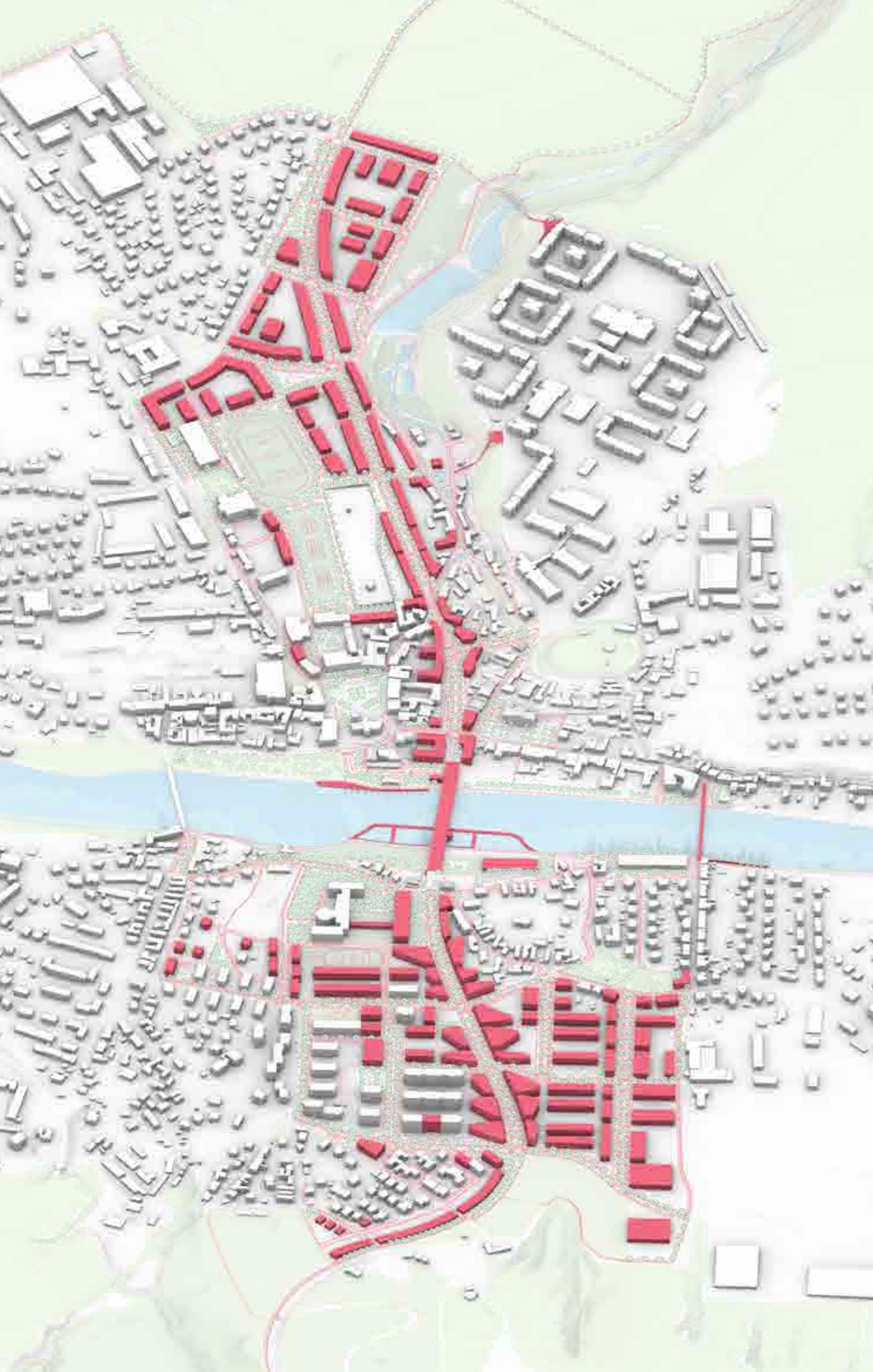


Dominantním funkčním využitím návrhu je bydlení, převážně kolektivního charakteru. Návrh tak reaguje na poptávku bydlení ve městě a pomáhá zpomalit rozrůstání města do krajiny. Podél městských os je bydlení obsaženo v polyfunkčních domech, které nabízejí komerční prostory v přízemí s aktivním parterem do ulice.

zelenomodrá infrastruktura



Návrh redukuje stávající nevhodnou izolační zeleň.
Poměry zelenomodré infrastruktury měním hlavně převážným odtrubněním Hlineckého potoka, podél kterého lze ze severu dojít až do centra k řece. Mikroklima ulic je změněno přidáním stromořadí v jejich profilech.



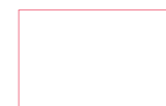
axonometrie



lokální centra

Zklidnění dopravy ve městě je řešeno rytmickým umístěním lokálních center, kde se nachází dlážděné úseky v úrovni chodníků, které fungují jako zpomalovací prahy.

