



Havlíčkův Brod

revitalizace veřejných prostranství

Diplomová práce
Havlíčkův Brod
Revitalizace veřejných prostranství

České vysoké učení technické v Praze

Fakulta architektury

Ústav krajinářské architektury

Bc. Vojtěch Michal

vedoucí práce: Ing. Vladimír Sitta

ZS 2024/2025



**FAKULTA
ARCHITEKTURY
ČVUT V PRAZE**

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Vojtěch Michal AR 2024/2025, zimní semestr	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) HAVLÍČKŮV BROD – REVITALIZACE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ (AJ) HAVLÍČKŮV BROD – REVITALIZATION OF PUBLIC SPACES	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	Ing. Vladimír Sitta Ústav: Ústav krajinářské architektury
Oponent práce:	Ing. arch. Zdeňka Vydrová
Klíčová slova (česká):	veřejná prostranství, revitalizace, zelená infrastruktura, prostupnost, pěší doprava, cyklodoprava, kulturní a komunitní intervence, vlakové nádraží
Anotace (česká):	Diplomová práce se zaměřuje na revitalizaci veřejných prostranství v Havlíčkově Brodě s cílem vytvořit soudržný a živý městský organismus. Hlavním přístupem je „akupunktura města“ – metoda, která prostřednictvím promyšlených zásahů na vybraných místech propojuje městské části a zároveň odhaluje potenciál historických struktur pro nové využití. Návrh přetváří vlakové nádraží na moderní vstupní bránu do města, propojenou s centrem pěší a cyklistickou stezkou. Park a okolí kulturního domu jsou začleněny do zelené infrastruktury jako klíčové prvky městské páteře. Nová skautská klubovna, bistro a kemp obohacují město o prostor podporující komunitní a rekreační aktivity, čímž do městského života vnášejí novou dynamiku.
Anotace (anglická):	The diploma thesis focuses on the revitalization of public spaces in Havlíčkův Brod with the aim of creating a coherent and lively urban organism. The main approach is the "acupuncture of the city" - a method that, through well-thought-out interventions in selected places, connects city districts and at the same time reveals the potential of historical structures for new use. The proposal transforms the train station into a modern gateway to the city, connected to the center by a pedestrian and bicycle path. The park and the surroundings of the cultural center are integrated into the green infrastructure as key elements of the urban backbone. The new scout house, bistro and camp enrich the town with a space supporting community and recreational activities, bringing a new dynamic to town life.

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
5.1.2025

podpis autora-diplomanta

Michal

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



České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Vojtěch Michal

datum narození: 28.2.2000

akademický rok / semestr: 2024 / ZS

studijní program: KA – Krajinářská architektura

ústav: ústav krajinářské architektury

vedoucí diplomové práce: Ing. Vladimír Sitta

téma diplomové práce: Havlíčkův Brod – revitalizace veřejných prostranství

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Diplomová práce se zabývá veřejným prostranstvím města Havlíčkův Brod. Cílem je navrhnout komplexní propojení veřejných prostranství mezi sebou v jednotnou zelenou infrastrukturu města. Měla by vzniknout symbióza mezi přírodní a městskou strukturou města. Cílem je také propojit důležité body města, jako je vlakové nádraží, historické centrum, park a městské části. Navrhované řešení by mělo být inovativní, vizionářské, realistické a proveditelné, s důrazem na ekologii a sociální aspekty.

2/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Textová část

- Analytická část
- Teoretická část
- Anotace DP a úvod do problematiky
- Popis a zdůvodnění koncepce, návrhu a strategie

Výkresová část

- Výkres problémů a hodnot
- Výkres širších vztahů
- Celková situace
- Detailní situace dílčích částí
- Řezy, řezopohledy
- Vizualizace
- Materiálová a konstrukční řešení, mobiliář, vegetace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- Plachta 4x A1
- Portfolio 2x A4
- Fyzický model
- Digitální odevzdání

Datum a podpis studenta

11.9.2024
Michal

Datum a podpis vedoucího DP

10/24
[Signature]

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

11/9/24
Krupa

I. Hlaváček

Obsah

Analytická část	8
Úvod	11
Situace širších vztahů	12
Doprava	14
Historie	18
Urbanistický vývoj města	24
Vodstvo	28
Půda	32
Klima, fauna, flora	36
Obyvatelstvo	44
Urbanismus	46
Analýzy vybraného území	48
Předprostor vlakového nádraží	50
Park u řeky	58
Území kolem kulturního domu, kina, divadla a knihovny	64
Hlavní zjištění analytické části	70
Návrhová část	72
Cíle diplomové práce	74
Nádraží jako brána do města	83
Parkoviště, komunitní prostor	109
Okolí kulturního domu	123
Park u řeky	141
Kemp, klubovna a bistro	171
 Zdroje	 192

Analytická část

Úvod

Havlíčkův Brod, malebné město v srdci Vysočiny, pojmenované po významném českém spisovateli a novináři Karlu Havlíčku Borovském, je nejen historickým centrem s bohatou kulturní tradicí, ale také zajímavým příkladem urbanismu a krajinářské architektury. Havlíčkovo náměstí tvoří srdce města společně s městským parkem Budoucnost, který je skvělým příkladem dílem krajinářské architektury.

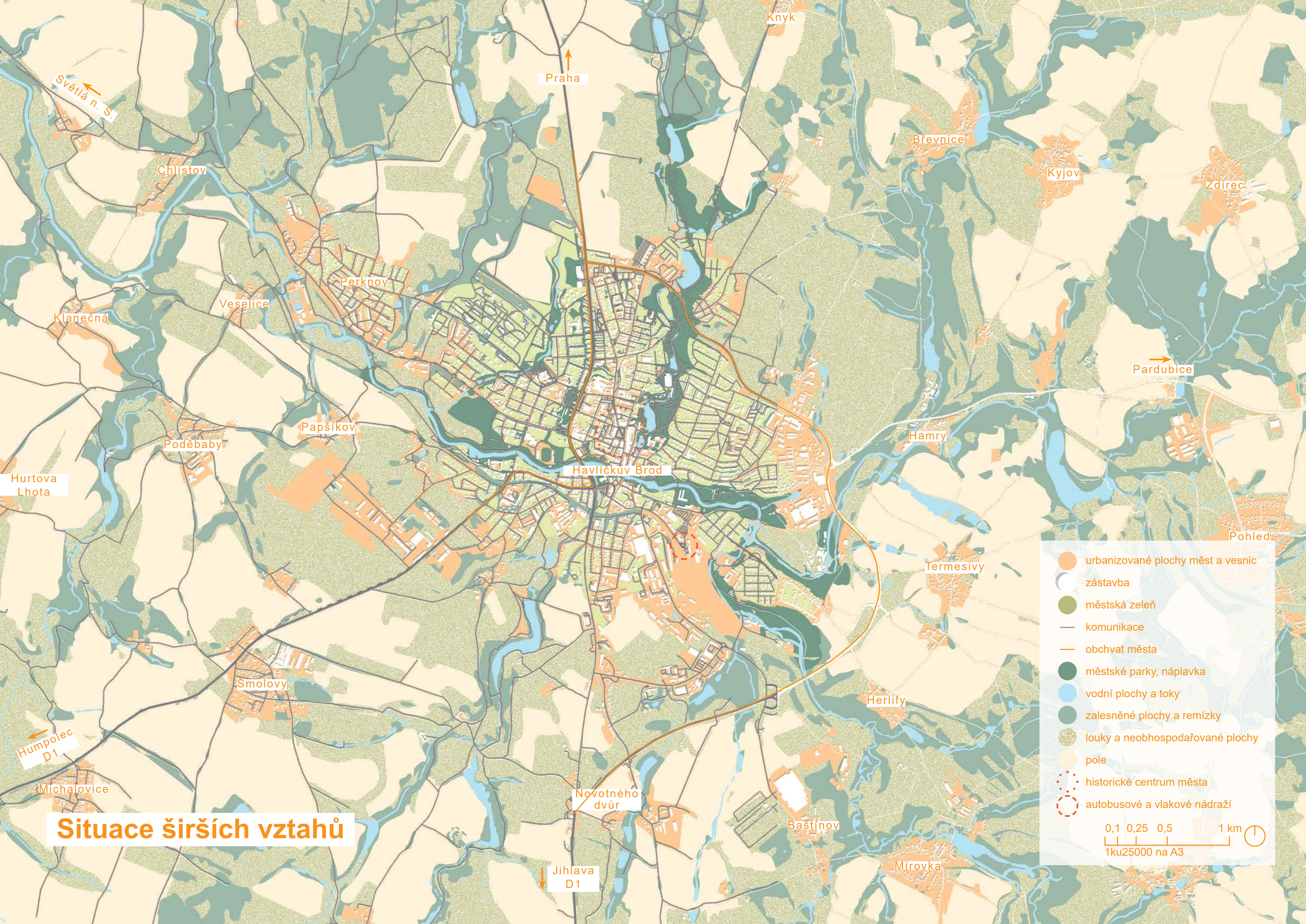
Město leží na řece Sázavě, která vytváří zelenou osu středem města. S výjimkou náměstí a parku město nevyužívá plně svůj potenciál být inspirativním příkladem architektury veřejných prostranství a jejich plynulého propojení. Svým urbanistickým uspořádáním a morfologickým rámcem má potenciál stát se městem architektury.



[1] [2]

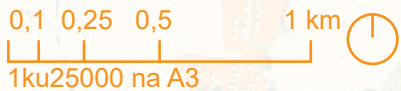


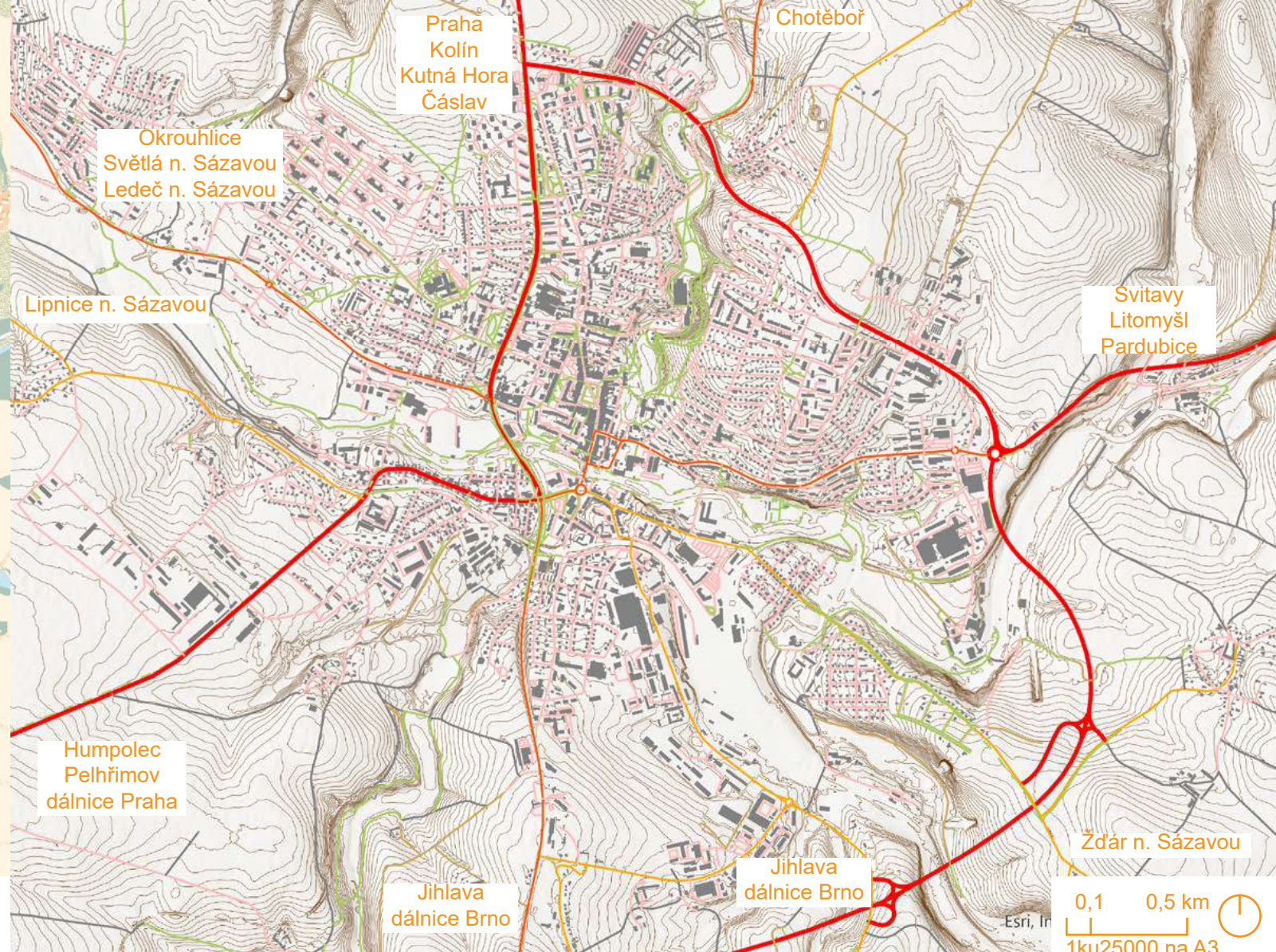
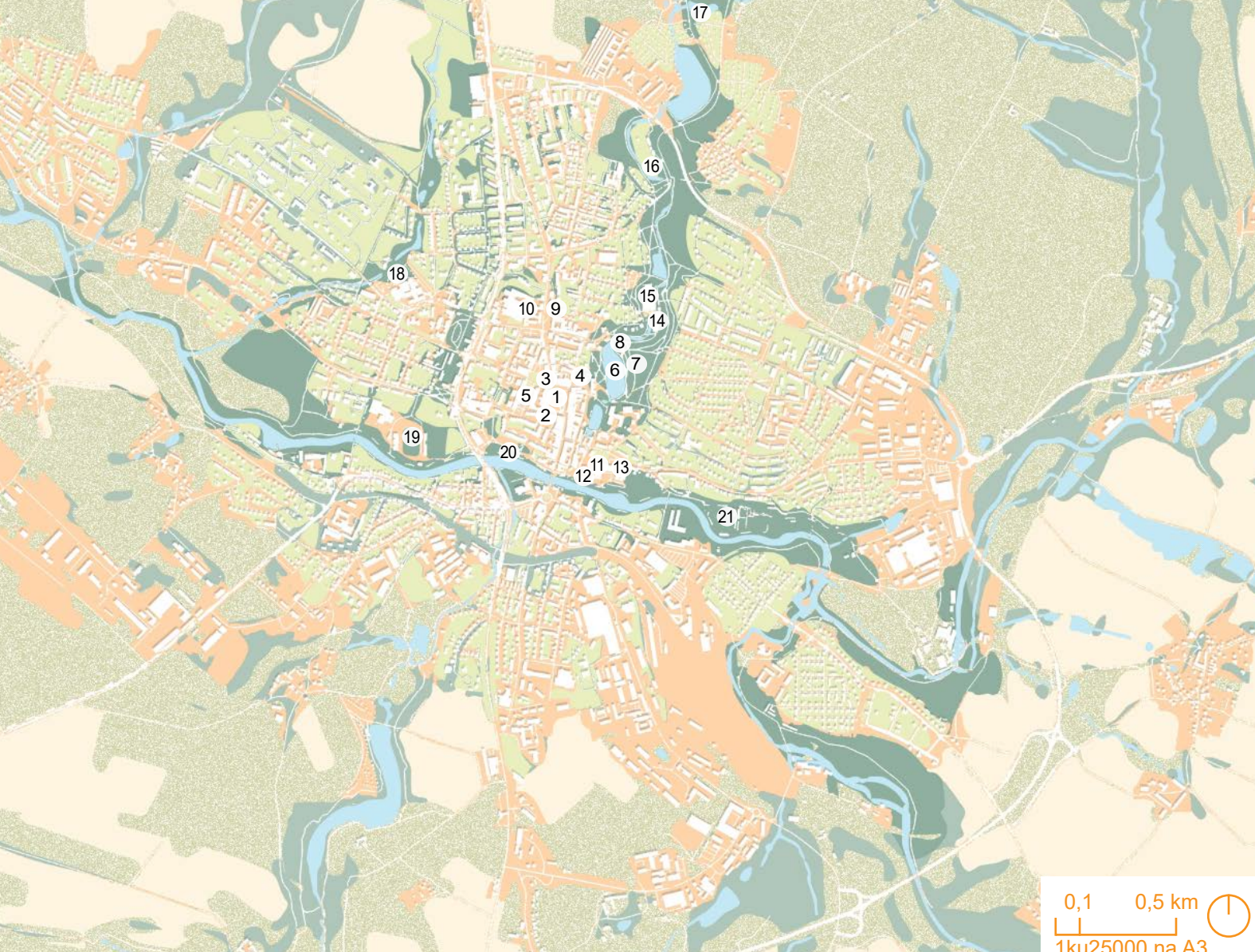
Úvod



Situace širších vztahů

- urbanizované plochy měst a vesnic
- zástavba
- městská zeleň
- komunikace
- obchvat města
- městské parky, náplavka
- vodní plochy a toky
- zalesněné plochy a remízky
- louky a neobhospodařované plochy
- pole
- historické centrum města
- autobusové a vlakové nádraží



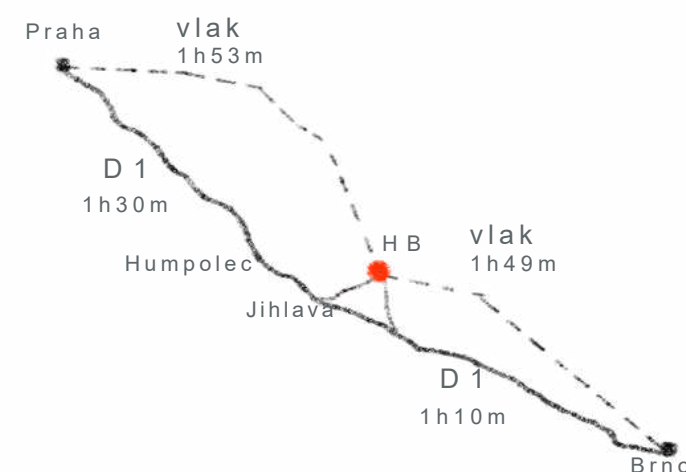


Turistická místa

- 1 Havlíčkově náměstí
- 2 Stará a nová radnice
- 3 Havlíčkův dům - muzeum/ galerie výtvarného umění
- 4 Kostel Nanebevzetí Panny Marie - vyhlídka na věži
- 5 Smetanovo náměstí
- 6 Park Budoucnost
- 7 Pomník K.H.B, Památník obětem 1. a 2. SV
- 8 Hudební altán
- 9 Štáflova chalupa
- 10 Pivovar Rebel
- 11 Kulturní dům Ostrov
- 12 Městské divadlo a kino Ostrov
- 13 Krajská knihovna Vysočiny
- 14 Plavecký bazén
- 15 Zimní stadion
- 16 Městské koupaliště
- 17 Rybníky, mokřady a naučná stezka Vlkovsko
- 18 Nemocniční park
- 19 Sportovní areál TJ Jiskra
- 20 Nábřeží, náplavka
- 21 Sportovní centrum - plovárna

Dopravní členění města

Schéma nadregionální dopravní dostupnosti



Havlíčkův Brod - Praha 120 km 90 min
Havlíčkův Brod - Brno 104 km 70 min
Havlíčkův Brod - Jihlava 28 km 25 min
Havlíčkův Brod - Pardubice 70 km 65 min

- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Silnice 3. třídy
- Místní komunikace
- Polní cesty
- Pěší cesty a stezky
- - - Cyklostezky

Městem vedou 4 cyklotrasy
a 4 pěší turistické trasy

Ve městě leží jediné mezinárodní letiště v kraji Vysočina, na kterém ale není provozována pravidelná doprava.

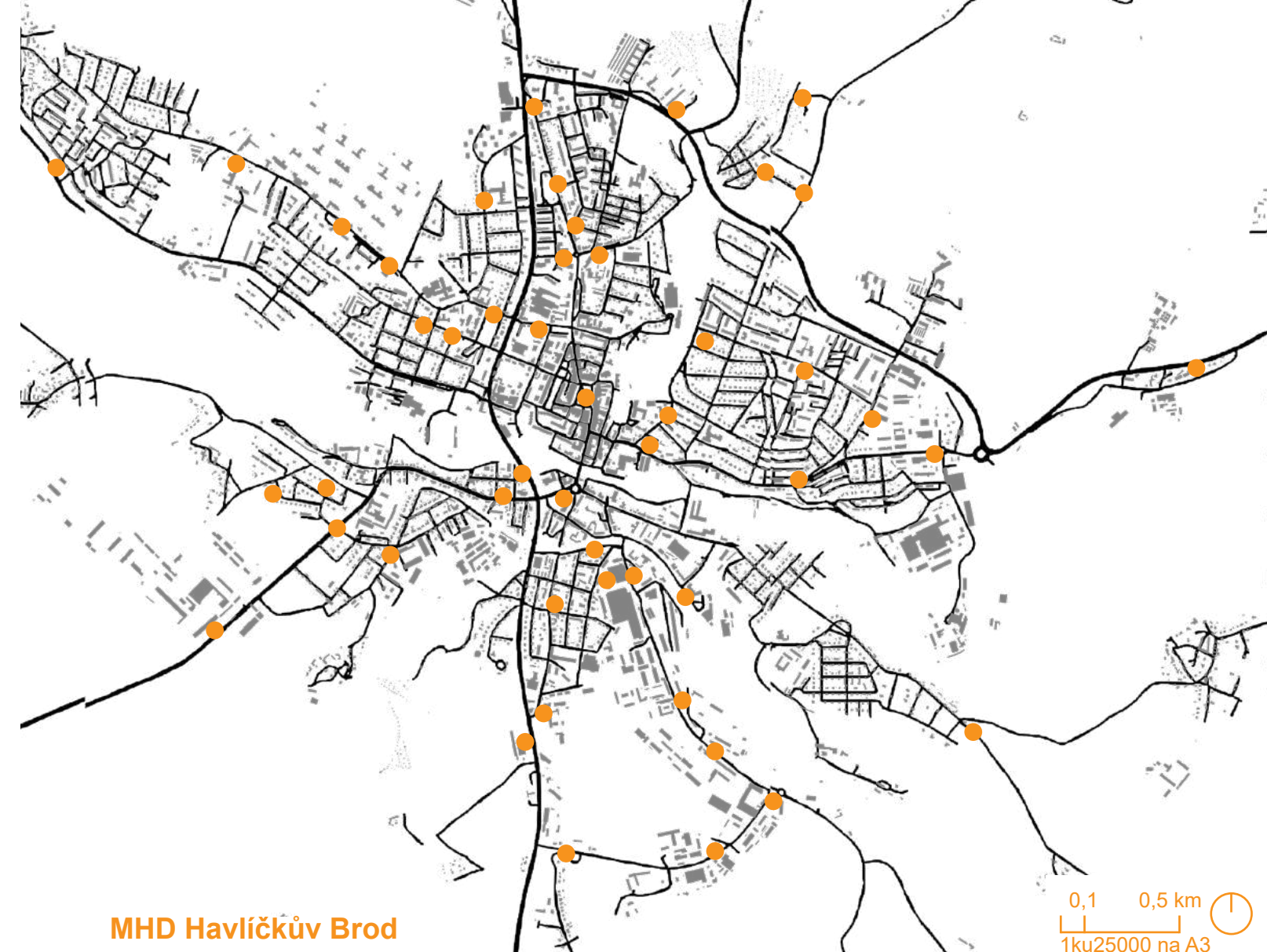
Doprava



Trasy linek MHD Havlíčkův Brod

- 1 Dopravní terminál - Stav. škola - Havlíčkově nám. - Husova - Nemocnice - Perknov
- 11 Dopravní terminál - Stav. škola - Havlíčkově nám. - Penny Market - Nemocnice - Perknov
- 2 Dopravní terminál - Stav. škola - Žižkov II - Havlíčkově nám. - Penny Market - Nový hřbitov - Zahradnického
- 22 Dopravní terminál - Stav. škola - KD Ostrov - Žižkov II - Stav. škola - Dopravní terminál
- 3 Dopravní terminál - Stav. škola - Havlíčkově nám. - Penny Market - Reynkova - Vršovice
- 4 Dopravní terminál - Stav. škola - U prodejny - Čechova - Šmolovy
- 5 Dopravní terminál - Pleas - Barum - Futaba - Mírovka
- 6 Dopravní terminál - Vysočany - Termesivy