Legenda materiálů pro řešené území



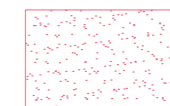
asfalt



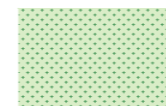
dlážba pochozí



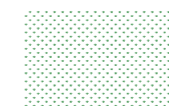
dlážba pojízdná



mlat



les



městská zeleň

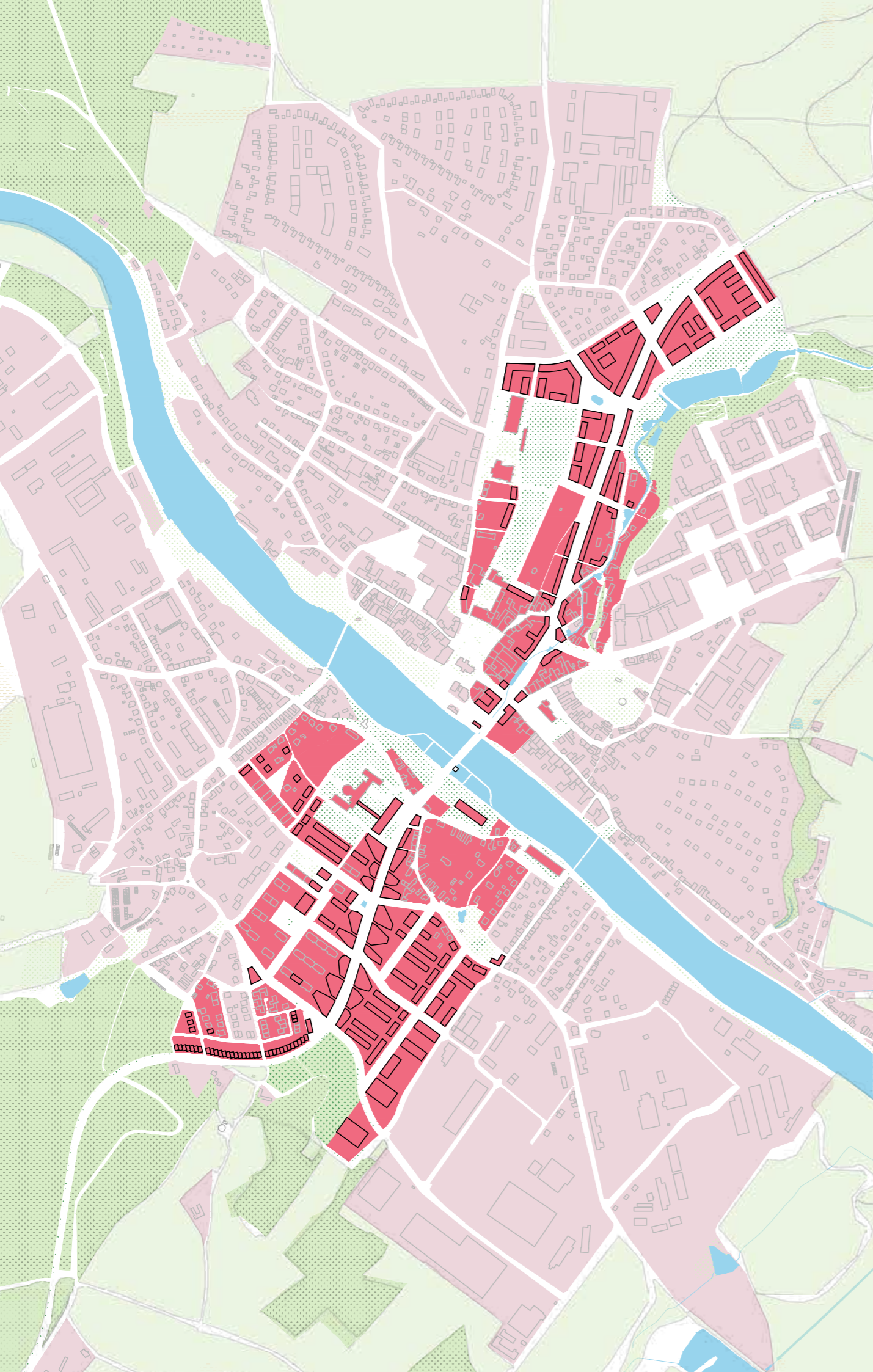


strom stávající

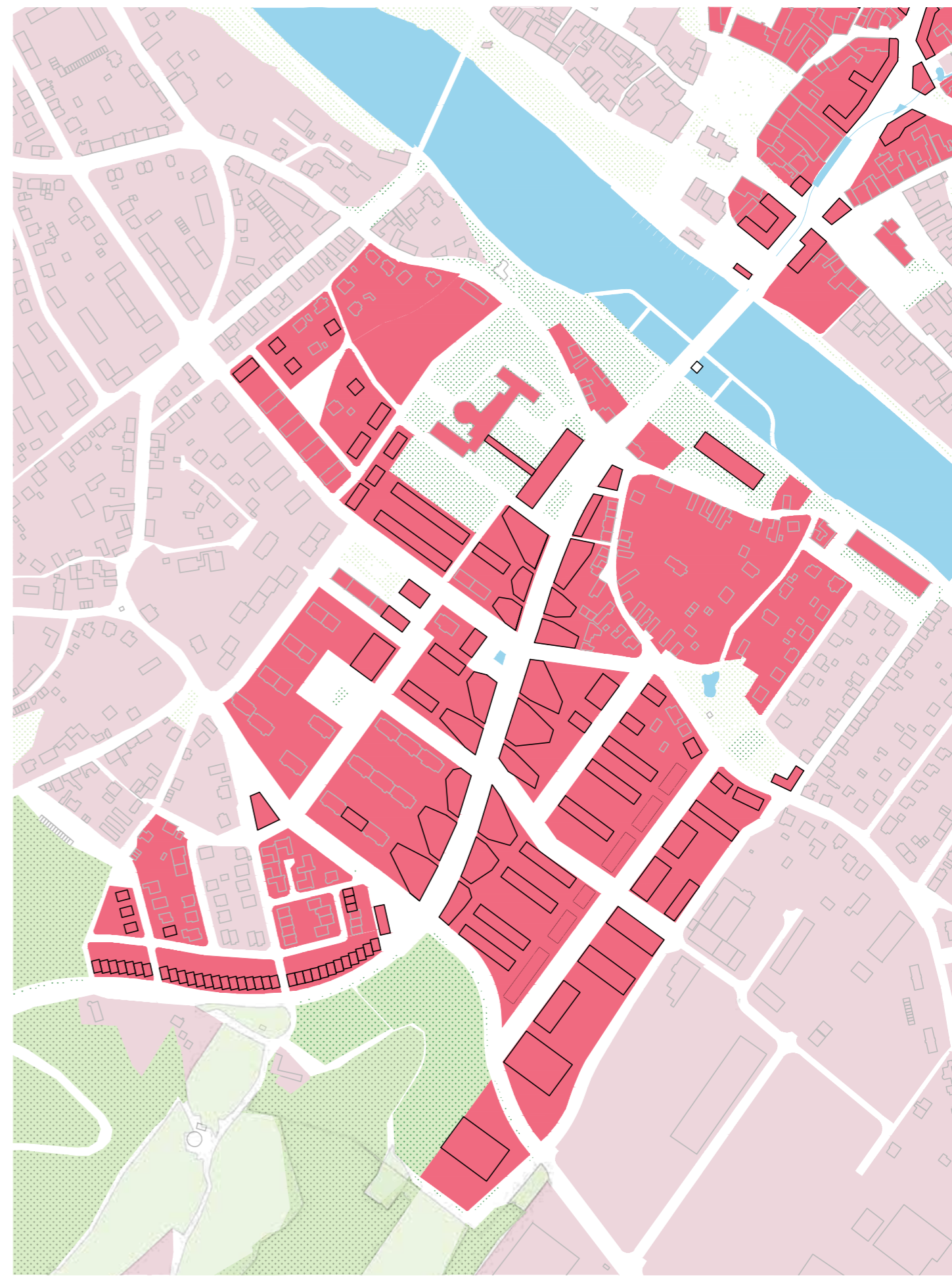


strom navrhovaný

Malá Strana



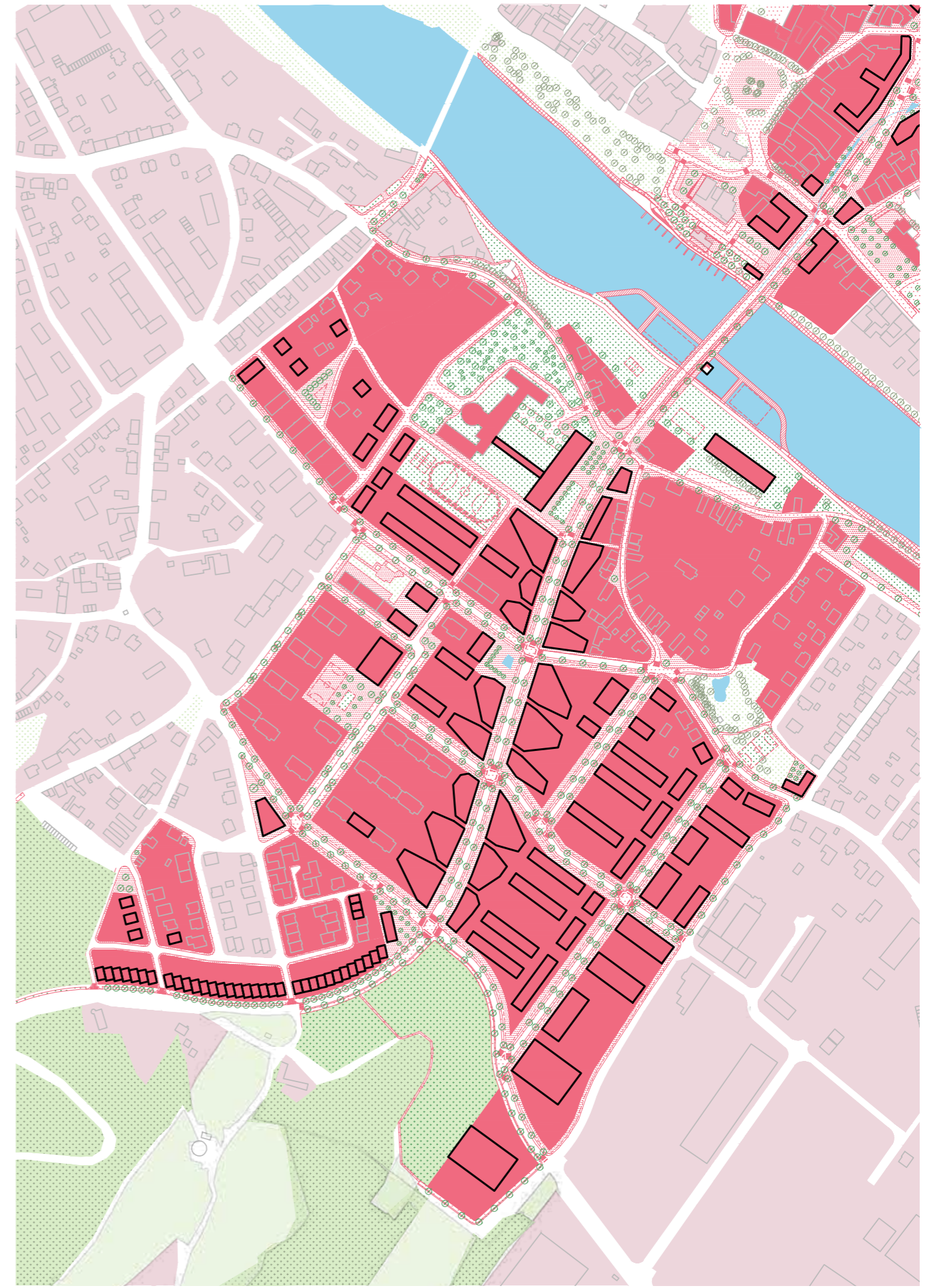
Malá Strana



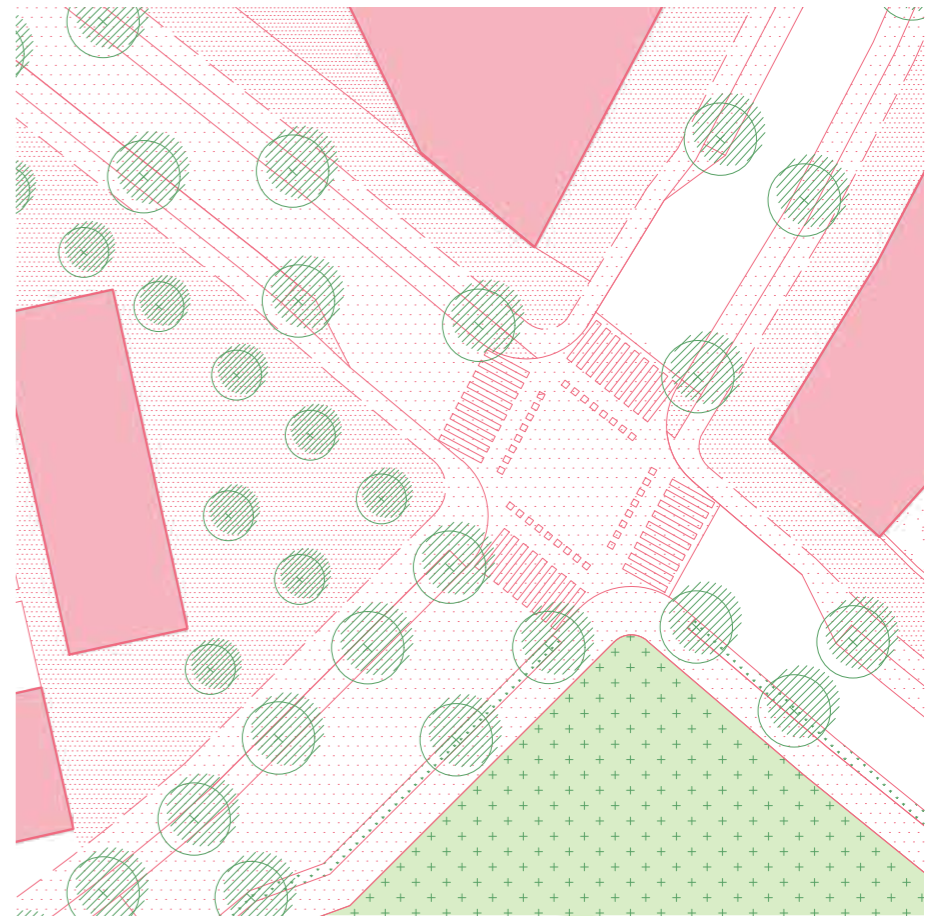
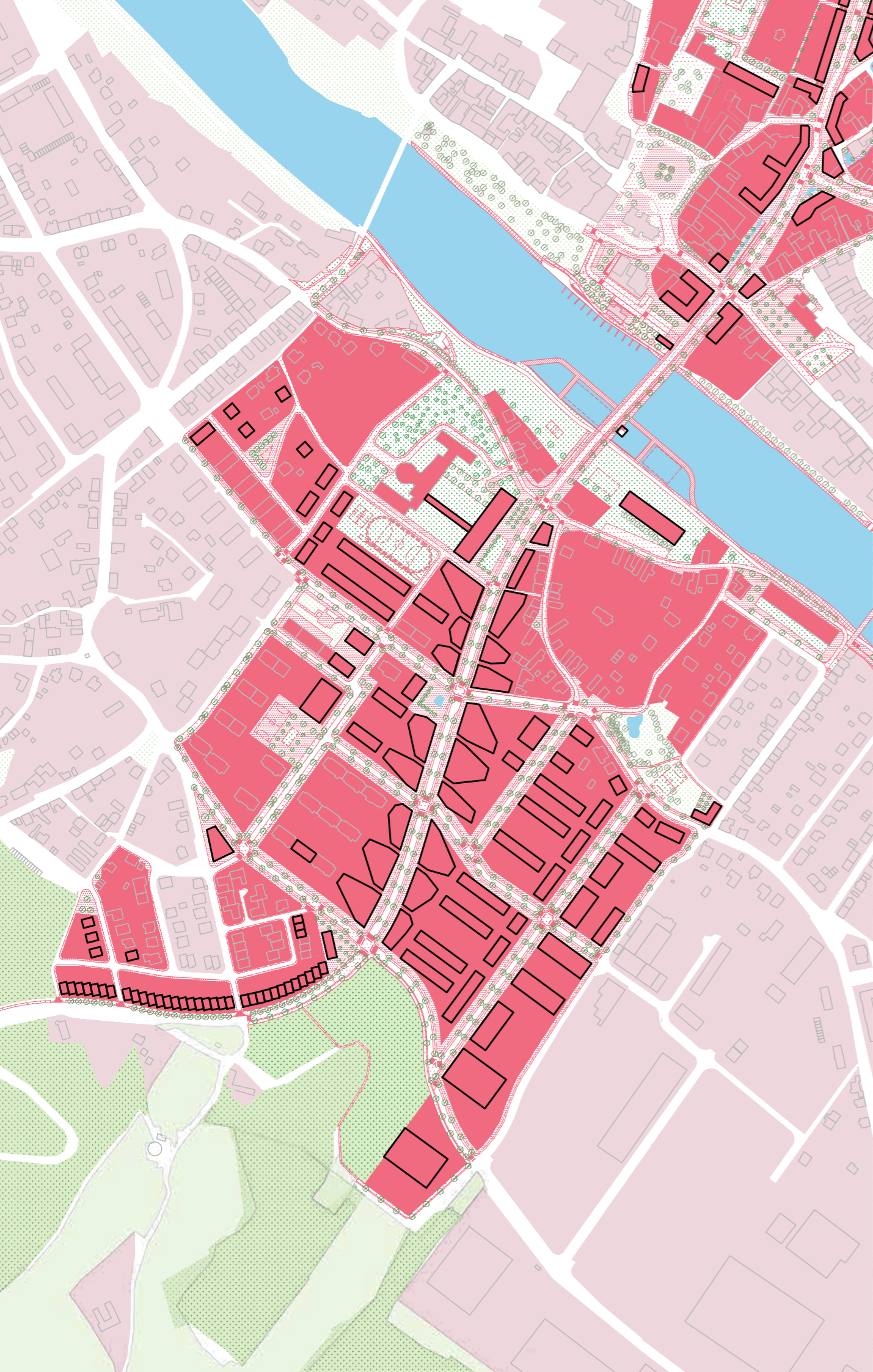
Malá Strana - stav