(Technické služby Havlíčkův Brod, 2024)



● autobusové zastávky mhd



MHD Havlíčkův Brod

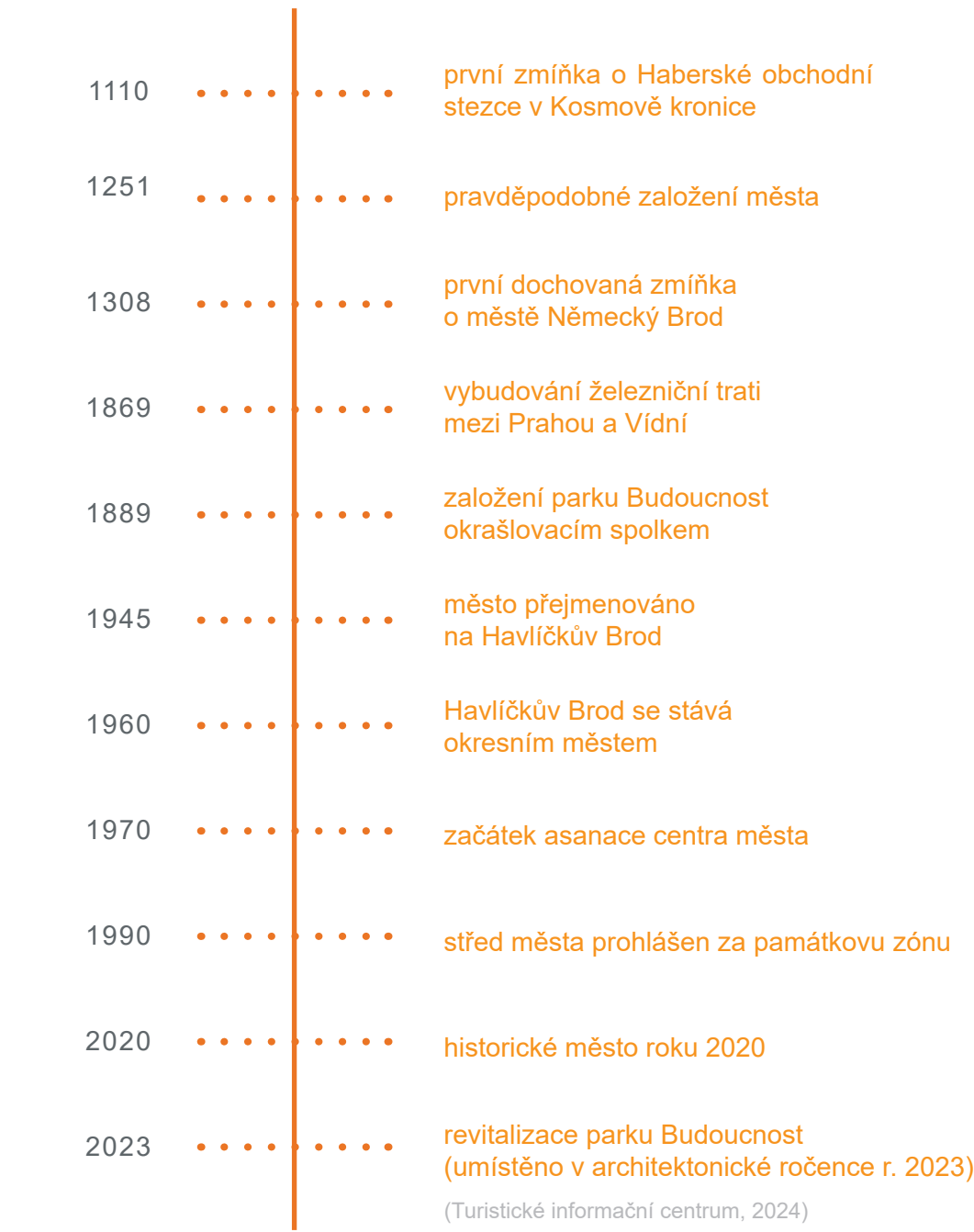
Městská hromadná doprava (MHD) v Havlíčkově Brodě dosahuje vysoké úrovně. Systém zahrnuje 8 autobusových linek, které efektivně propojují jednotlivé části města. Téměř všechny obytné oblasti mají zastávku v docházkové vzdálenosti do 500 metrů, což zajišťuje snadnou dostupnost pro většinu obyvatel.

Nejvyšší frekvence spojů je mezi Dopravním terminálem, který zahrnuje vlakové i autobusové nádraží, a Havlíčkovým náměstím, jež představuje centrum historické části města. V době dopravní špičky vyjíždějí autobusy na této trase zhruba každých 8 minut, mimo špičku pak v intervalu 15 minut.

Cestující mohou využít řadu moderních služeb, včetně online sledování polohy autobusů a aktuálních odjezdů na webu provozovatele. Tarifní systém nabízí přístupné ceny a zahrnuje možnost předplatných jízdenek pro žáky, studenty i seniory.

Vznik města

Brod vznikl na řece Sázavě, při soutoku s potokem Žabinec, kde bylo nejsnazší řeku přebrodit a pokračovat dál po Haberské stezce do Jihlavy nebo Kutné Hory. Obtížnost překonávání 50 m širokého koryta a hloubky do půli těla, vedla k postavení dřevěného mostu doloženém písemně v roce 1362. (Kamenným byl nahrazen až v roce 1852). Brod byl ponechán a dále sloužil pro převod hospodářských zvířat na blízký koňský trh, později na jatka.



Historie



Mapa stabilního katastru - 1878

Historický vývoj

Českomoravská vrchovina se již ve 12. století stala významnou oblastí díky nalezištím stříbra. Na strategickém místě poblíž brodu přes řeku Sázavu vznikla hornická osada, která se stala základem budoucího města. První písemná zmínka o tehdejším Smilově Brodě pochází z poloviny 13. století. Tato hornická osada a její okolí náležely rodu pánů z Lichtenburka, přičemž Smil z Lichtenburka povýšil osadu na město. Kvůli výraznému podílu obyvatel německého původu se pro město postupně vžil název Německý Brod, který se používal až do roku 1945 (Sochr, 1971).

Havlíčkův Brod si během své historie prošel několika obdobími - obdobím prosperity, úpadku ale zároveň i obnovy. Od svého založení město soupeřilo s nedalekou Jihlavou o městská práva, což vedlo k řadě šlechtických konfliktů. V roce 1422 město obsadili husité, kteří vyvraždili veškeré mužské obyvatelstvo. V době rozkvětu Kutné Hory došlo k pozastavení těžby stříbra v Brodě. Přesto se Brod díky své strategické a dopravní poloze postupně vzpamatoval a získal významná privilegia. Třicetiletá válka však toto období rozkvětu přerušila. Město bylo opakovaně obsazováno a drancováno, avšak roku 1637 bylo povýšeno na královské město. Následně se Brod stal centrem barokní kultury a vzdělanosti, což dokládá výstavba nových kostelů, kláštera, škol a latinského gymnázia. V 19. století byla nedaleko města vybudována severozápadní železniční trať spojující Vídeň a Prahu, a město se tak stalo důležitým dopravním uzlem (Kuča, 1977).

Po skončení druhé světové války a v rámci procesů národnostního vyrovnání byl Německý Brod přejmenován na Havlíčkův Brod. Toto pojmenování odkazuje na Karla Havlíčka Borovského, jehož život a působení jsou s městem úzce spjatý. Havlíček zde studoval gymnázium a před jeho vysláním do vyhnanství v Brixenu, ale i po něm ve městě několik let pobýval (Sochr, 1971).



veduta ze 17. století

[5]



veduta z 19. století

[6]



fotografie 1893

[7]



fotografie 1905

[8]

fotografie 1906

[9]



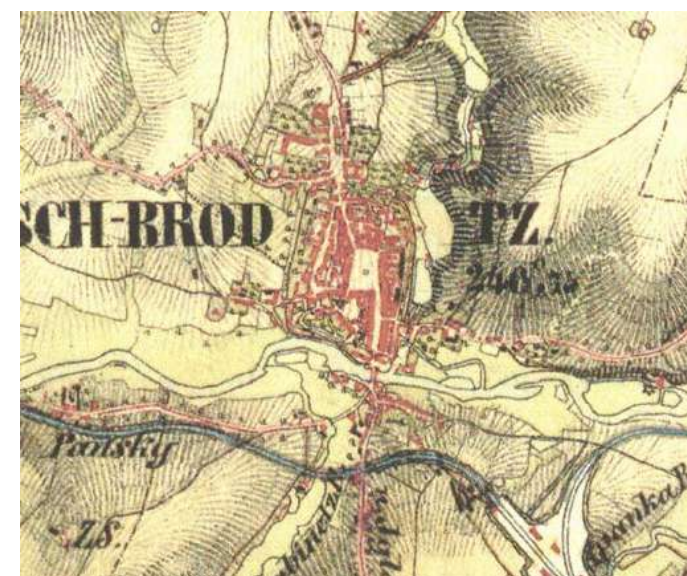
[10]

Mullerovo mapování
1720



[11]

I. vojenské mapování – josefské
1764-1768 a 1780-1783



[12]

II. vojenské mapování
1836-1852



[13]

III. vojenské mapování - Františko-josefské
1877-1880

Havlíčkobrodské pověsti

Havlíčkobrodské pověsti patří k neodmyslitelné součásti kulturního dědictví města a výrazně formují jeho identitu. Pověsti o místních událostech, legendárních postavách a záhadných jevech, které se vážou k různým částem města a jeho okolí, dávají Havlíčkovu Brodu jedinečný charakter a přitahují jak místní obyvatele, tak návštěvníky.

Tyto příběhy, ať už mají historický základ nebo jsou výsledkem lidové fantazie, představují cenný kulturní odkaz, který obohacuje městskou kulturu a napomáhá k uchování kolektivní paměti. V současnosti jsou havlíčkobrodské pověsti nejen součástí místní tradice, ale i inspirací pro umělecké projekty, literaturu a turistické atrakce, které se staly součástí kulturního bohatství města. Příklady pověstí:

Pověst o Hnátovi

Mezi tehdy ještě Německým Brodem a Jihlavou vládlo od dávných dob napětí. Města mezi sebou soupeřila a Jihlavští se rozhodli Německému Brodu pomstít jednou provždy.

Dlouho přemýšleli, jak Brod zničit, ale jeho vysoké hradby a pevné brány byly nepřekonatelné a Jihlavané neměli velké vojsko k jejich dobytí. Když už to vypadalo, že celý plán padne, dostali spásný nápad.

Podplatí jednoho strážce, hlásného Hnáta a ten jim ve smluvenou dobu nechá otevřenou Dolní bránu a nebude zvonit na poplach. Jak řekli tak udělali.

Brzkého rána, slunce ještě ani pořádně nevyšlo, se z hlubokých hvozdů jižně od Brodu vynořili jihlavští vojáci. Skryti v mlze se plížili k Dolní bráně. Strážný Hnát spatřil blížící se postavy v mlze a místo aby zburcoval strážce a vojsko, tak začal potichu otevírat bránu.

Naštěstí brodské ženy jako obvykle v tu dobu vyrazily za hradby k řece Sázavě prát prádlo. Prošly boční brankou a spatřily otevřenou Dolní bránu a blížící se Jihlavské. S křikem se rozběhly zpět k městu, přemohly Hnáta a bránu rychle zavřely. Hluk zburcoval městskou hlídku a ta z hradeb snadno odrazila o mnoho početnější Jihlavaný.

Hnát byl za zradu odsouzen k smrti, shozen do hradního příkopu a ukamenován. Jeho tělo nebylo pohřbeno, ale na čas ponecháno v mraveništi, až z něj zbyly jen bílé kosti. Kostra pak byla umístěna na průčelí staré radnice, kde stojí dodnes, pro výstrahu všem případným zrádcům. V jedné ruce má kosu s nápisem „Qua hora nescis“ a v druhé zvon, na který každou hodinu zvoní jako trest za to, že tak nečinil při příchodu Jihlavského vojska (Macek, Rous, 1993).

Koudelova kašna

Koudela byl nepoctiví brodský pekař. Tento povedený živnostník prý pekl malé rohlíky i dalamánky, ale prodával je za plnou cenu. Brodští konšelé při kontrole přišli na podvody s mírou pečiva a nepoctivého Koudelu potrestali. Musel vstoupit do proutěné klece a tu pak z mostu spustil kat do studené řeky Sázavy. Takováto koupel sloužila i jako výstraha, že provinilec bude příště utopen.

Koudela ale výhrůžek nedbal, podváděl a šidil dál, rohlíky a dalamánky dělal snad ještě menší. Pak ale pohár přetekl, stalo se to jednoho rána, když místní radní snídal titěrnou houstičku, právě od pekaře Koudely. Pečivo tedy zvažil a svolal městskou radu. Padl trest. Nepoctivec bude příštího rána utopen!

Až nyní se Koudela opravdu zalekl. Slíboval, prosil, ale kat už byl připravený. Smutno bylo v rodině pekařově, plakala manželka, i děti. Pak vzala žena vše do svých rukou a ještě ráno šla prosit na radnici. Zavázala se, že z nepoctivě získaných peněz postaví její manžel na náměstí krásnou kašnu. Radní se tedy smílovali a ještě naposledy nepoctivci odpustili. Od těch dob stojí na brodském náměstí Koudelova kašna (Pověsti z Vysočiny, 2024).

O nalezení stříbra

Při Brodu na řece Sázavě stála malá osada, právě pro její blízkost k přechodu přes řeku se jí začalo říkat Brod. Mladý hrnčíř se usadil kousek od osady v lesích u potoka, kde ze země dobýval jíl a vyráběl hrnce.

Práce se mu však nedařila, hrnce vždycky v peci popraskaly. Muž si nevěděl rady. Jednoho dne dorazil do Brodu kupec. Zastavil se u hrnčířovi chatrče v lese a za obydílím si prohlížel hromadu střepů z popraskaného nádobí. Dlouho zkoumal kousky vypálené hlíny a potom přišel za hrnčířem a nabídl mu za pozemek neuvěřitelné peníze. Mladík okamžitě přijal, beztak už přemýšlel, že odejde za štěstím jinam.

Kupec poznal ve střepích tenké, sotva viditelné žilky stříbra, proto nádobí praskalo. Založil tedy v těchto místech stříbrné doly a kopové ze širokého okolí zde začali těžit.

Po mnoha letech se však stříbro ze země ztratilo, povídá se, že se objeví až tehdy, když lidé přestanou být chamtiví (Macek, Rous, 1993).

Vývoj města od počátku 17. století

výrazný vývoj města začíná na počátku 17. století, kdy město získá bohatství v podobě pozemků ve svém okolí. Díky této skutečnosti město bohatne. Z tohoto bohatství dojde k vybudování městské radnice a dalších staveb, které dodnes vytváří identitu města. V 17. a 18. století byla průčelí domů na náměstí přestavěna do barokního stylu, který zahrnoval bohatě zdobené štíty. Tato přestavba přispěla k tomu, že se Brod stal jedním z nejkrásnějších měst v Čechách té doby. Z průmyslových oblastí se zde nacházel pouze Městský pivovar Havlíčkův Brod, který stál na severní straně městského centra (Kuča, 1997).

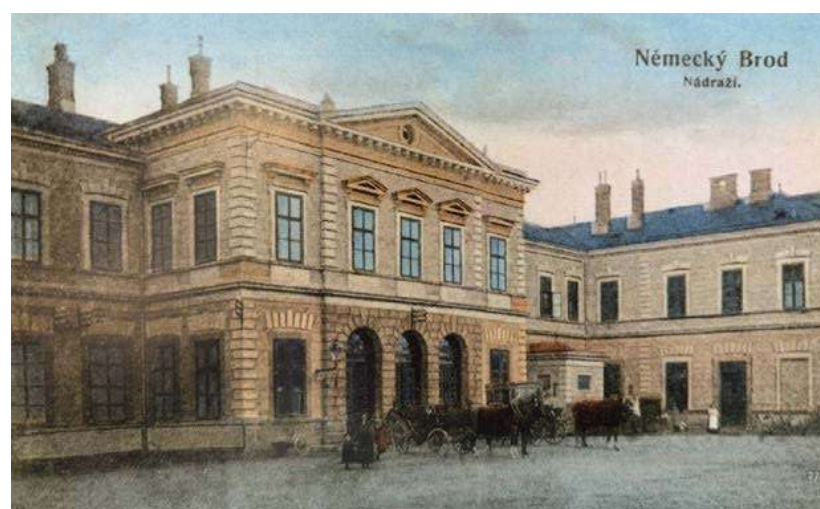


Havlíčkově náměstí

[14]

Vývoj města od poloviny 19. století

Rok 1871 představoval klíčový moment pro další rozvoj. V tomto roce byla zprovozněna železniční trať spojující Kolín, Německý Brod, Jihlavu a Vídeň. Od této doby se Brod stal významným dopravním uzlem v rámci Českých zemí. Nově postavené železniční nádraží však bylo umístěno poměrně daleko od centra města. To způsobilo, že spojující osa mezi nádražím a centrem nebyla hlavní osou městské zástavby, jako to bývalo v jiných městech (Kuča, 1997).



nádražní budova tehdy Německého Brodu

[15]



1850

- historické centrum
- obytná zástavba
- občanská vybavenost
- průmysl

0,1 0,5 km

1880



0,1 0,5 km

Urbanistický vývoj města

Vývoj města od počátku 20. století

Po první světové válce, na počátku 20. let 20. století začalo Československo obnovovat své zahraniční vztahy, což otevřelo cestu k mezinárodnímu obchodu. Ten následně podpořil další rozvoj českých měst. Textilní průmysl, který měl v Německém Brodě dlouhou tradici, začal postupně prosperovat, což vedlo k vytvoření nových pracovních příležitostí. S rostoucím počtem pracovních míst rostl i počet obavatel, pro které byly na západní straně města postaveny nové bytové a činžovní domy (Topil, 1996).

Vývoj města od poloviny 20. století

Druhá světová válka zásadně ovlivnila podobu města. Bombardování poškodilo zejména letiště a části historického centra. Po skončení války a osvobození od německé okupace začaly opravy zničených staveb. První rekonstrukční práce probíhaly v letech 1945–1946 a zahrnovaly především obnovu radnice a rozšíření kamenného mostu přes řeku Sázu, který byl klíčovou dopravní tepnou. (Sochr, Sochorová, 1992).

Rok 1948 a nástup komunismu výrazně ovlivnily podobu českých měst. Typickým rysem této éry byl rozvoj městských čtvrtí tvořených panelovými domy, což se výrazně projevilo během 50., 60. a 70. let. V Havlíčkově Brodě měl zásadní dopad na prostorovou strukturu města vznik severojižního silničního průtahu západně od historického centra. Kvůli této stavbě došlo k demolicí několika domů na místě zvaném „Koňský trh“, v dnešní době Smetanově náměstí. Vyrostly zde nové panelové domy, které vznikaly postupně směrem od centra. Zástavba se zastavila u pozůstatků městských hradb, u kterých na začátku 70. let byly dostavěny poslední panelové domy v této oblasti. Samotné historické centrum však zůstalo tímto rozvojem nedotčeno (Kuča, 1997).