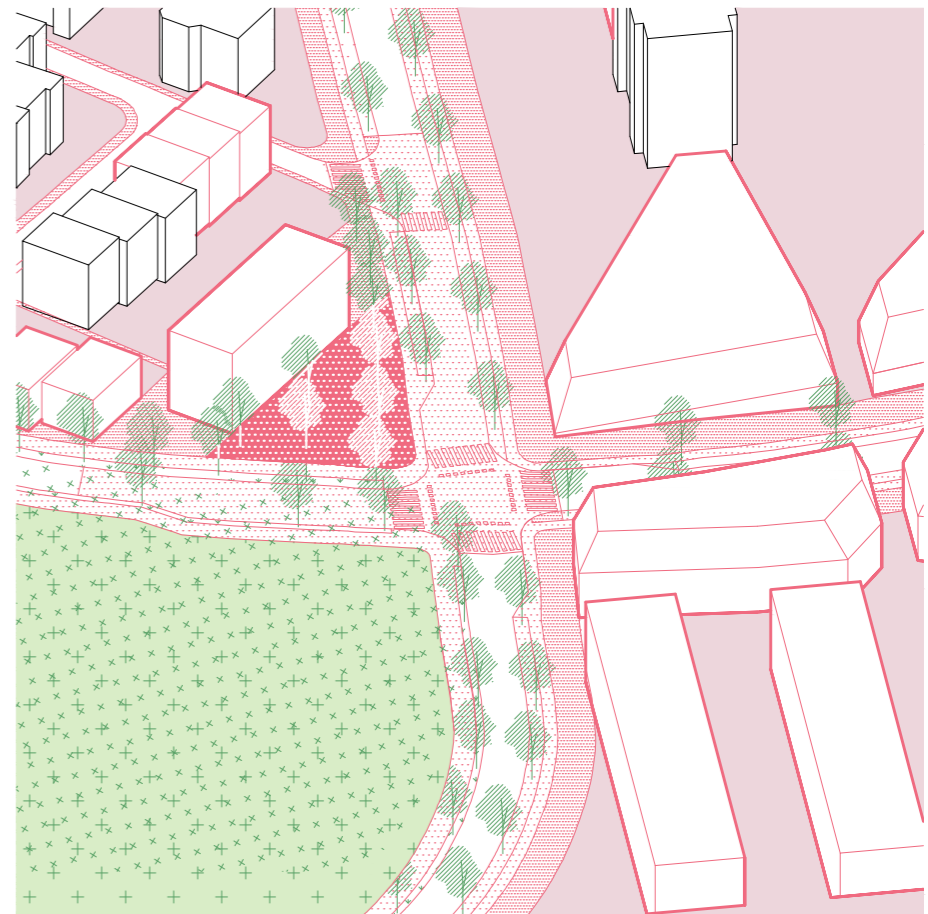
Malá Strana - návrh

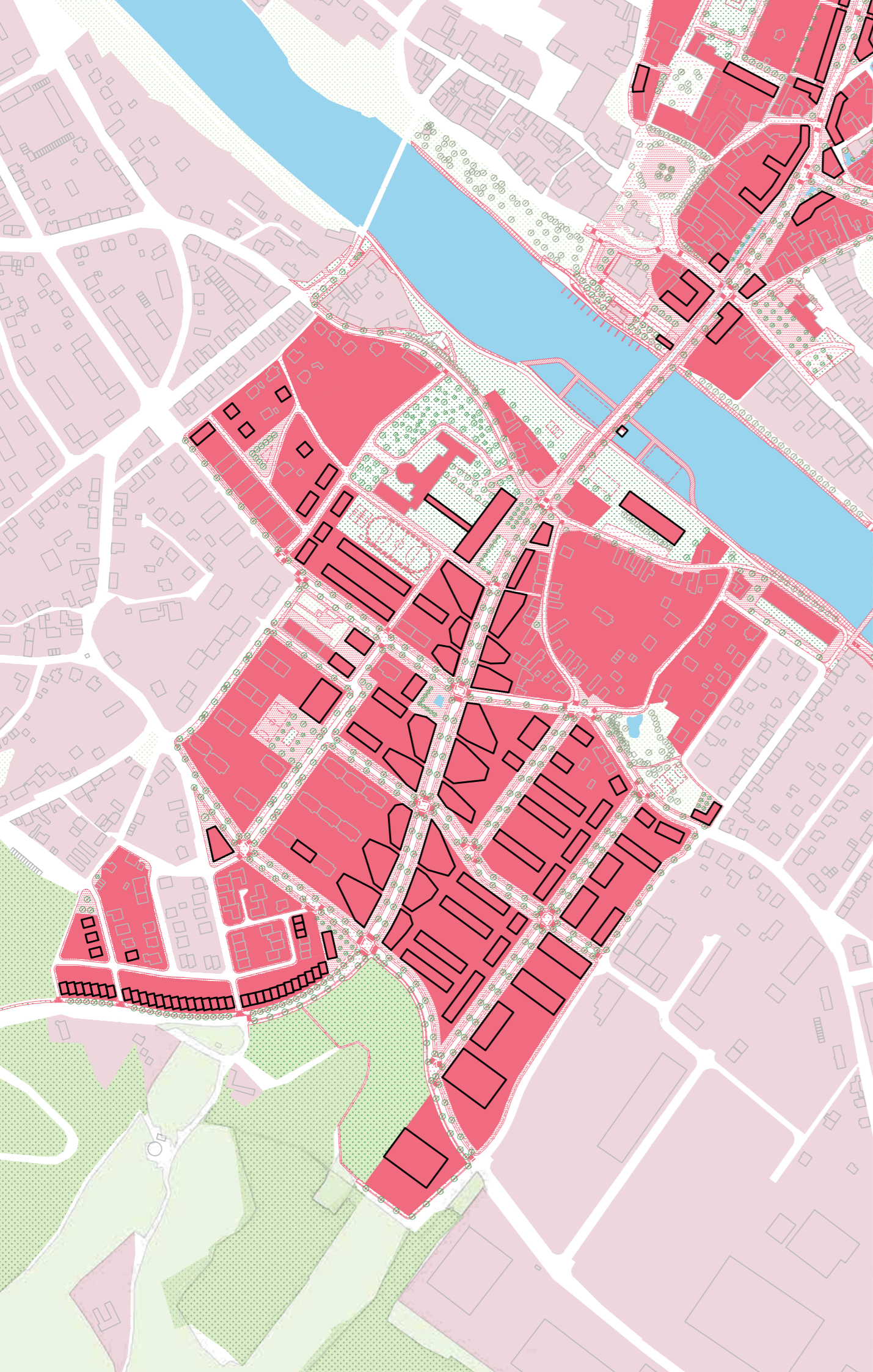




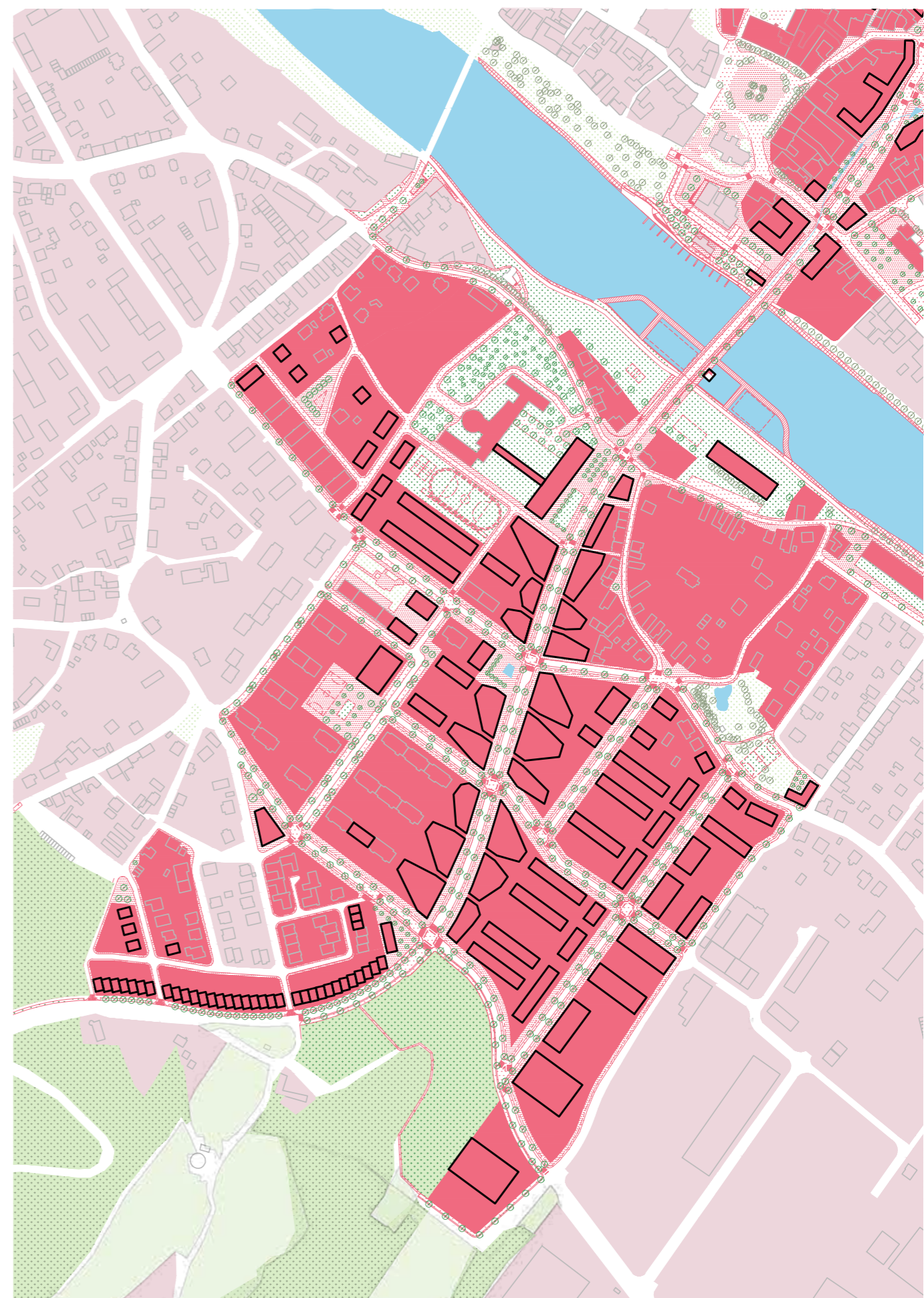


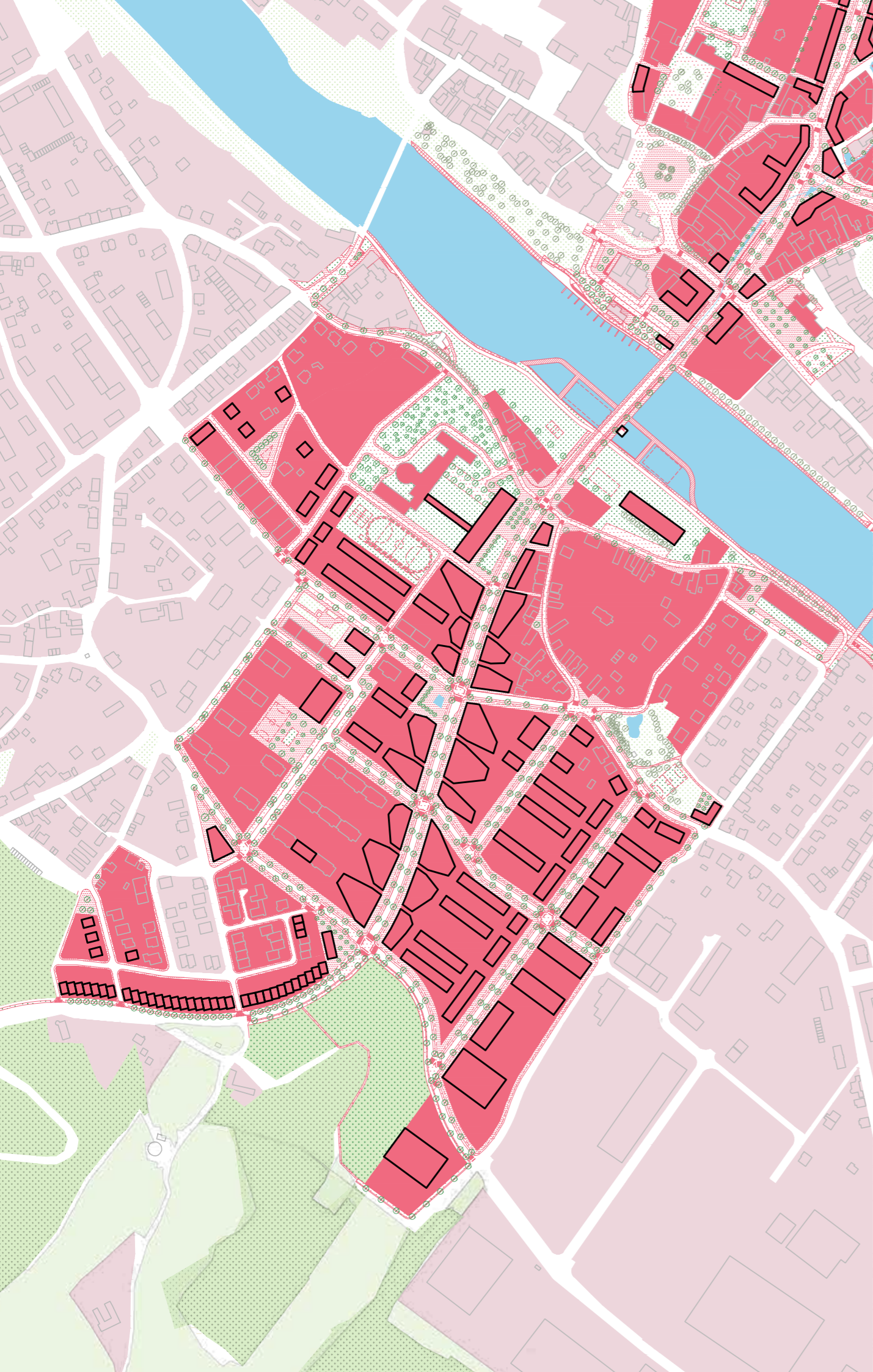
vstup do města jih



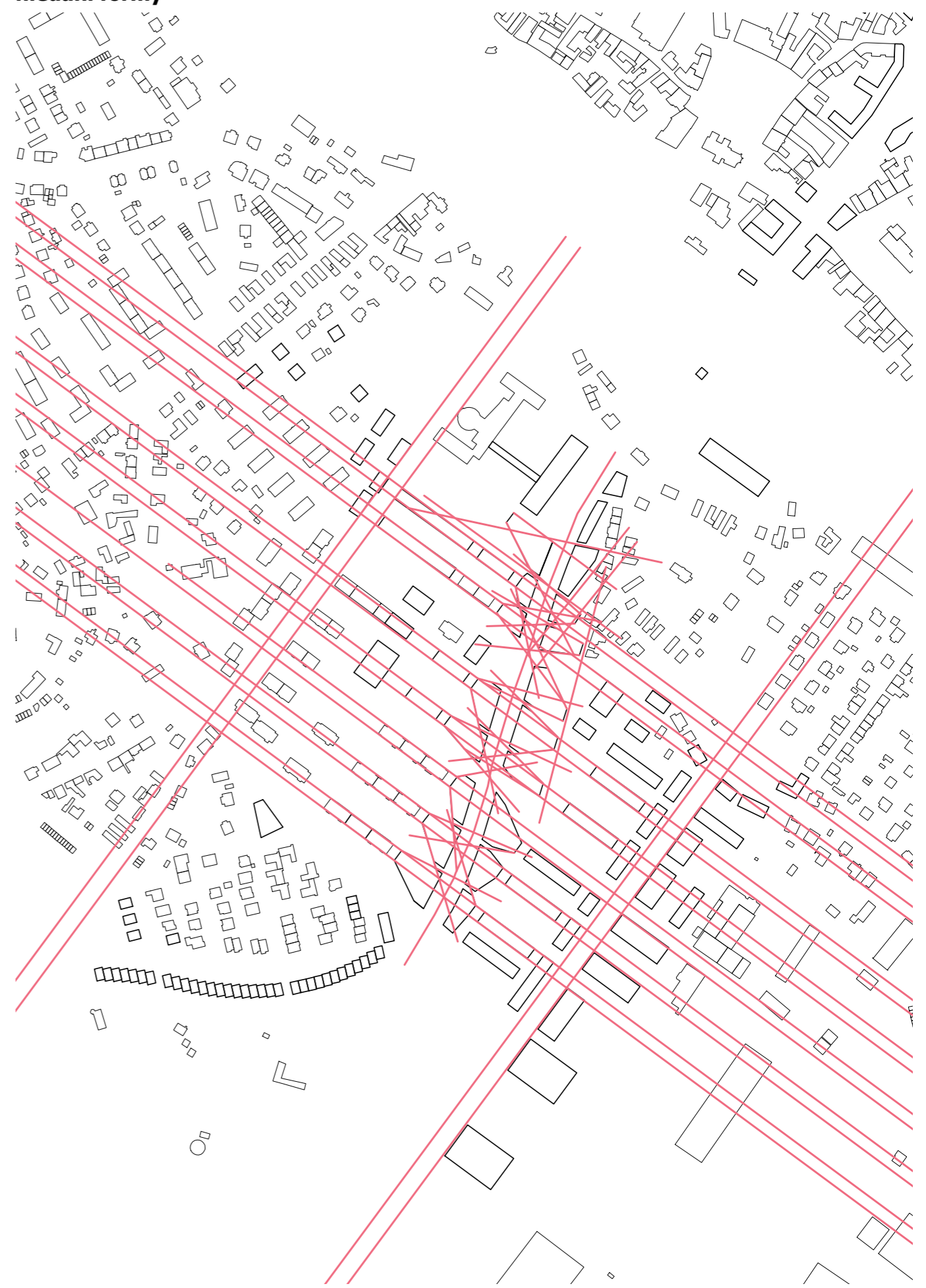


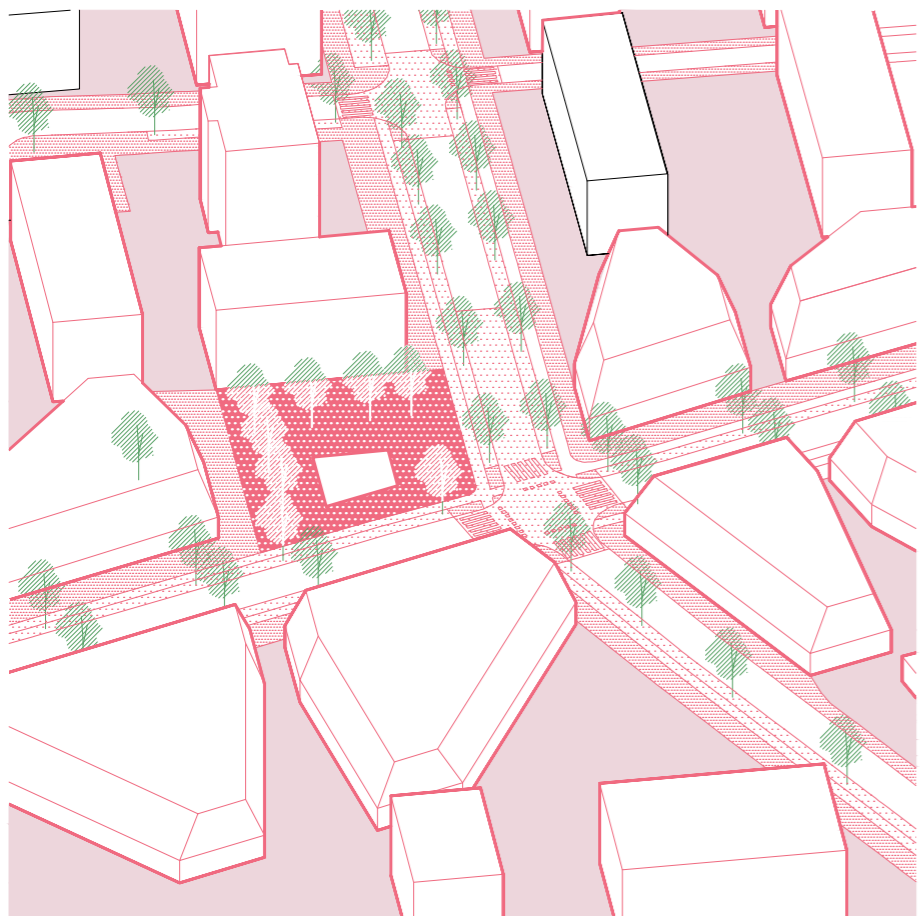
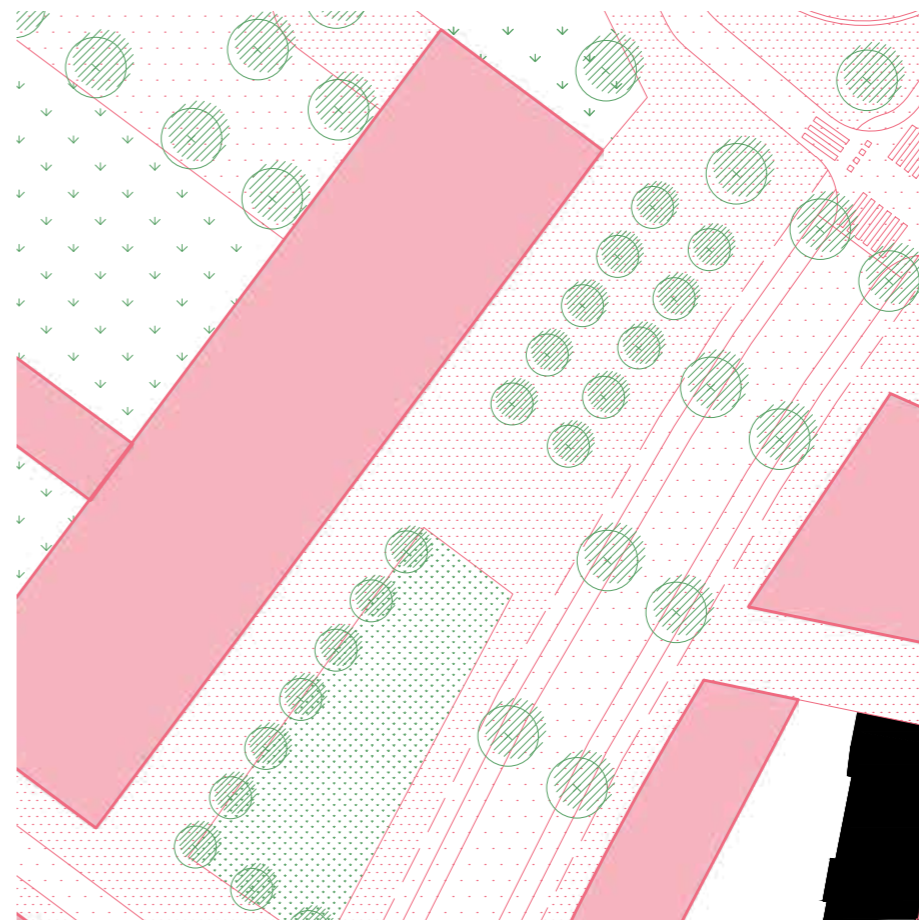
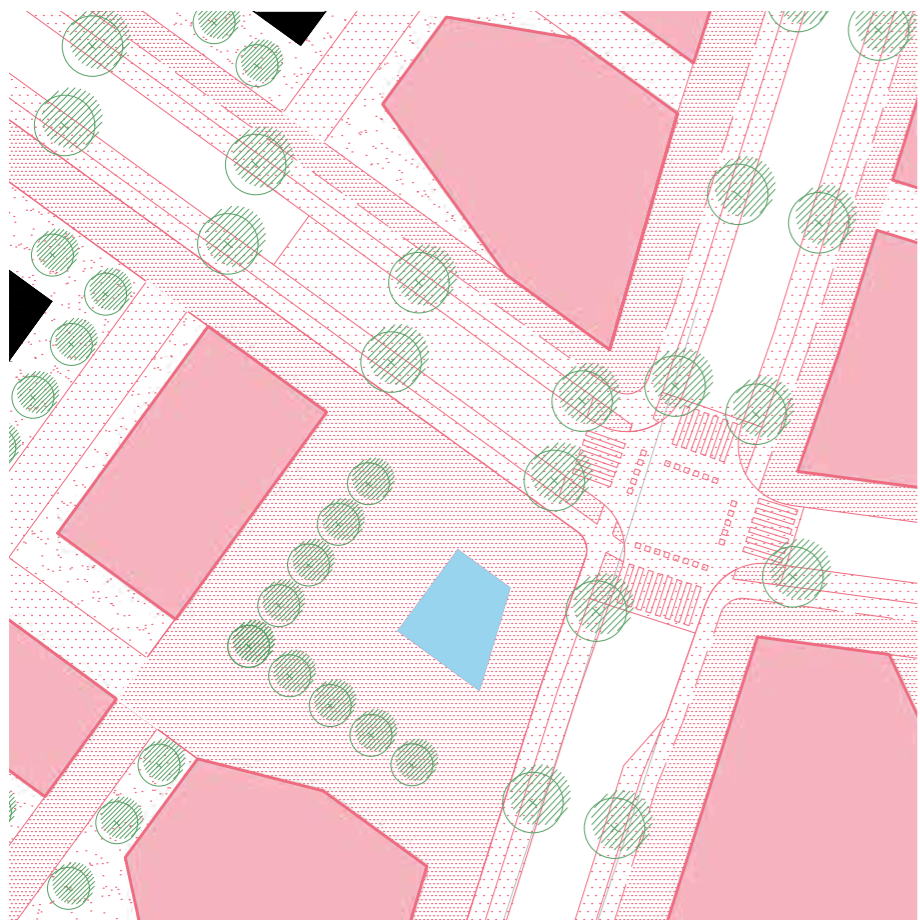
nová Malá Strana