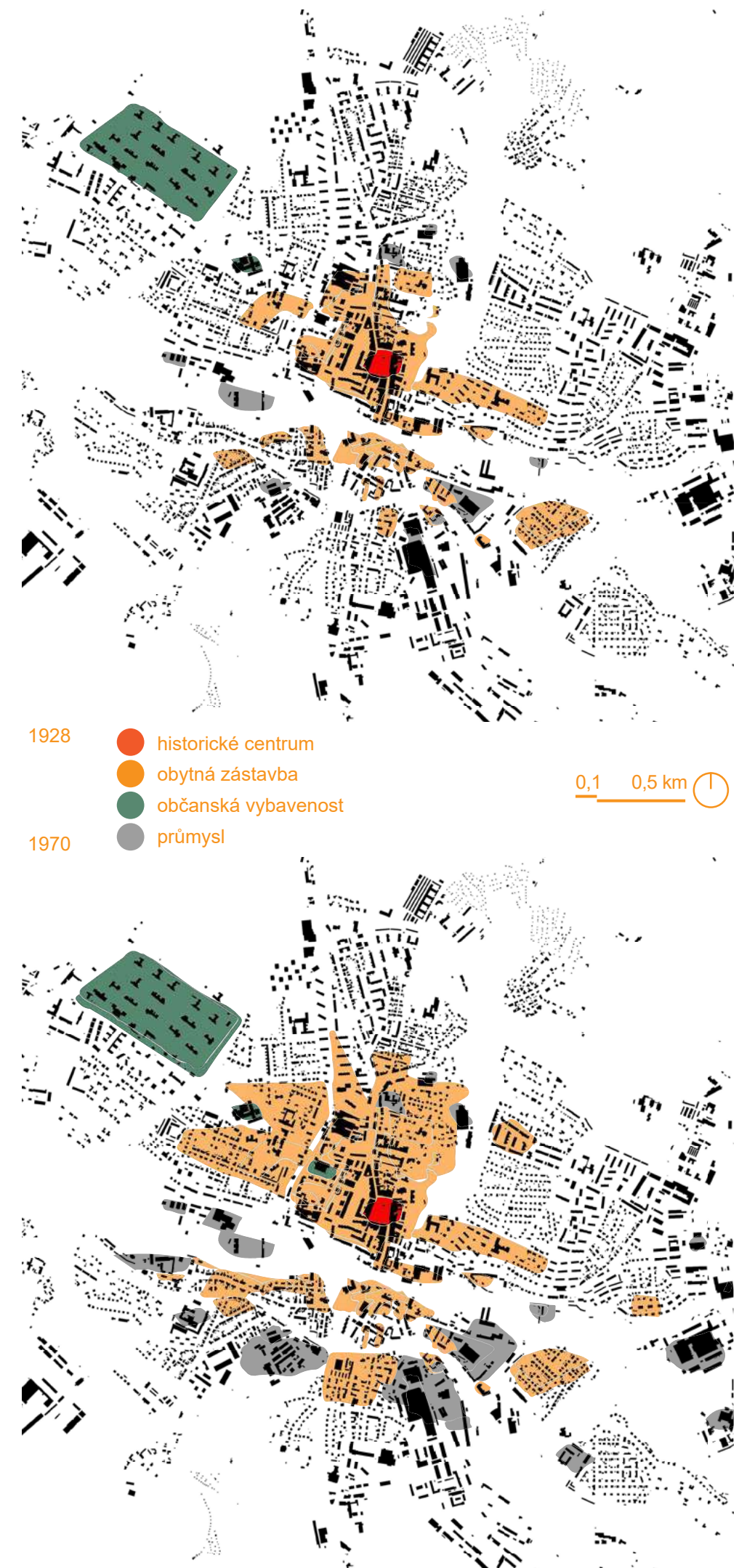


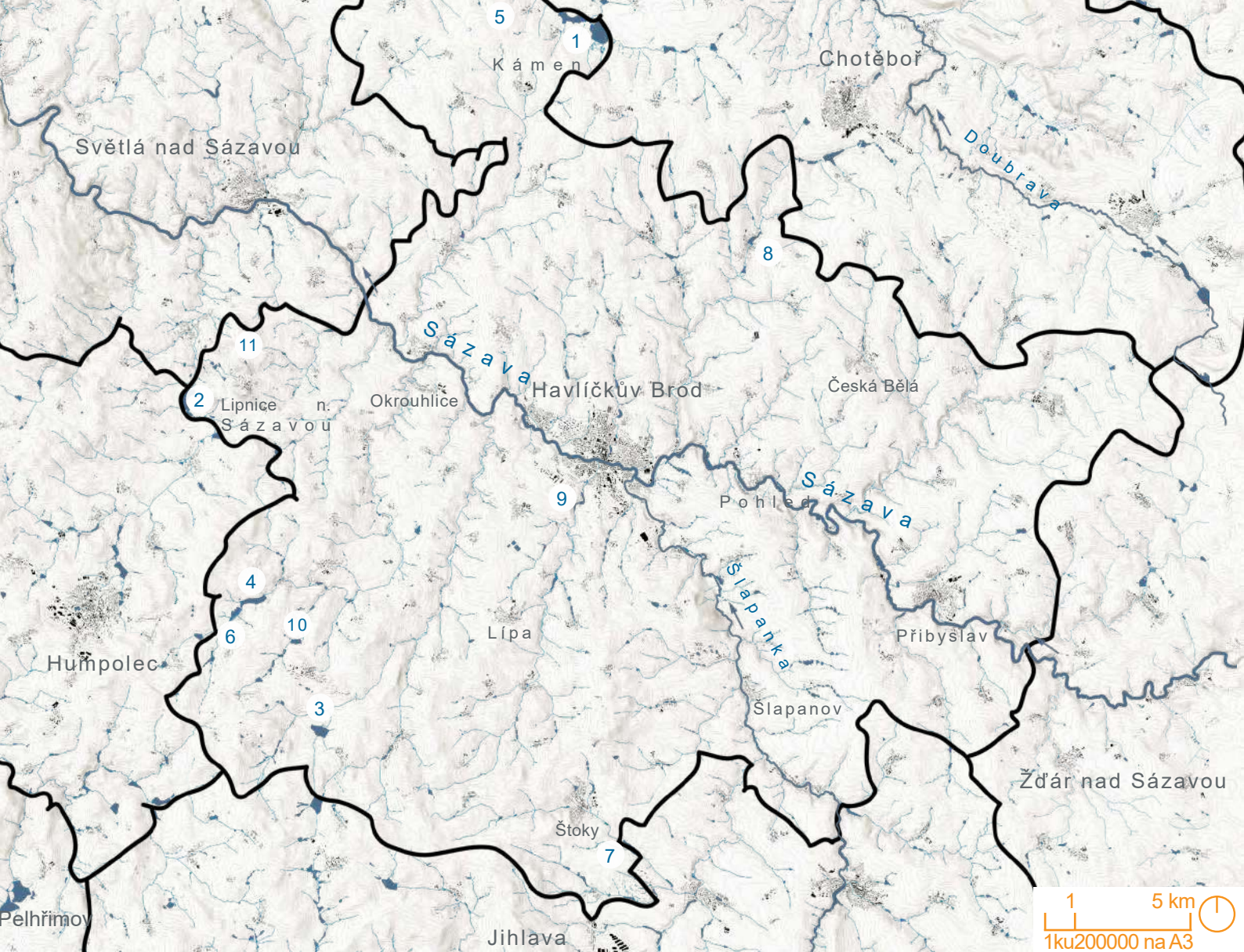
první most přes řeku Sázu, v pozadí kostel sv. Kateřiny

[16]



historické hradby se zástavbou ze 70. let 20. století





Vodní režim v rámci ORP

Sázava je řeka v kraji Vysočina a ve Stře-dočeském kraji v České republice. Od-vodňuje část Českomoravské vrchoviny a severní oblast Středočeské pahorkatiny. Vodáci a trampové ji často nazývají Zlatá řeka. Neoficiální jméno nesouvisí s dolová-ním zlata v Jílovém, ale s nazlátlou barvou vody, způsobenou odnosem jílovité půdy, kterou je zvlášť dobře vidět na soutoku s Vltavou (Lutterer, Majtán, Šrámek, 1982).

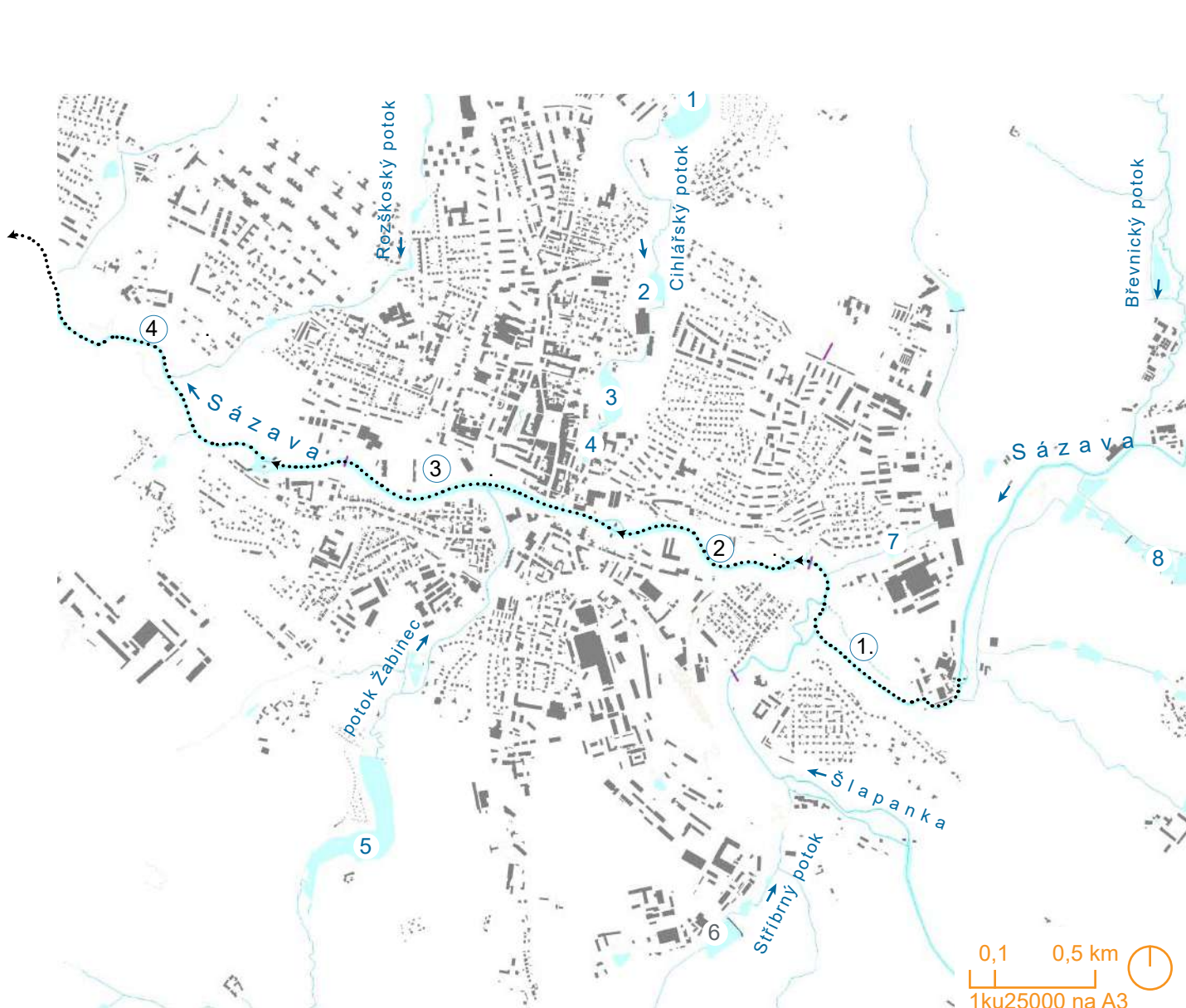
Sázava patří mezi toky vrchovinno-nížin-né oblasti. V zimním a jarním období od-teče více než 60% celoročního odtoku. Maximální průtok je v měsících od února do dubna. Minimální průtoky jsou v letních měsících, kdy však hladinu občasně zvýší přívalové deště (Český Hydrometeorologic-ký Ústav, 2024).

Vodstvo

Vodní plochy v ORP nad 5 ha		
1	Jiříkovský rybník	25 ha
2	Kamenná trouba	21,7 ha
3	Skorkovský rybník	18 ha
4	Kachlička	18 ha
5	Haberský rybník	12,7 ha
6	Zdislavský rybník	7,4 ha
7	Nový štocký rybník	6,2 ha
8	Rozsochatecká zám. ryb.	5,7 ha
9	Žabinec	5,5 ha
10	Boňkovský rybník	5 ha
11	Lipnické lomy	16 lomů

řeka Sázava	
Délka toku:	225,9 km
Plocha povodí:	4350 km²
Průměrný průtok:	25,2 m³/s

řeka Šlapanka	
Délka toku:	39 km
Plocha povodí:	265,2 km²
Průměrný průtok:	1,2 m³/s



Vodní režim - detail

Cihlářský potok protéká nejvýznamněj-ším parkem v Havlíčkově Brodě - parkem Budoucnost. Na potoce je soustava několika rybní-ků, které slouží jak k rekreačnímu kou-pání, tak k rybaření nebo rekreaci. Jedná se o rybníky:

- 1 Cihlář
- 2 Rantejch
- 3 Hastrman
- 4 Obora

Nádrž v Havlíčkově Brodě je zakončením přírodně cenného údolí potoka žabinec. Nádrž slouží k rekreačním a rybářským úče-lům, v zimě je z ní kluziště.

- 5 Žabinec

Sjízdnost řeky Sázavy

Řeka Sázava je vyhledávaným místem vodáků. Sjízdných je téměř 208 km řeky. V Havlíčkově Brodě jsou 4 úseky a 5 jezů, přes některé je potřeba loď přenést.

Zďár nad Sázavou - Havlíčkův Brod 207.9 - 164.3 km
obtížnost: WW I +

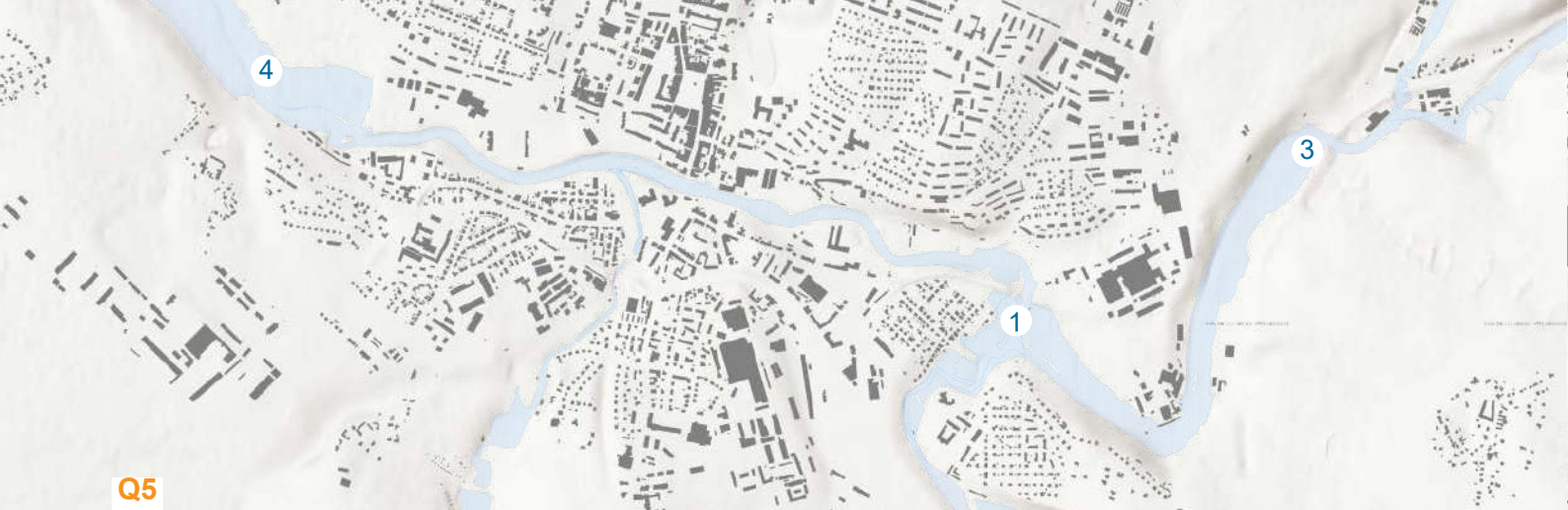
Havlíčkův Brod - Smrčná 164.3 - 139.5 km
obtížnost: ZWC