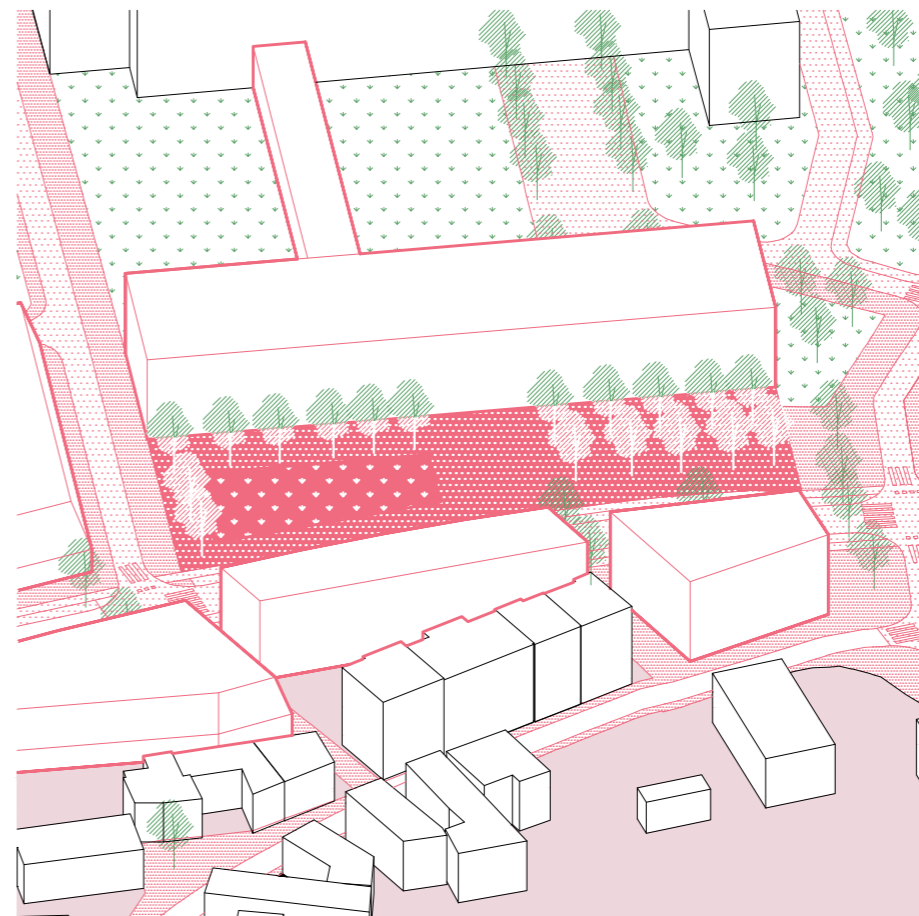


hledání formy





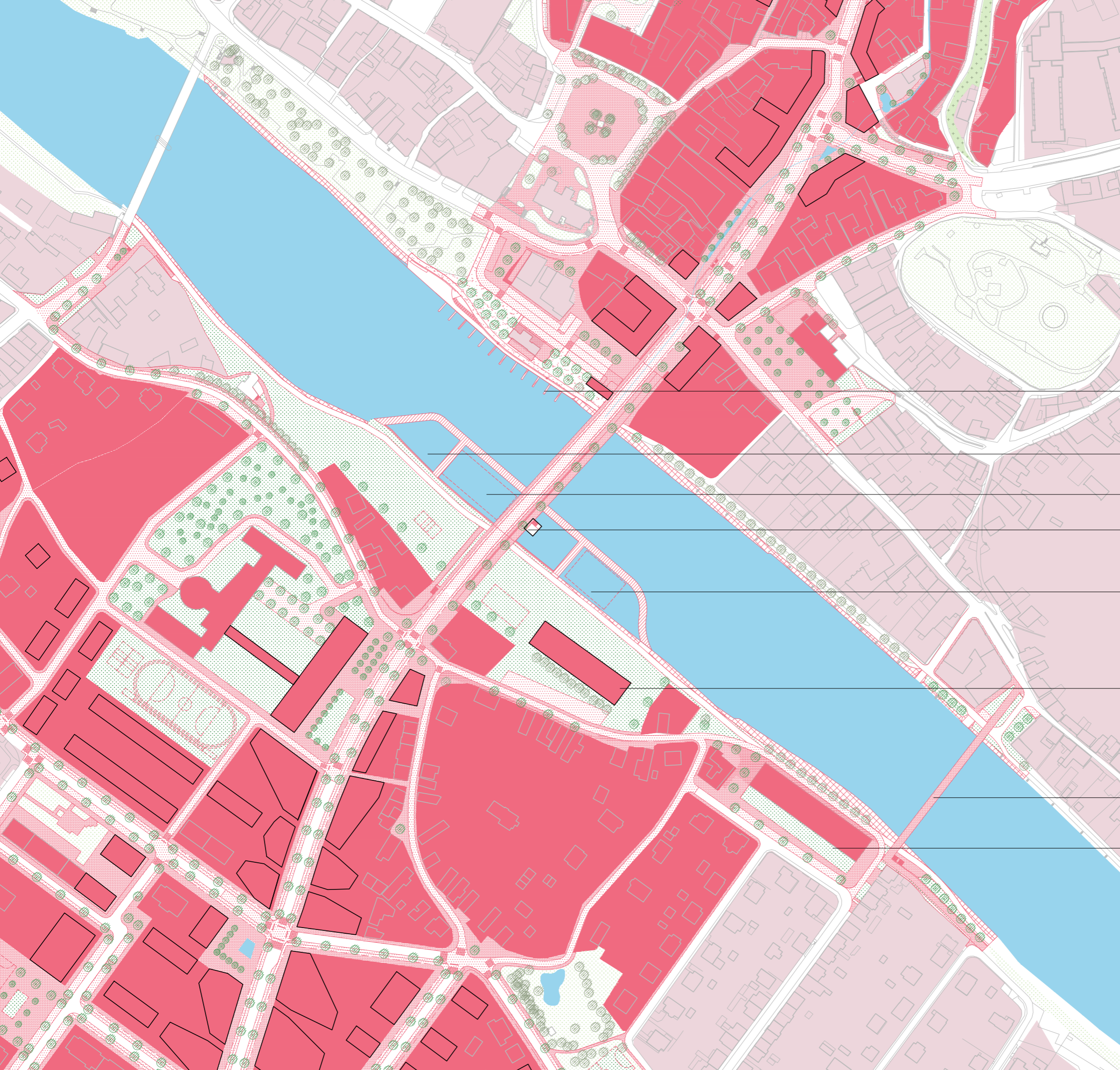
lokální centrum jih



základní škola

nábřeží





vývaziště

dětské plavání

50 m chráněné plavání

sauna / skokanský
můstek

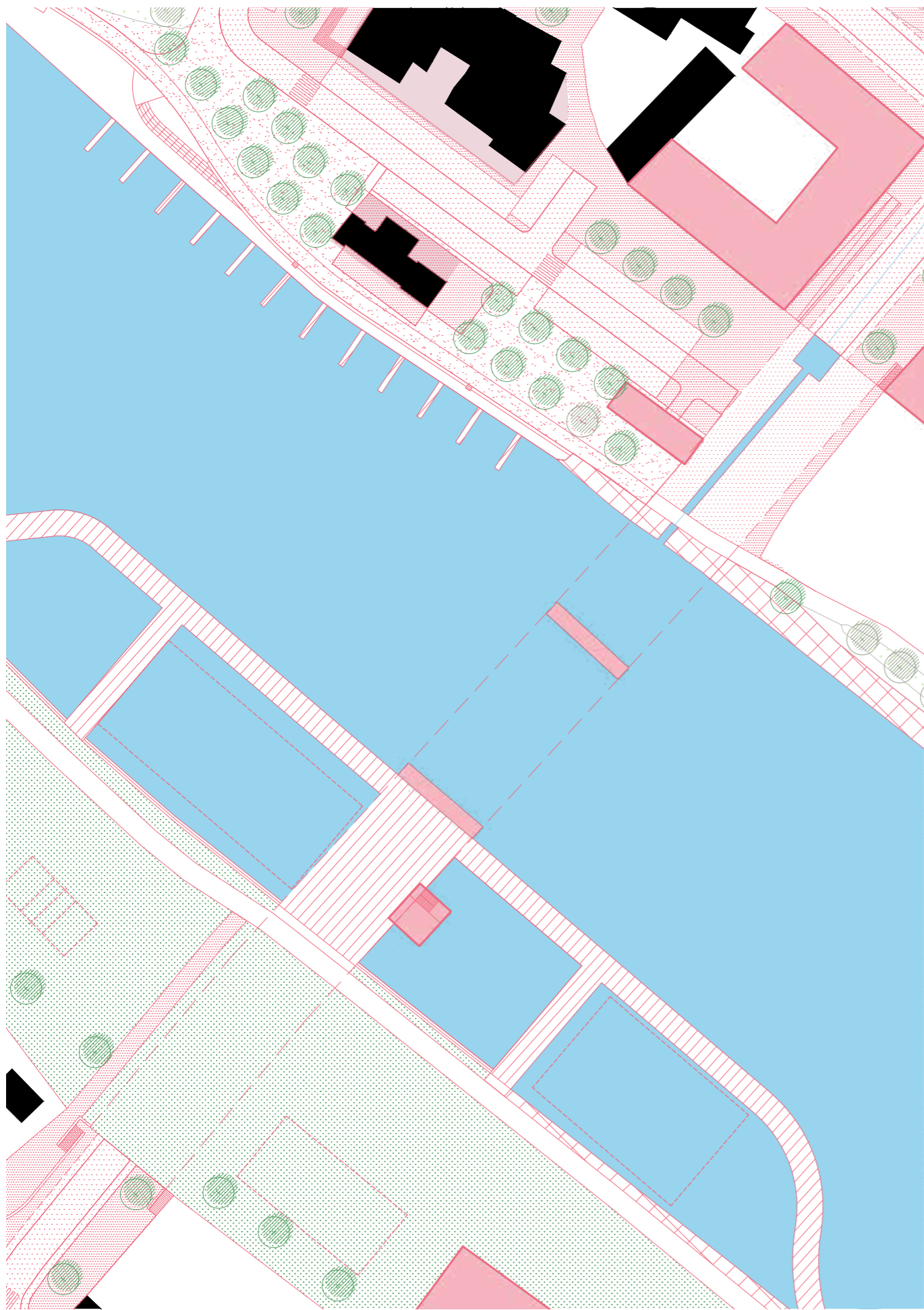
kanoepolo

loděnice

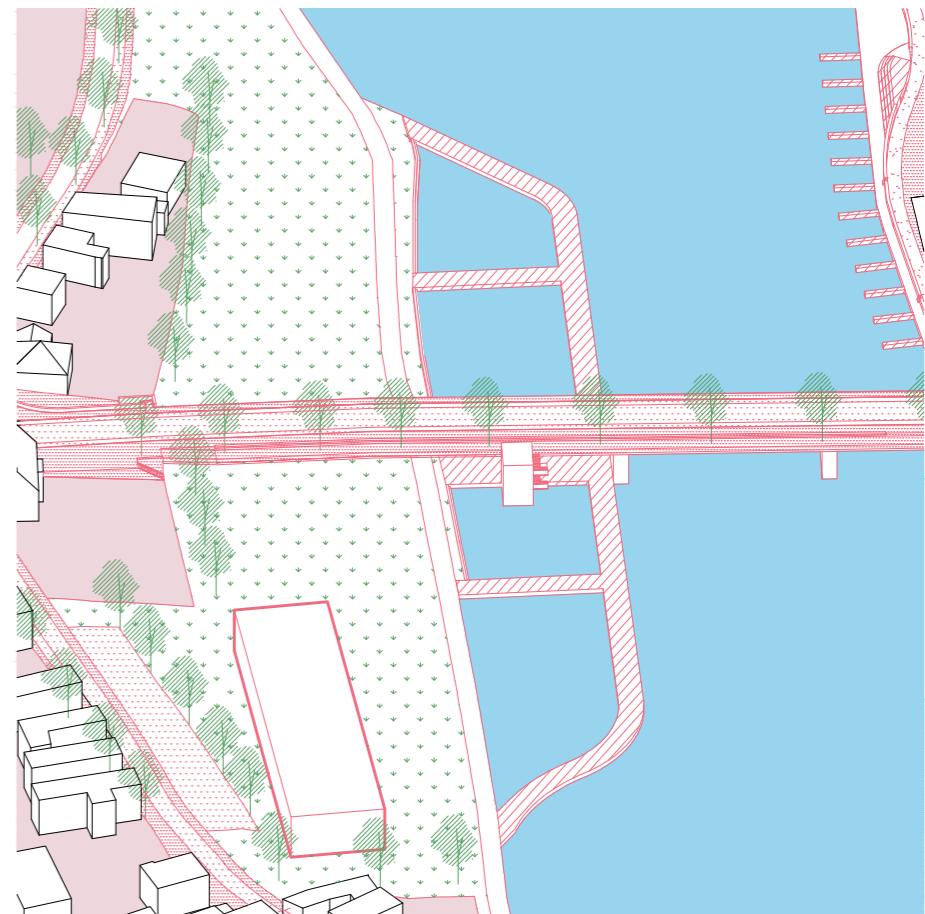
lávka

rekonstruovaná solnice

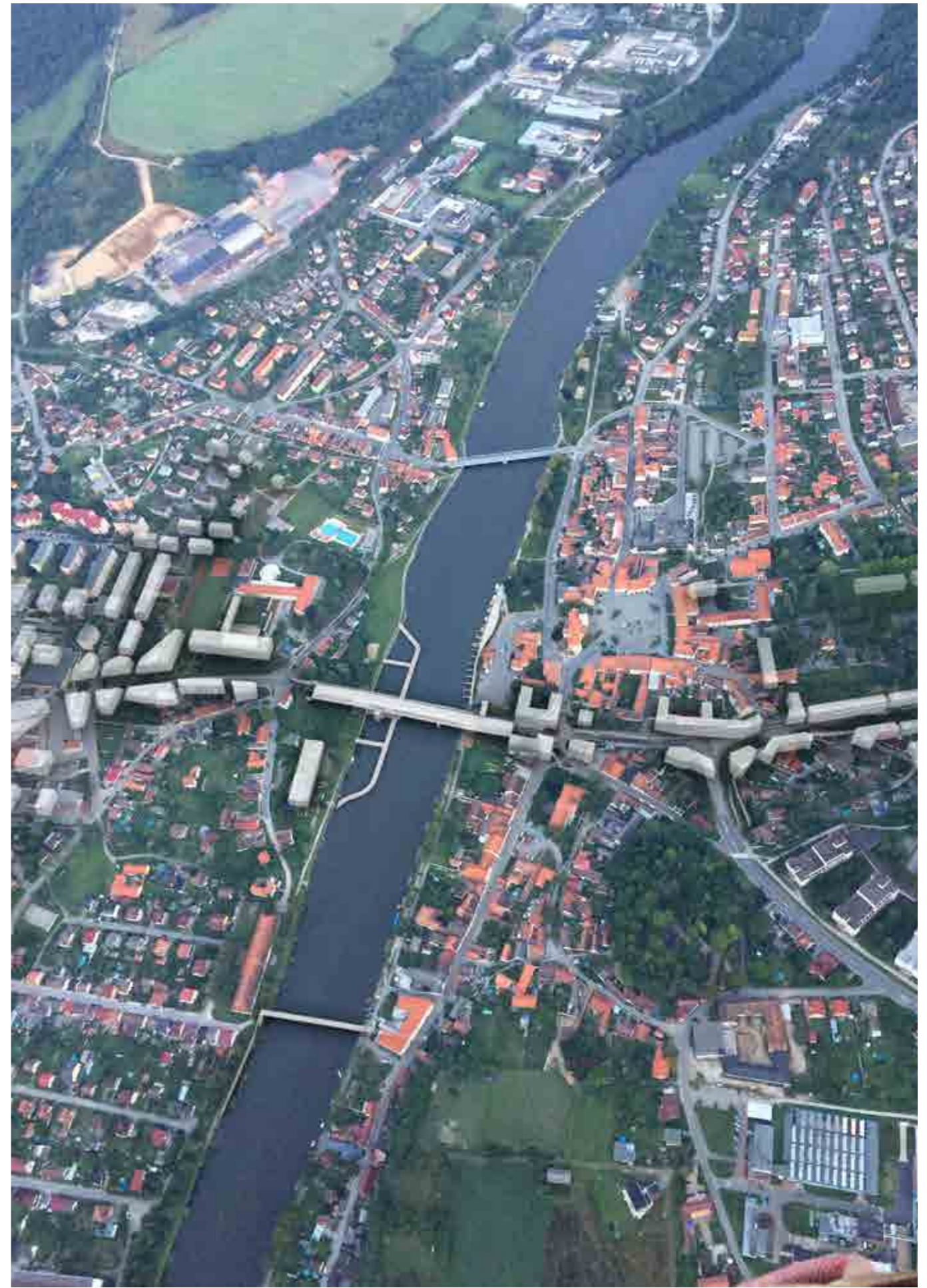
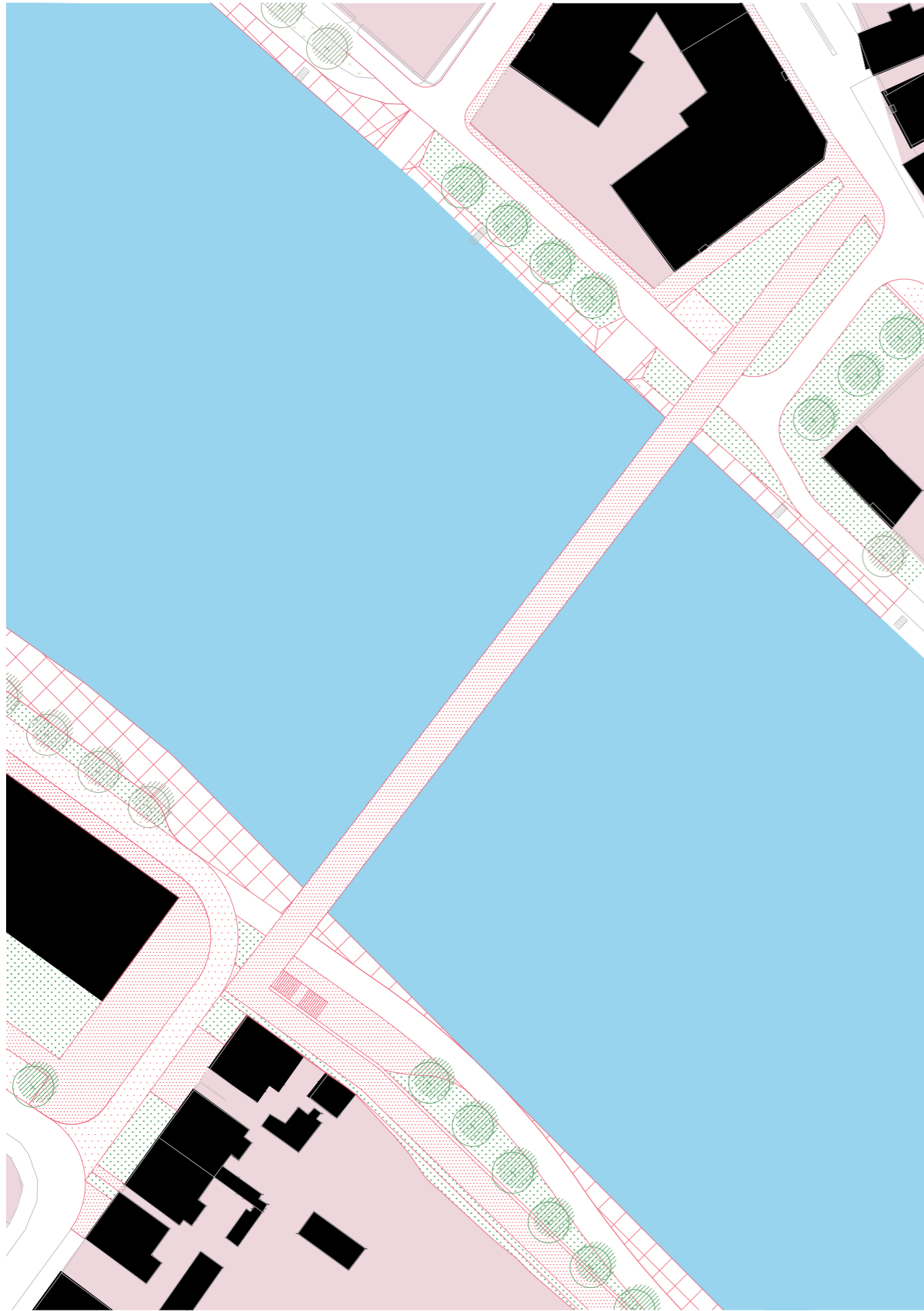




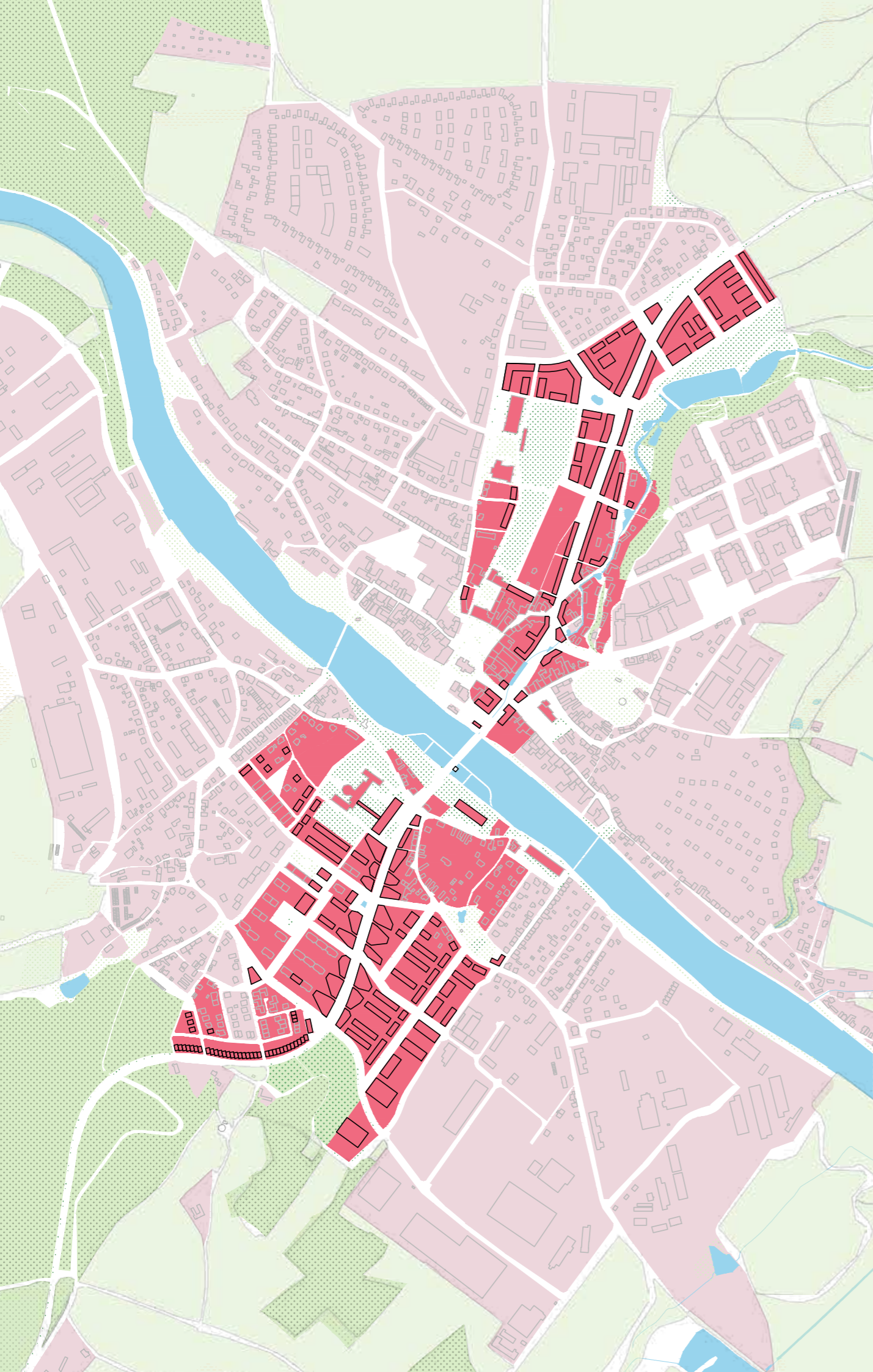
podmostí



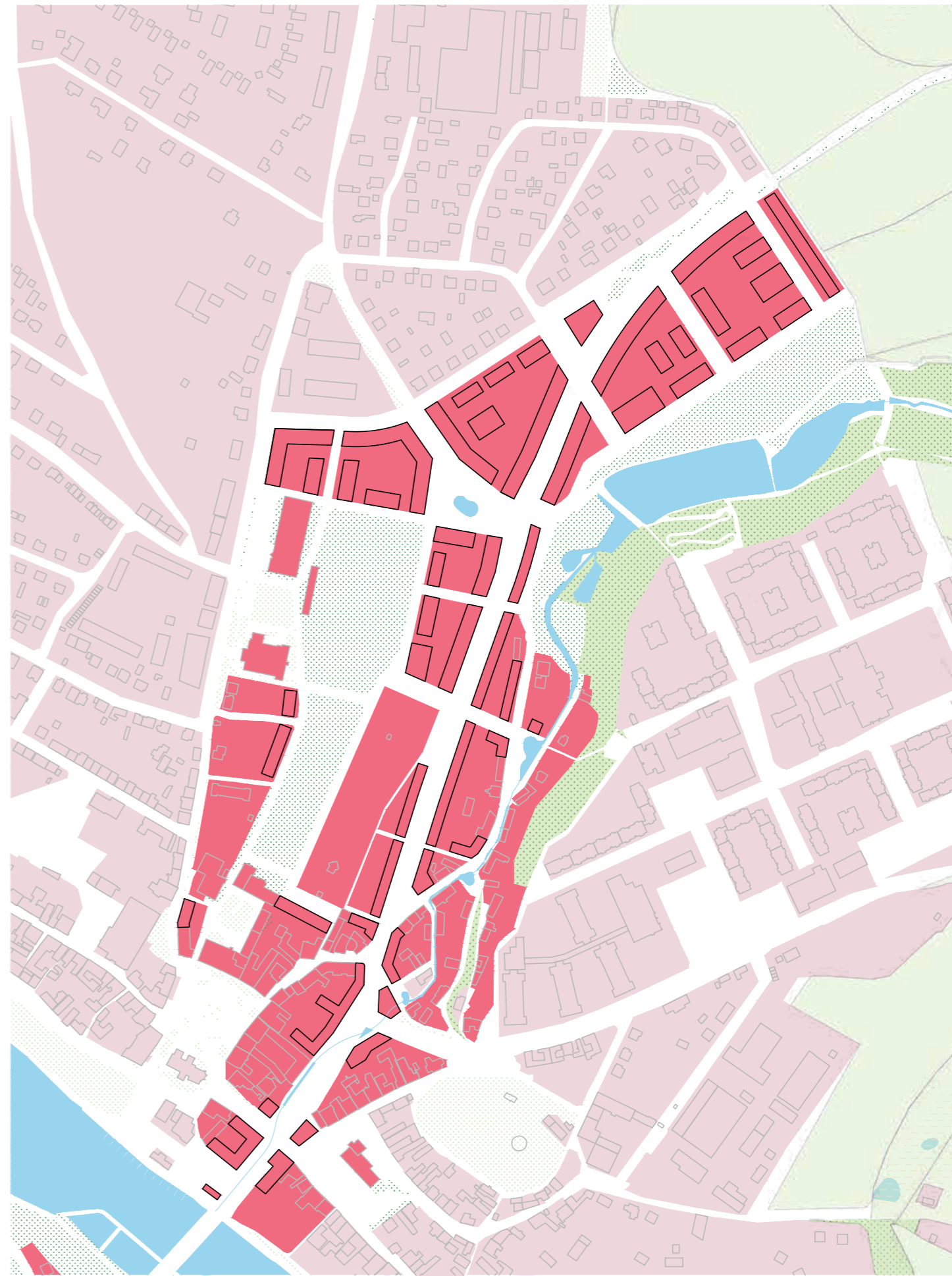
lávka



Staré město



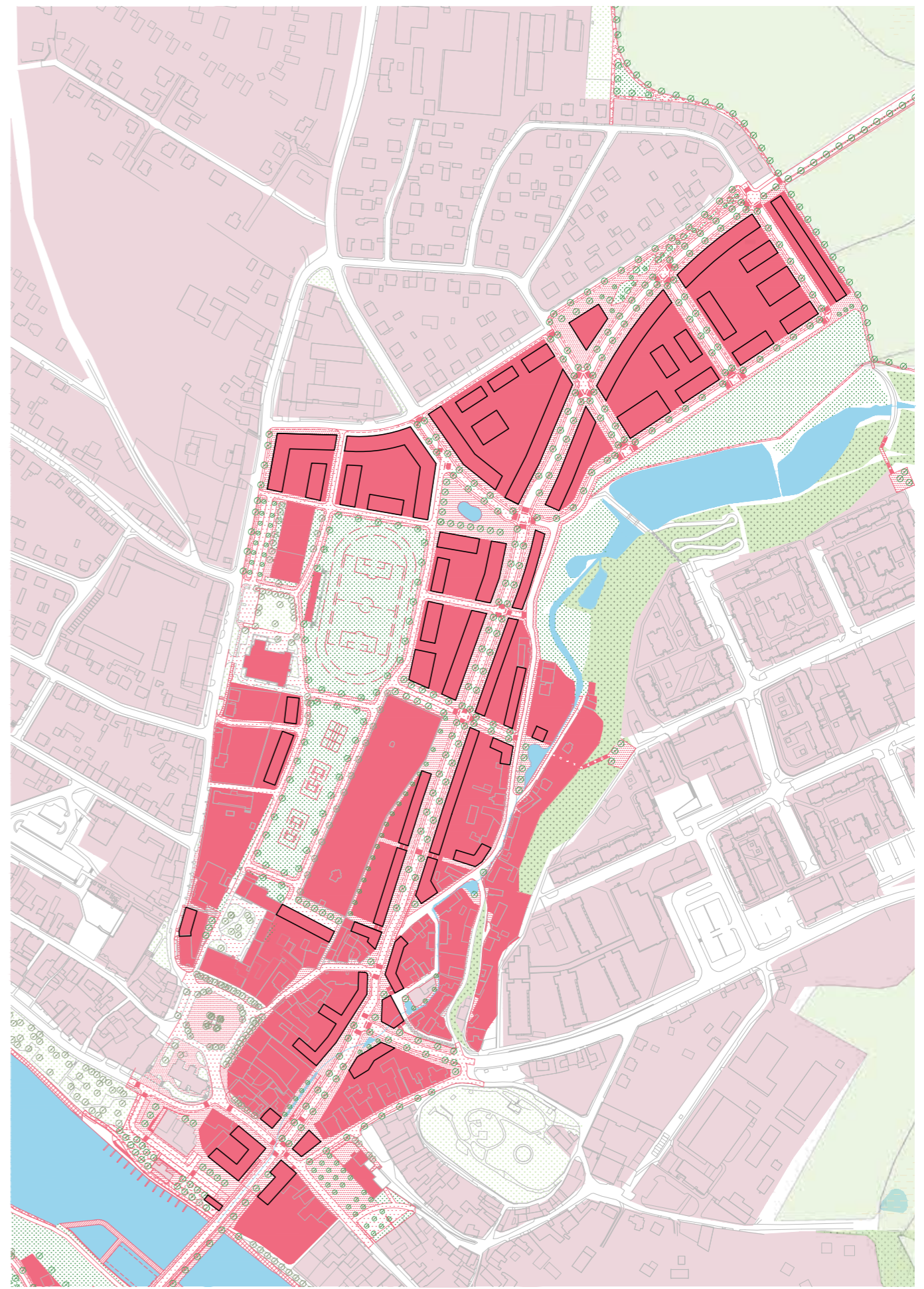
Staré město



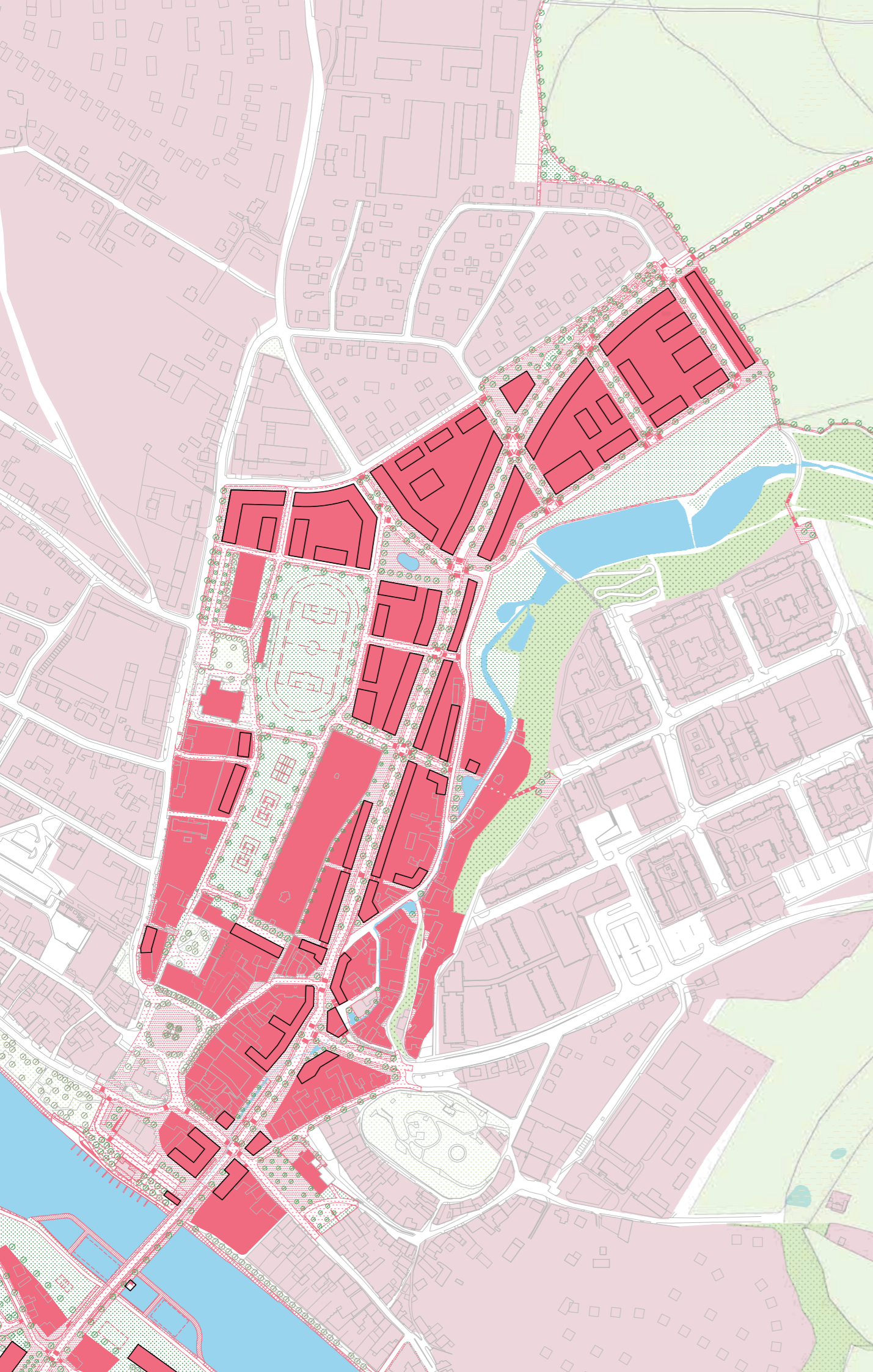
Staré město - stav



Staré město - návrh

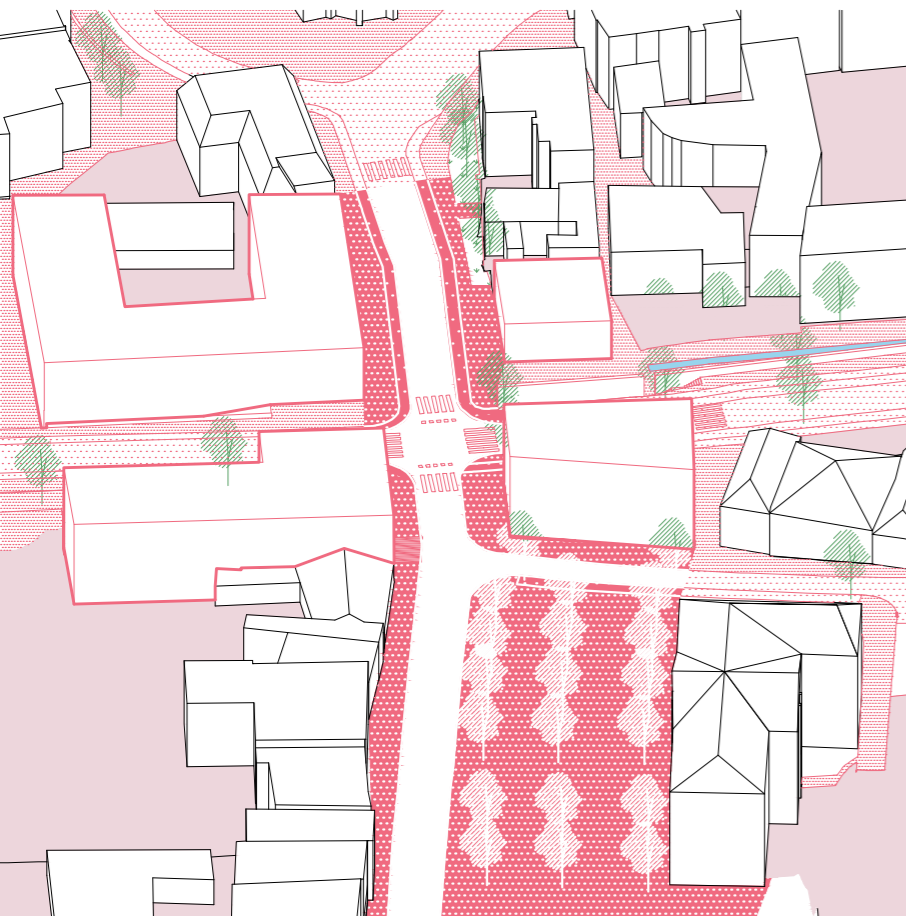
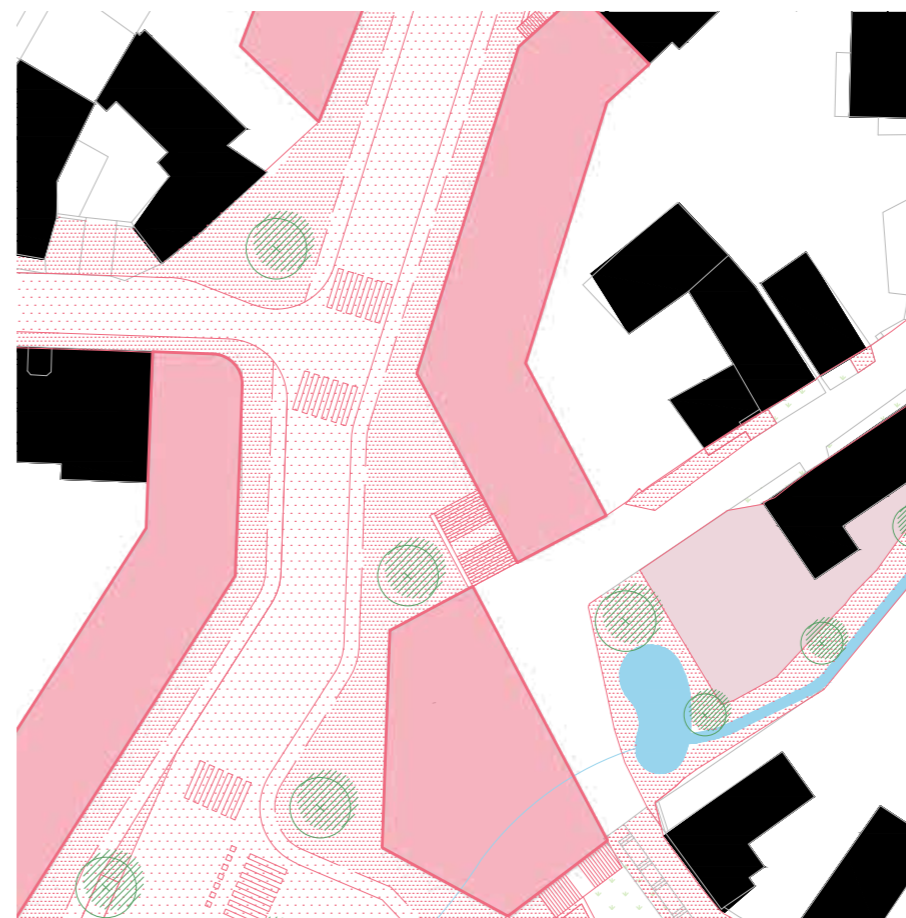
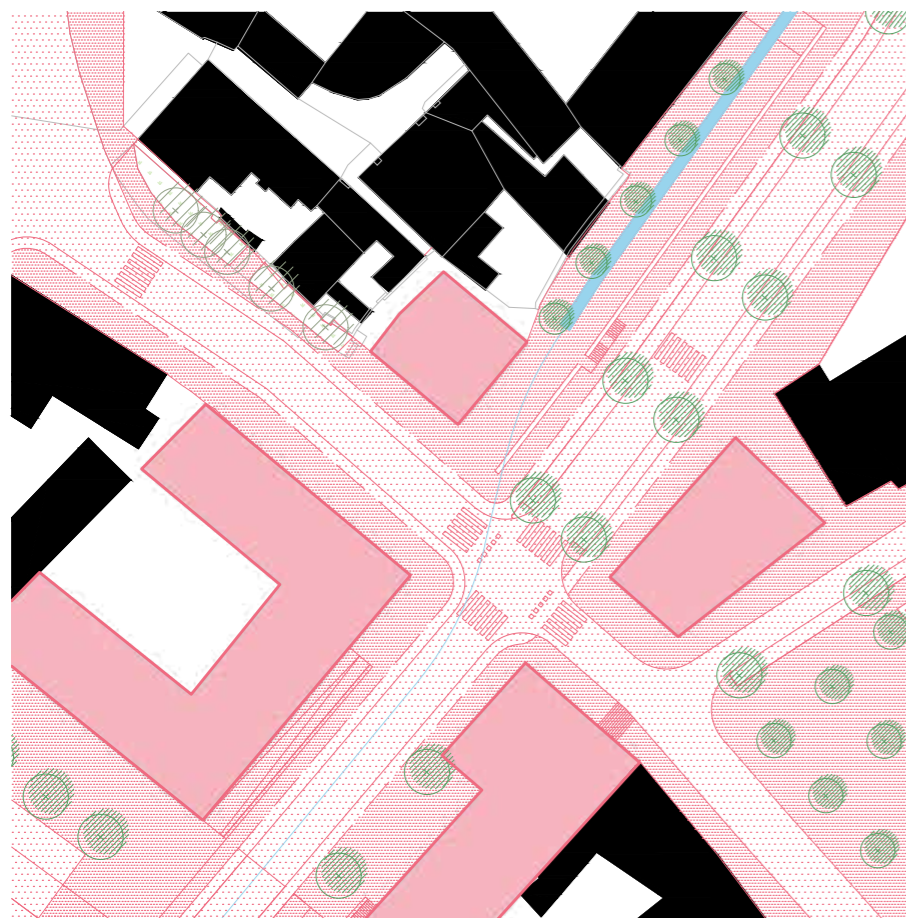