Stav vody (měření v Pohledských Dvořácích):
norma 100-150 cm
sucho 20 cm
bdělost 180 cm
pohotovost 210 cm
ohrožení 240 cm
extrémní povodeň 385 cm

1. stupeň

2. stupeň

3. stupeň

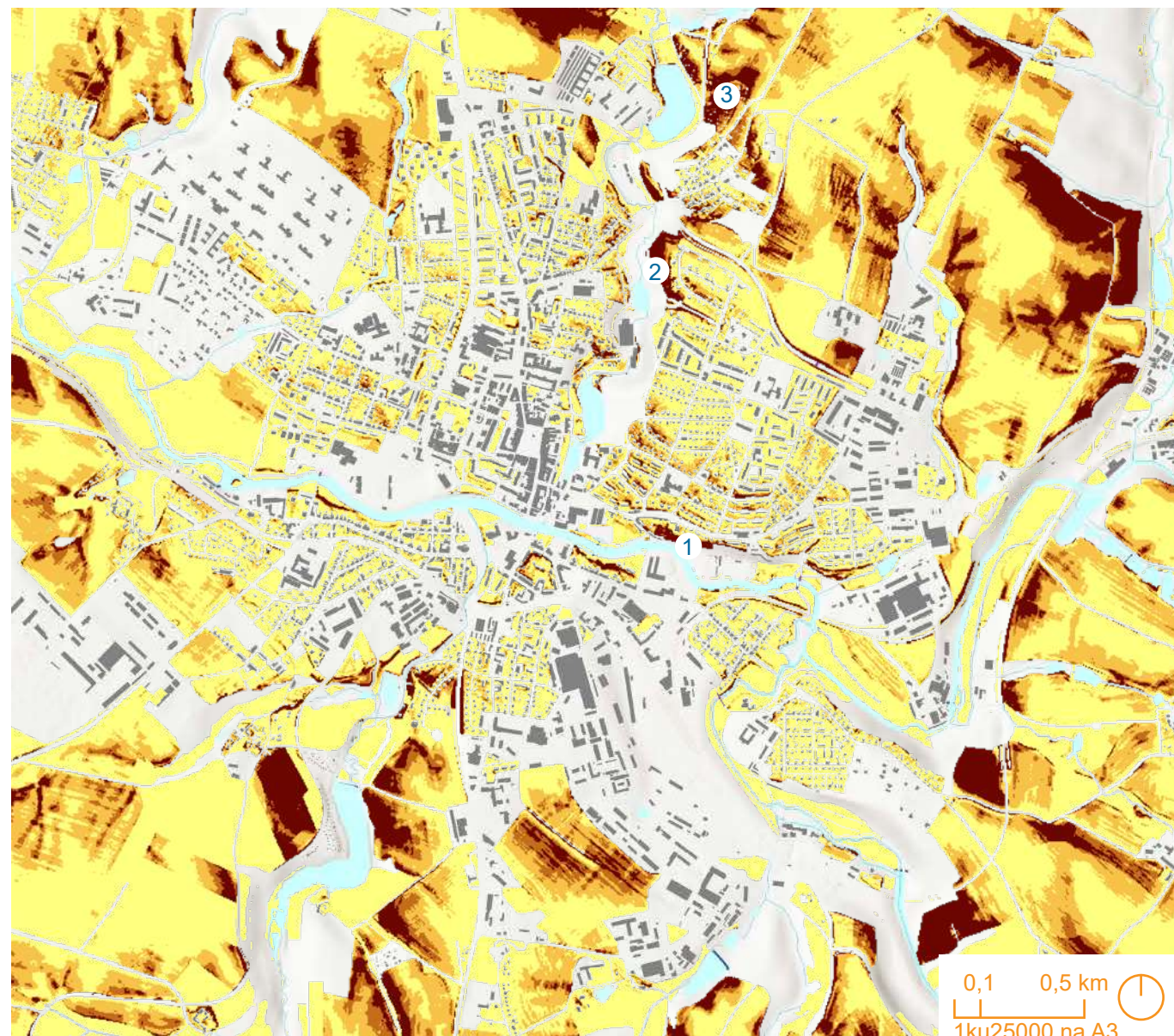


Záplavové území

Záplavový režim ve městě Havlíčkův Brod je především ovlivněn řekou Sázavou, která protéká středem města.



- 1 Pětiletá a dvacetiletá voda se rozlévá na soutoku Šlapanky a Sázavy. Rozliv těchto záplav pokračuje až téměř k sportovnímu areálu.
- 2 Stoletá voda zasahuje téměř ke krajské knihovně, poslední povodní bylo toto území zasaženo v roce 2013.
- 3 Problémem záplav jsou okolní vesnice umístěné pod Havlíčkovým Brodem u toku řeky, nebo její přítoky před městem. V těchto oblastech dochází k častým záplavám, například v místech Pohledských Dvořáků. Záplavy se dále rozlévají až k soutoku řek Šlapanky a Sázavy.
- 4 Trvale zamokřená louka za městem zachytává poměrně velké množství vody v období záplav, a to už při pětileté vodě. Jedná se však pouze o louku s velkým potenciálem funkčních příměstských mokřadů. Nedaleko je vybudovaný suchý polder o rozloze téměř 3 ha, který je úspěšným protipovodňovým opatřením.



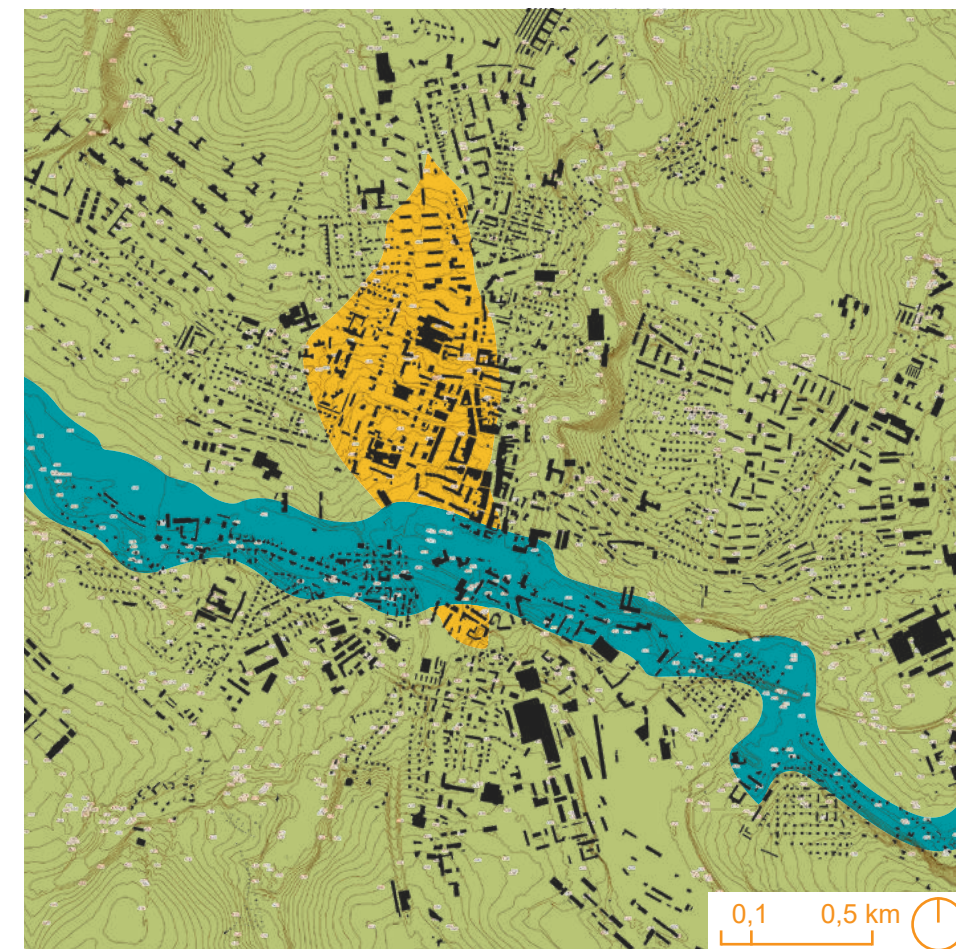
Erozní ohroženost

- náchylné
- mírně ohrožené
- ohrožené
- silně ohrožené

Několik oblastí blízko centra je náchylná k erozím.

- 1 Jedná se o skalnaté sedimenty u sportovního areálu Plovárenská. Ohroženost erozemi v tomto místě se nedá lehce eliminovat, jelikož se jedná o prudké skloní svahy. Je však důležité, aby pod nimi nebyla žádná komunikace, ani jiná využití sloužící k lidem.
- 2 Svahy v parku Budoucnost nad rybníkem Rantějch. jedná se však o zalesněné území smíšenými stromy.
- 3 Svahy nad rybníkem cihlář, kde se nachází zahrádkářská kolonie s chatkami.

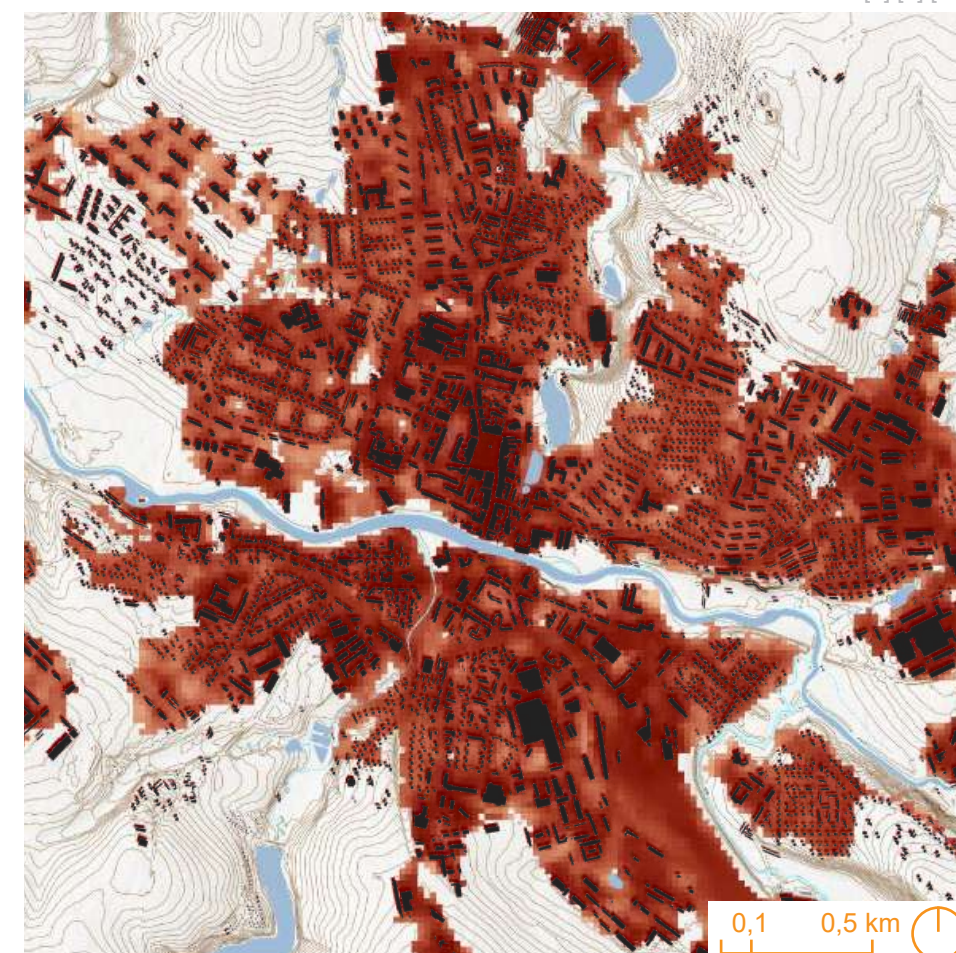
Půda



Ohroženost podzemních vod suchem

- nízká
- střední
- vysoká

[1] [3] [25]



Nepropustnost povrchů v zastavěném území

- nízká
- vysoká

[1] [3] [26]



[1] [3] [27]

Geologická mapa

- pararula
- erlan, rula
- leptynit
- granitový poryf
- nezpevněný sediment
- hlino/kamenitý sediment
- nezpevněný sediment
- amfibolit, rula
- pararula až migmatit
- žitný granit
- pararula



[1] [3] [28]

Půdní mapa

- FLq - fluvizem glejová
- KAa - kambizem modální
- Kaga - kambizem oglejená
- PGm - psudoglej modální
- Kad - kambizem dystrická
- GLm -glej modální

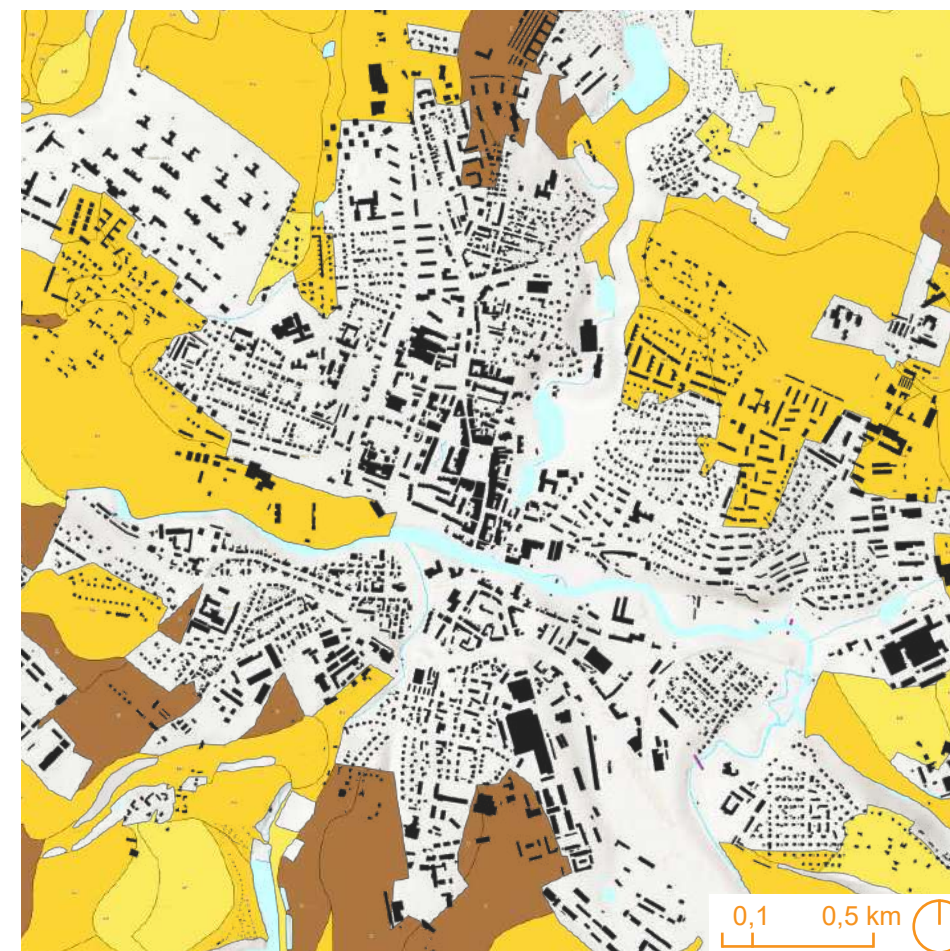
dle rozdělení půd v ČR, Havlíčkův Brod leží v Hornosázavské pahorkatině



[1] [3] [29]

Hloubka půdy

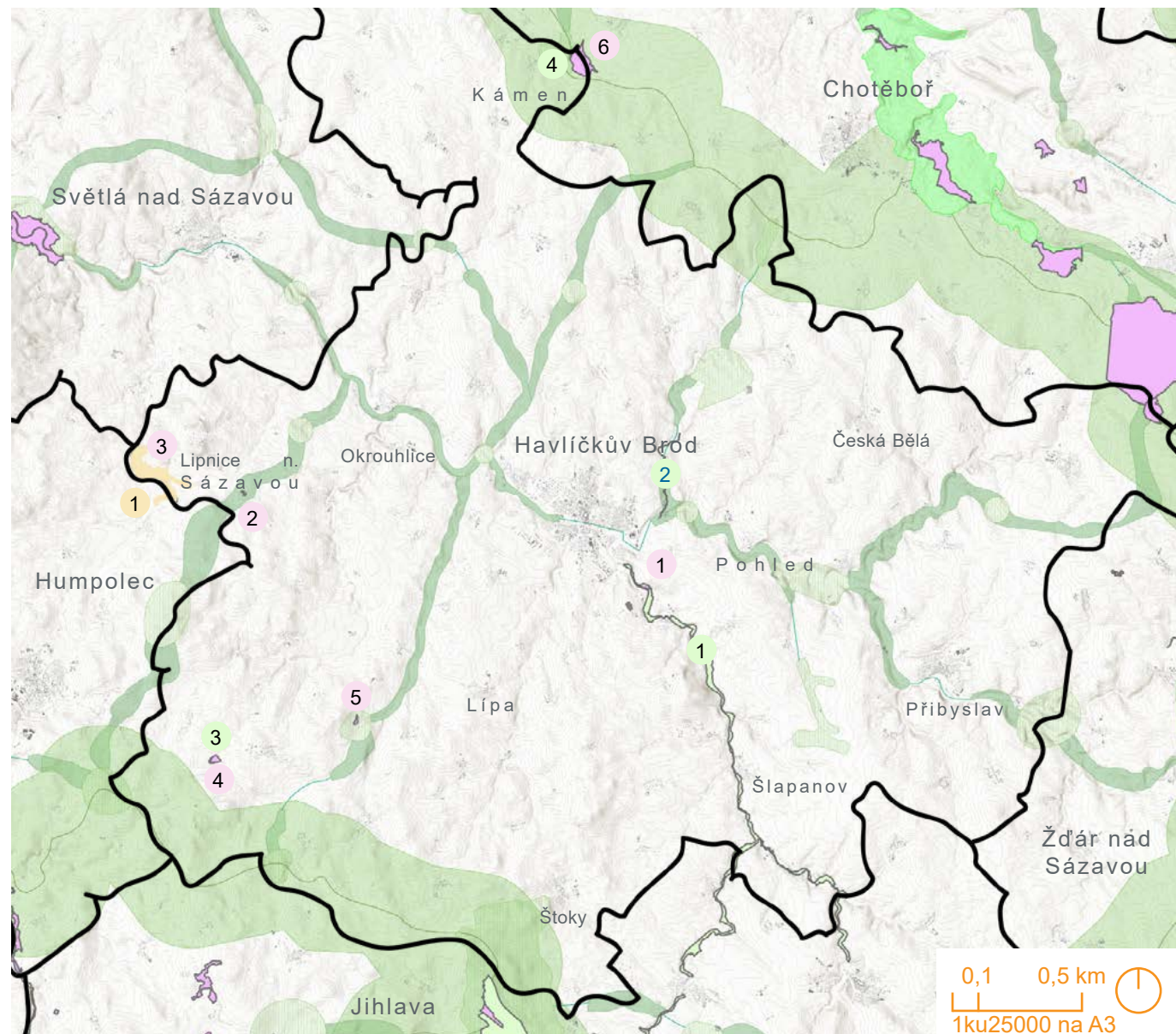
- mělká
- středně hluboká
- hluboká
- velmi hluboká
- středně hluboká a mělká
- středně hluboká a hluboká



[1] [3] [30]

Zrnitost půdy

- hlinitá
- hlinitopísčité
- jíl
- jílovohlinitá
- jílovitá
- písčité
- písčitohlinitá
- hrubě písčité



ÚSES a přírodní ochrana v rámci ORP

- nadregionální biocentrum
- nadregionální biokoridor
- regionální biocentrum
- regionální biokoridor
- směr propojení regionálního biokoridoru

Evropsky významné lokality

- 1 Šlapanka a Zlatý potok
- 2 Břevnický potok
- 3 Kamenický rybník
- 4 Havranka

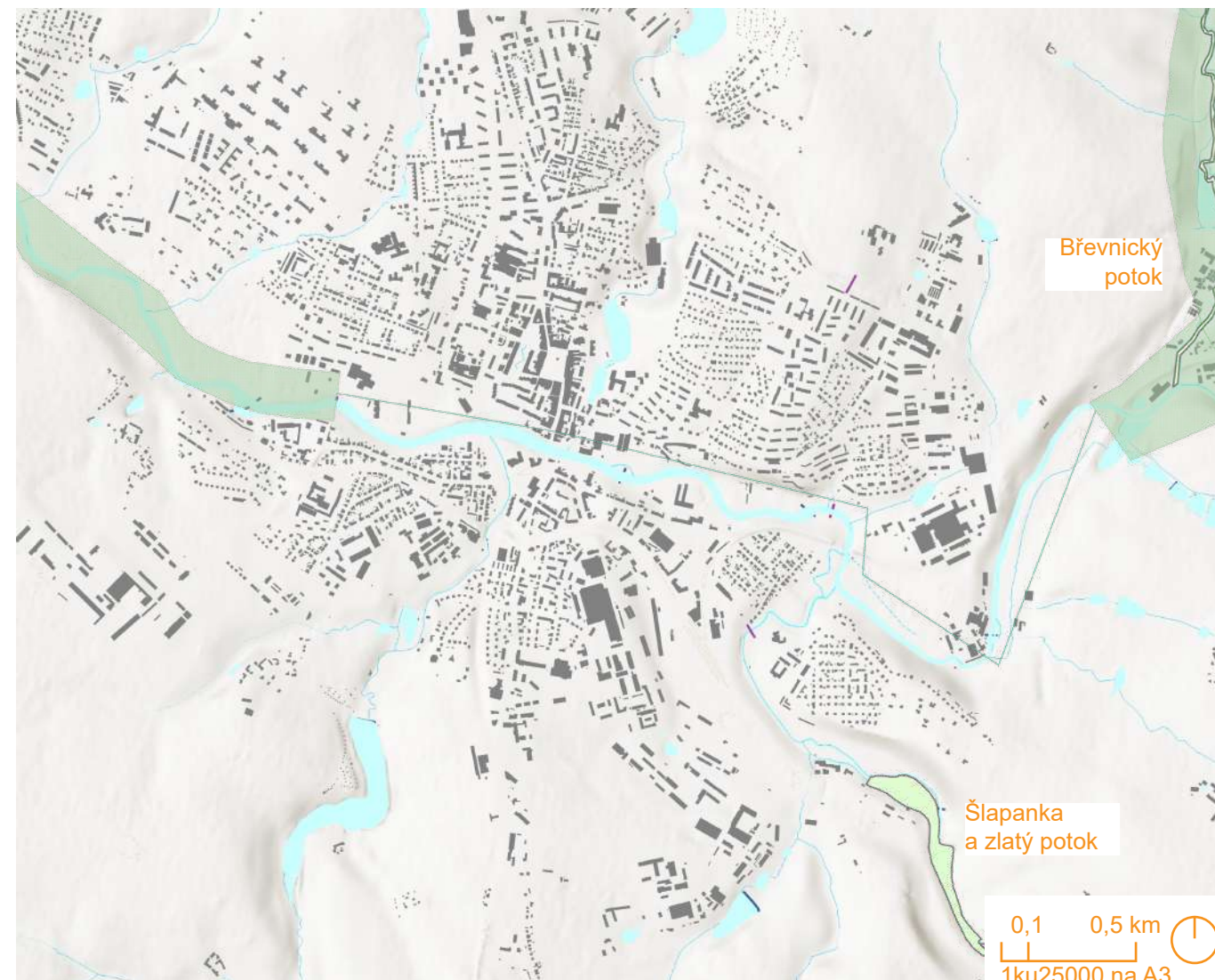
Maloplošná zvláště chráněná území

- 1 PP Šlapanka
- 2 PP rybníček u Dolního Dvora
- 3 PR Kamenná Trouba
- 4 PP Kamenický rybník
- 5 PP Sochorov
- 6 PP Havranka

Lokality národně významných druhů

- 1 PR Kamenná trouba
-Ptáci, Chrástal kropenatý

Klima, fauna, flora



Evropsky významné lokality

Šlapanka a Zlatý potok

Šlapanka a Zlatý potok zahrnuje rozsáhlé území povodí reky Šlapanky od Polné po Havlíčkův Brod a Zlatého potoka od Stříteže po soutok se Šlapankou. Rozloha území je 245,39 ha. Území bylo v roce 2005 zaraženo jako evropsky významná lokalita do soustavy Natura 2000. Šlapanka a Zlatý potok je hodnotnou lokalitou trvalého výskytu Vydry říční, která je zde předmětem ochrany. Díky dobré migrační dostupnosti a dostatku potravy i vhodných úkrytů zde populace Vydry říční dobře prosperuje a je stabilní.