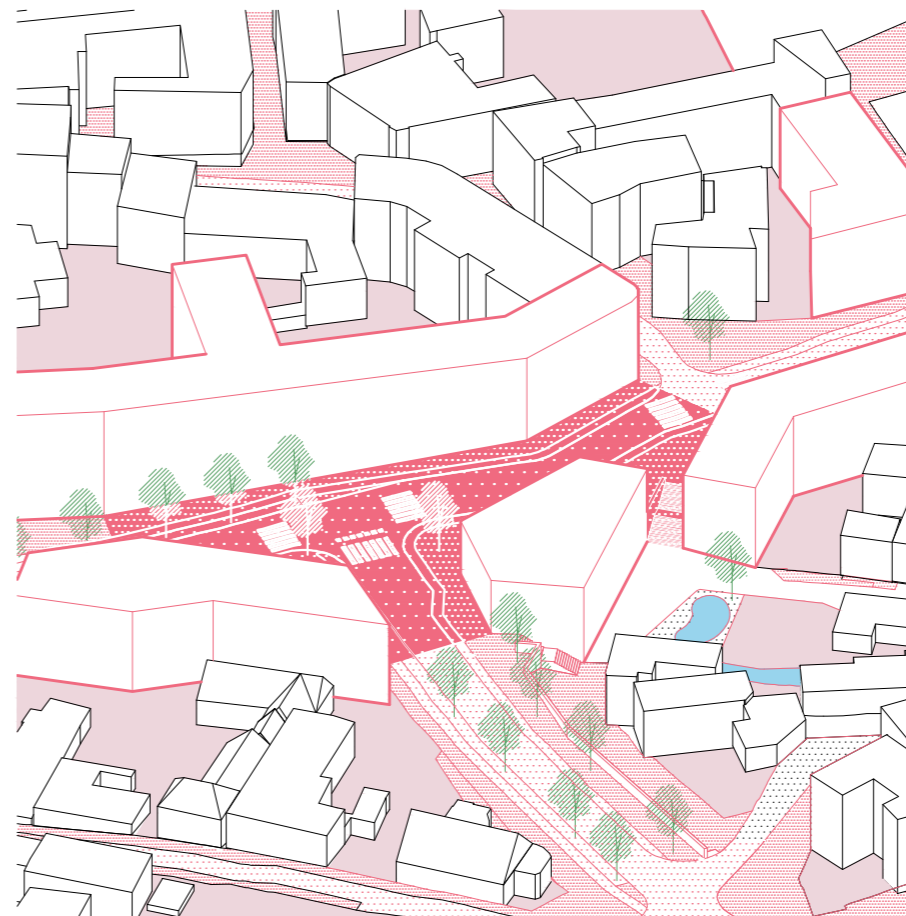


historické jádro

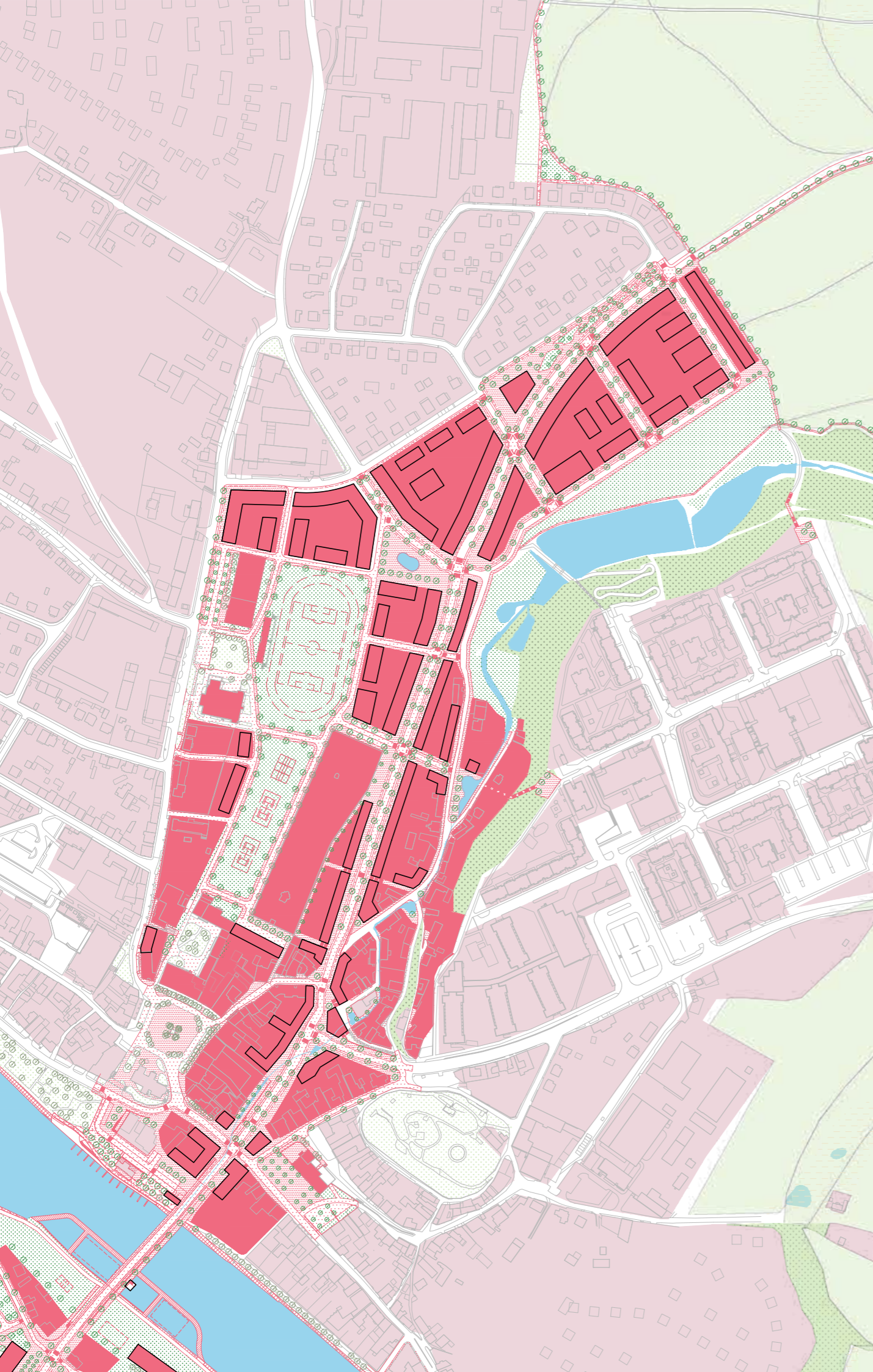




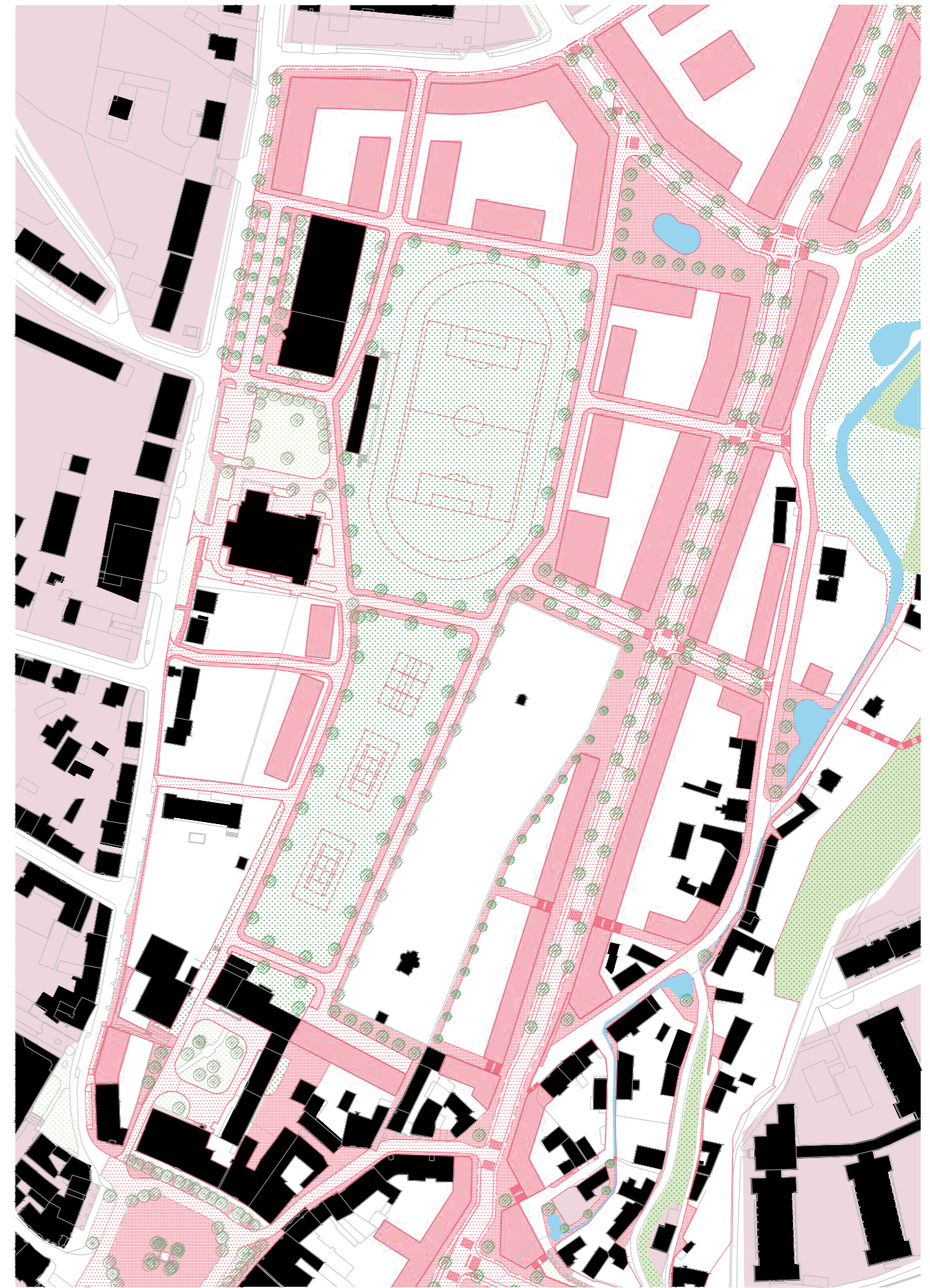
krček mezi náměstími

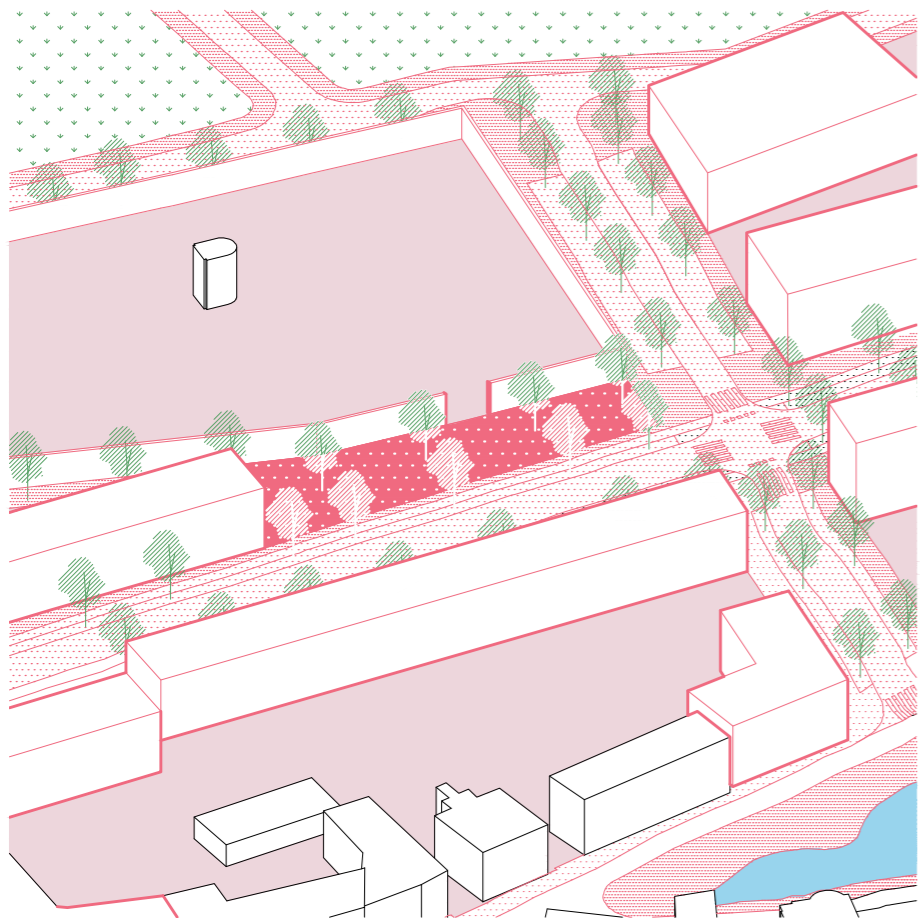
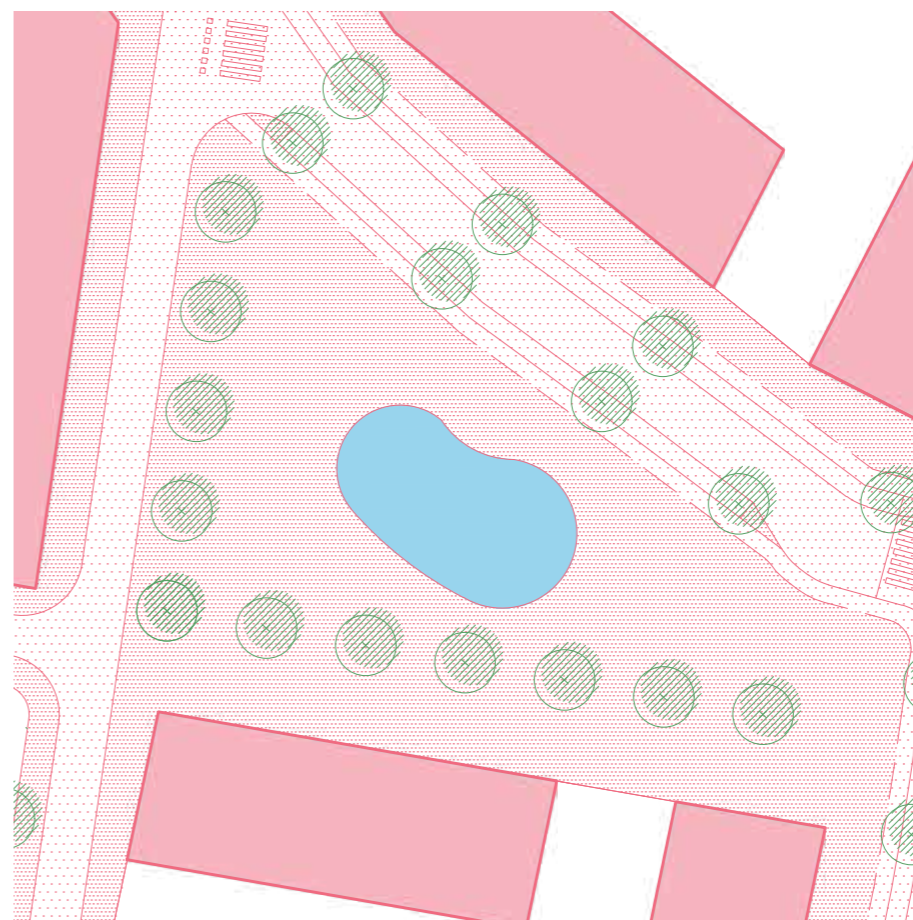
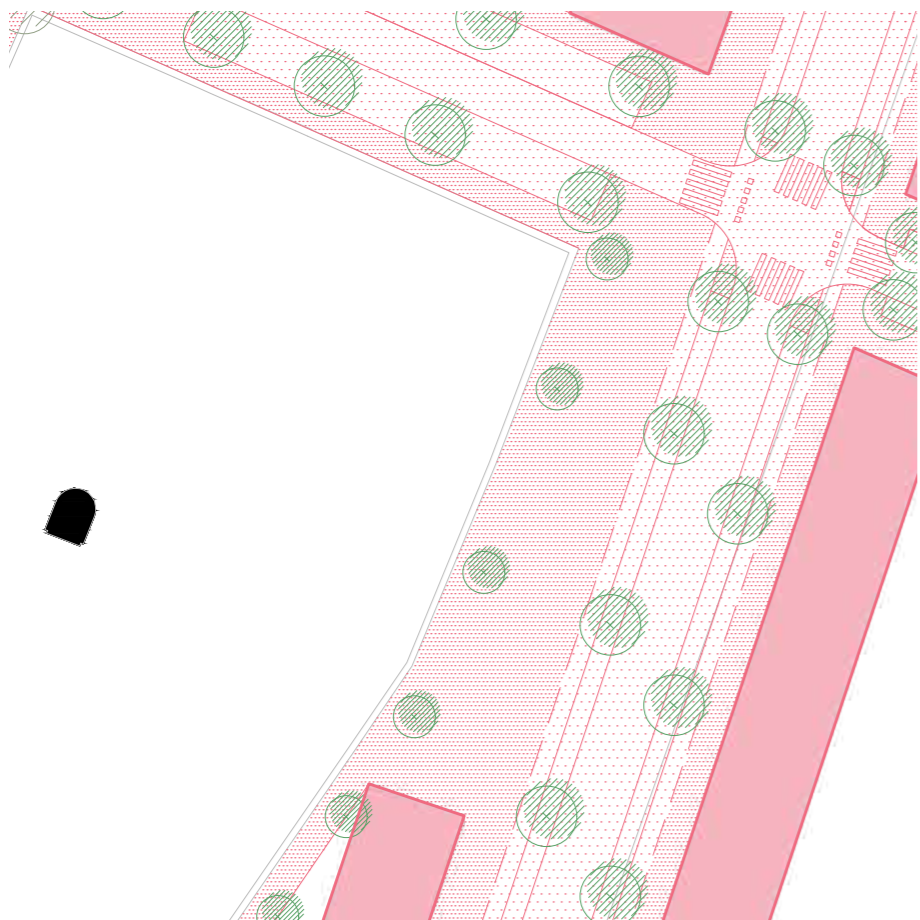


křižovatka Jiráskova

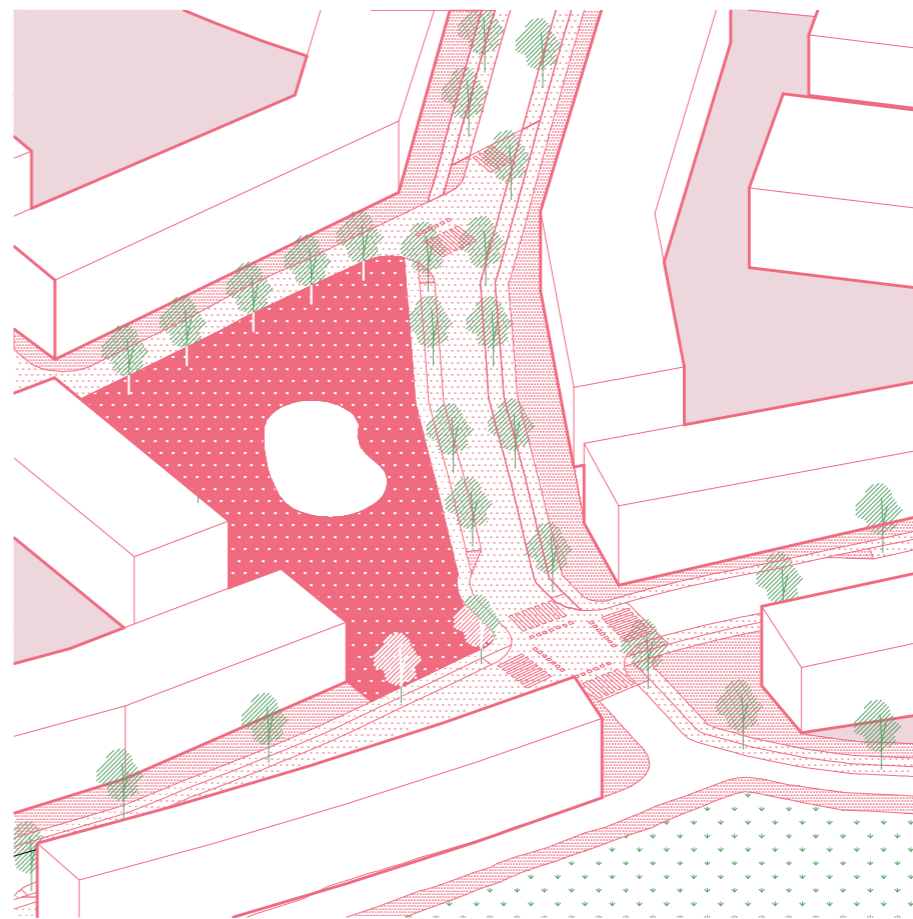


"superblok"

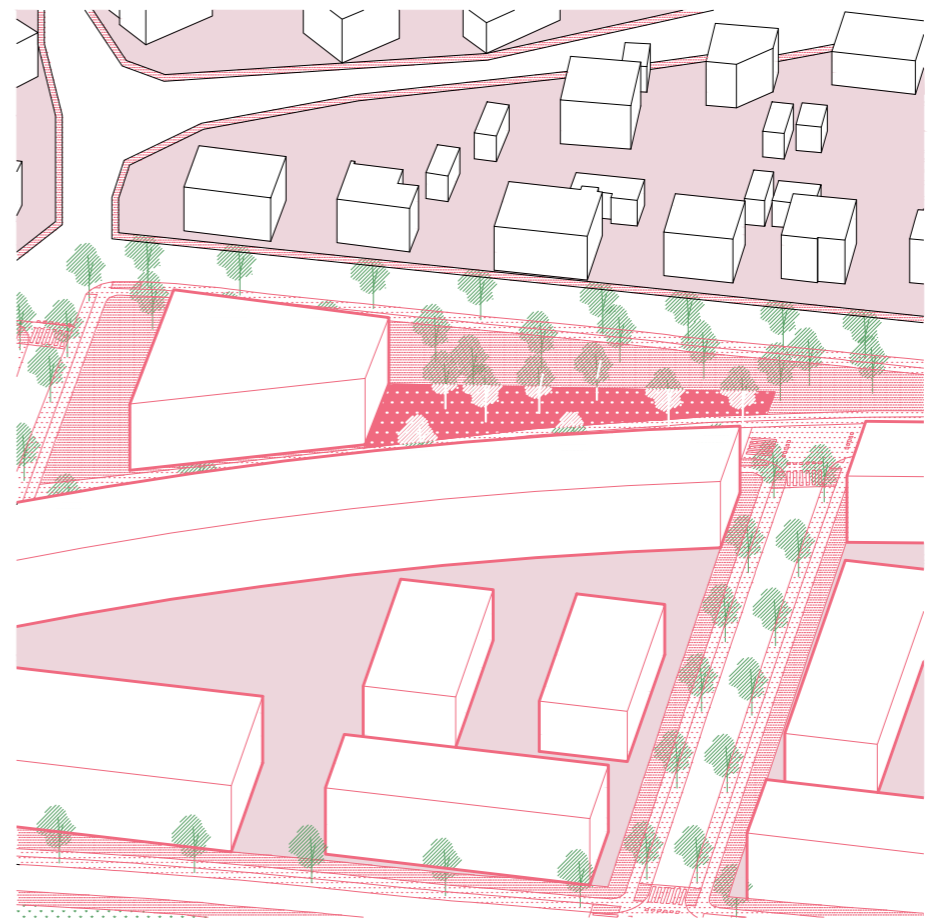
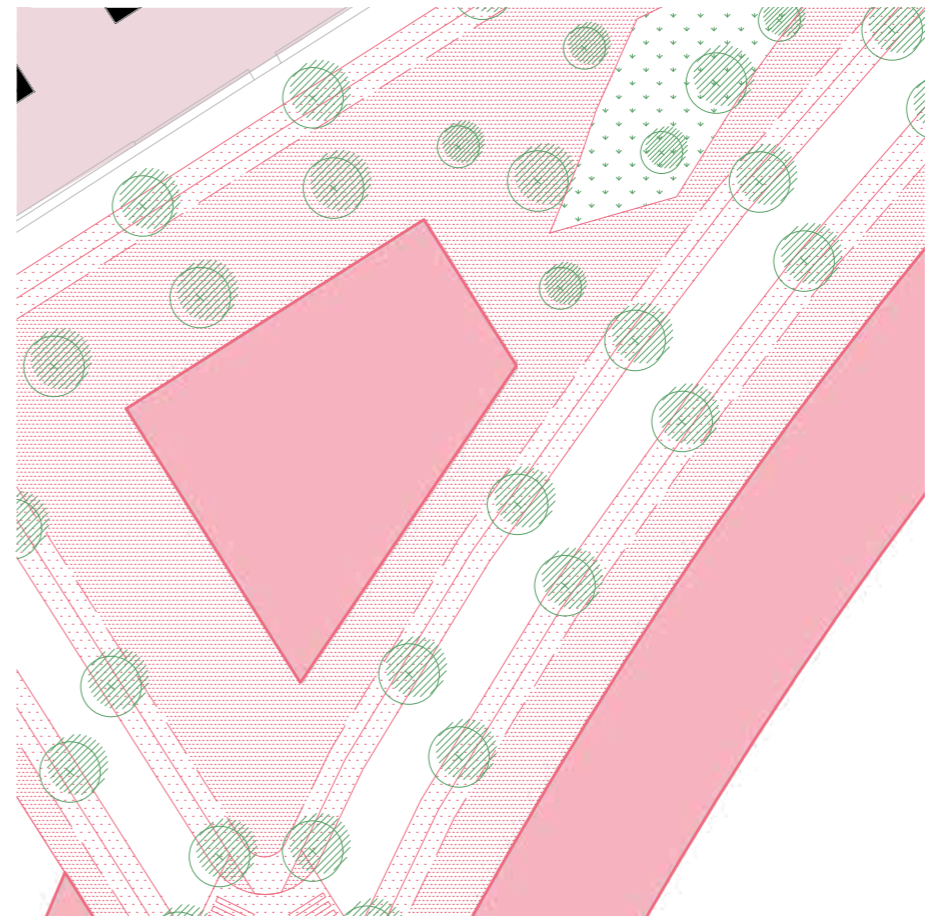
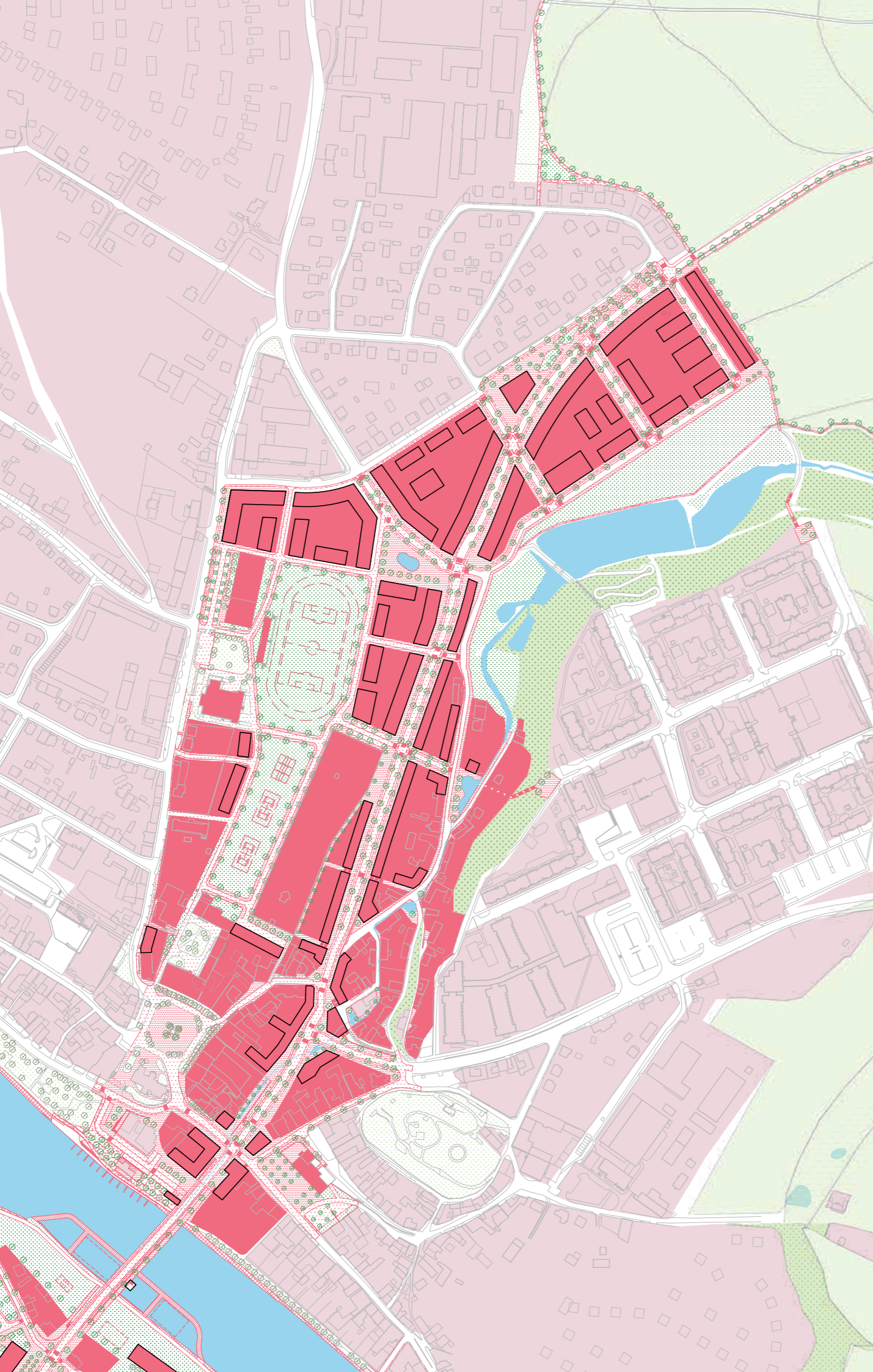




nový vstup na hřbitov



lokální centrum sever



vstup do města sever

Hlinecký potok - sucho

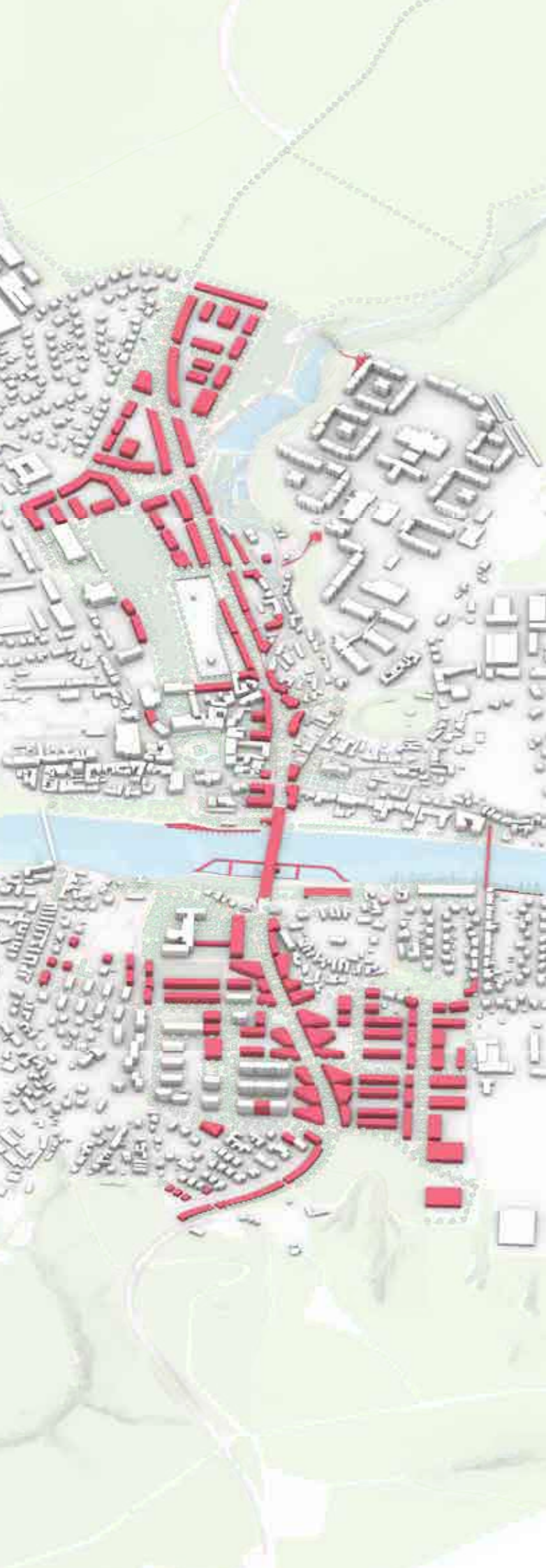


Hlinecký potok - voda





bilance



navržená HPP	278 191 m ²
bydlení	254 363 m ²
občanská vybavenost	23 828 m ²
stav	7 800 ob.
nárůst obyvatel o	2650 ob.
navrhanové město	10 650 ob.

závěr

Problematika diplomové práce by se dala shrnout do nadpisu "chyby plánování druhé poloviny 20. století", kterým v případě většiny měst v ČR nebyla prozatím věnována dostatečná pozornost a prostředí z minulé doby nás stále ovlivňuje.

Vybrání průtahu, jako největšího zásahu postupně vedlo k uvědomění si rozsáhlosti věci a postupem práce sem si uvědomoval, že problém se netýká jen nejbližších parcel průtahu, ale že narušené vazby ovlivňují většinu města. Od původně zamýšlených detailních řešení jsem rozšiřoval řešené území a hledal měřítko návrhu. Z časových důvodů již nezbyl prostor pro vypracování konkrétních řešení veřejných prostranství uváděných místních center, které by si každé zasloužilo architektonickou soutěž.

Výsledkem je poznání rodného města očima po pěti letech studia architektury a možná idealistická cesta, jak se vypořádat s neadekvátní silou zásahů minulého režimu.

zdroje

literatura

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-85834-79-0.

MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Insti tut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.

KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri, 2011. ISBN 80-85983-12-5.

web

<https://www.starytyn.cz/>, obrázky dostupné ze dne 30.09. 2022

Lidové noviny (datum výtisku 11.10. 1940), dostupné z forum.ceskedalnice.cz/ ze dne 30.09. 2022

Měsíčník Vltavín 1/2011, 2/2011, dostupné z tnv.cz ze dne 30.09. 2022

data

data pro zpracování práce zapůjčil Úřad zeměměřický a katastrální

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Statistický průvodce obcemi Jihočeského kraje 2021

územně analytické podklady, územní plán a územní studie Týna nad Vltavou

dwg podklady a konzultace zadání

Ing. arch. Jiří Kobera

dopravní řešení

Ing. arch. Alexandra Sypeňová

knižní vazba

Mga. Anya Kovtun

díky

děkuji vedoucímu diplomové práce za přínosné konzultace
děkuju rodině a kamarádům za pochopení, podporu a motivaci během studia

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

jméno a příjmení: Marek Petřík
datum narození: 09.07. 1998
akademický rok / semestr: 2022/2023, zimní semestr
obor: Architektura
ústav: Ústav nauky o budovách, 15118
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov
téma diplomové práce: Týn nad Vltavou - průtah
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

revitalizace průtahu města Týn nad Vltavou

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program
Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Urbanistické řešení území průtahu a okolí s podrobnějším řešením zájmových lokalit

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

dle pozdější konzultace s vedoucím diplomové práce


4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

dle pozdější konzultace s vedoucím diplomové práce

Datum a podpis studenta

22.09.2022 

Datum a podpis vedoucího DP

27.9.22 

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10.10.2022 

registrováno studijním oddělením dne

23.9.2022



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Marek Petřík
AR 2022/2023, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: TÝN NAD VLTAVOU - PRŮTAH
(ČJ) TÝN NAD VLTAVOU - PRŮTAH

(AJ) TÝN NAD VLTAVOU - MAIN ROAD

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: Doc. Ing. arch. Boris Redčenkov Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách

Oponent práce: Mgr. A. Luboš Zemen

Klíčová slova (česká): Týn nad Vltavou, průtah, doprava, humanizace, urbanismus

Anotace (česká):

Tématem diplomové práce je regenerace silničního průtahu v Týně nad Vltavou, který v 60. letech necitlivě protnul urbánní strukturu města a stal se výraznou prostorovou bariérou. Diplomová práce se zabývá integrováním průtahu do struktury města.

Anotace (anglická):

The topic of the diploma thesis is the regeneration of the main road in Týn nad Vltavou, which in the 1960s intersected the urban structure of the city and became a major spatial barrier. The aim of the project is to integrate the road into the city system.

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 13.01. 2023

podpis autora/diplomanta



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

2023

Fakulta architektury

České vysoké učení technické v Praze