Přirozeně meandrující toky říčky Šlapanky a Zlatého potoka protékají zemědělskou krajinou s rozptýlenou zelení a menšími lesními celky. Vegetaci lemující koryto toku tvoří především rákosiny eutrofních stojatých vod, porosty vysokých ostřic, v širším okolí toku jsou časté mezofilní ovsíkové louky a na nich roztroušeně rostoucí mokřadní vrbiny. Lesní vegetaci zde ostrůvkovitě zastupují údolní jasanovo-olšové luhy (ISOP, 2024).

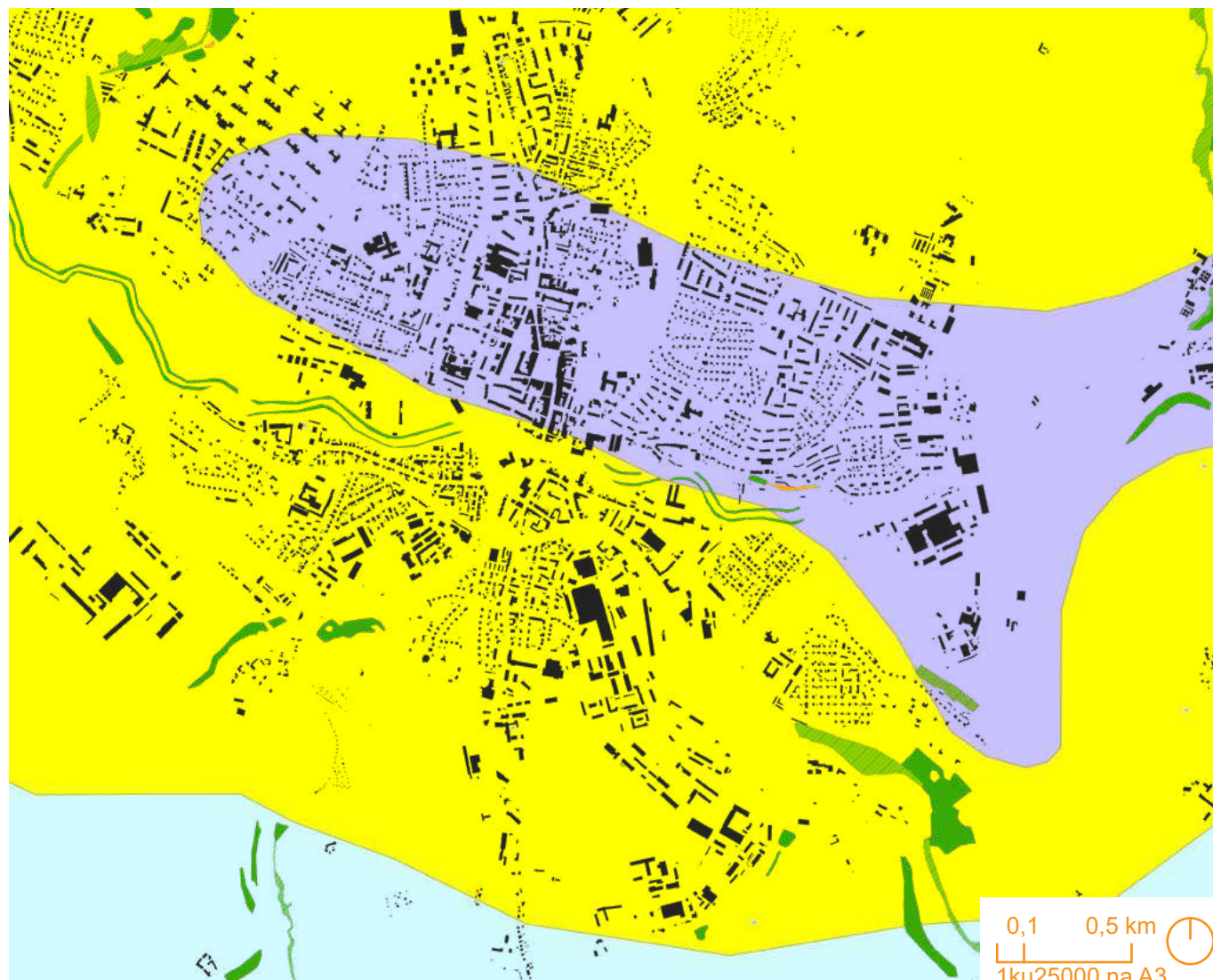
- Regionální biocentrum
- Regionální biokoridor
- Směr propojení regionálního biokoridoru

Břevnický potok

Evropsky významná lokalita Břevnický potok zahrnuje úsek Břevnického potoka od ústí do řeky Sázavy po obec Břevnice. Plocha území je 3,83 ha. Předmětem ochrany je populace ryby vranky obecné. Díky zachovalosti této lokality zde vranka nachází optimální podmínky a její populace je velmi početná.

K dalším významným druhům ryb v této lokalitě patří: hrouzek obecný, mřenka mramorovaná, jelec tloušť, jelec jesen a pstruh potoční.

Podél toku můžeme pozorovat konipasa horského nebo střizlíka obecného. Na lokalitě se pravidelně vyskytuje vydra říční a také nepůvodní druh šelmy norek americký. Také se tu vyskytuje hrachovka obecná, nebo modrásek bahenní (ISOP, 2024).



Potenciální přirozená vegetace AOPK formační skupiny

Střemchová jasanina

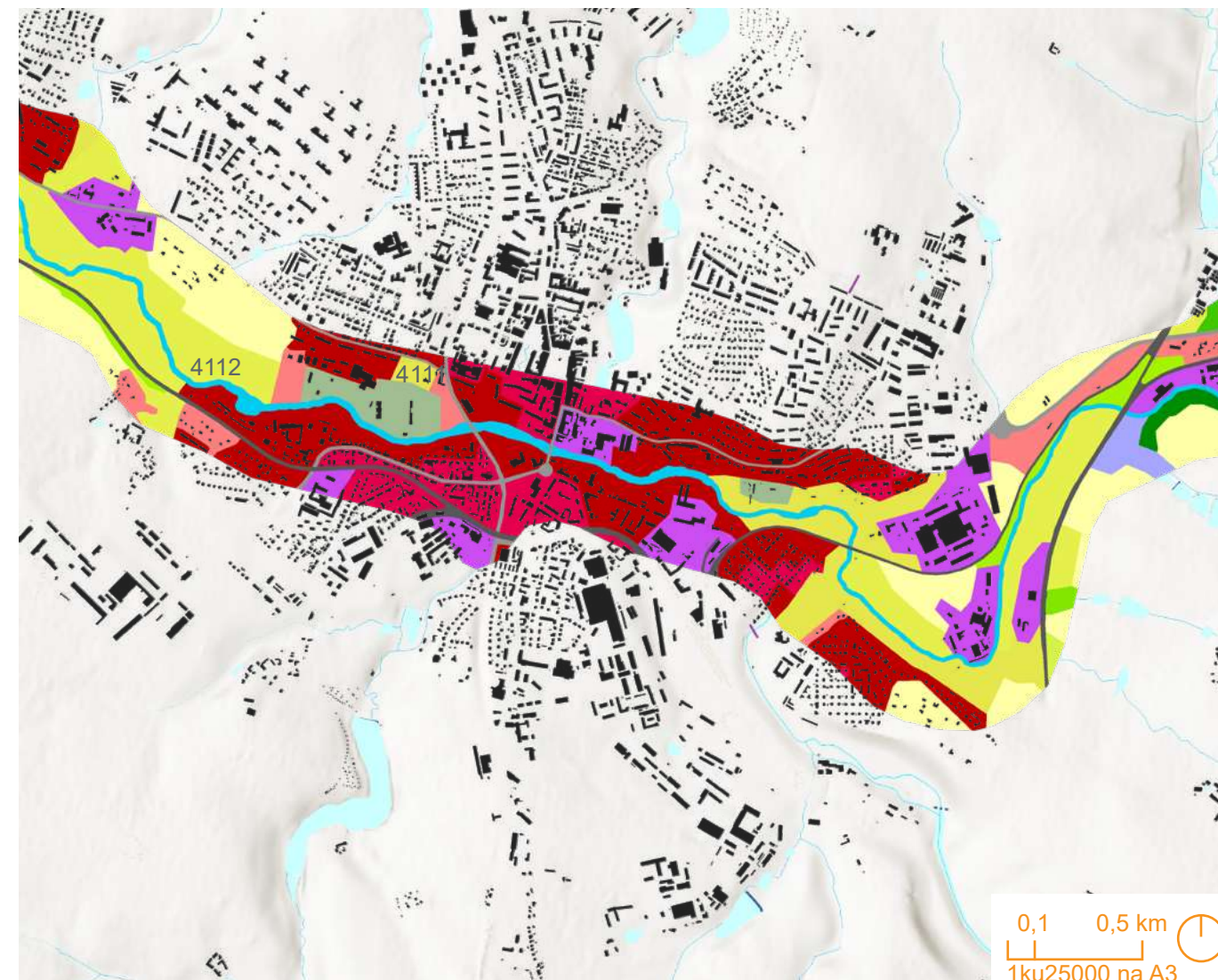
Společenstvo představuje přechodný typ vegetace mezi tvrdými luhy a potočními olšinami. Dominantami stromového patra jsou olše lepkavá (*Alnus glutinosa*) nebo jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*). Z dalších dřevin se uplatňuje dub letní (*Quercus robur*), ale pouze s malou pokryvností. Keřové patro je silně rozvinuto; hojně jsou zastoupeny *Euonymus europaeus*, *Prunus padus* subsp. *padus* a *Ribes rubrum*. Vegetace se vyskytuje fragmentárně převážně v bezlesé zemědělské krajině (PLADIAS, 2024).

Biková/jedlová doubrava

Struktura a druhové složení: Světlé doubravy s dominancí dubu zimního (*Quercus petraea* s. lat.) nebo letního (*Q. robur*), se slabšími příměsí Břízy bělokoré (*Betula pendula*) a borovice lesní (*Pinus sylvestris*) (ISOP, 2024).

Biková bučina

Struktura a druhové složení: Porosty této jednotky mají velmi jednoduchou vertikální strukturu. Obvykle bývá vyvinuto pouze stromové a bylinné patro, keřové patro pouze na prosvětlených místech. Ve stromovém patře převládá buk lesní (*Fagus sylvatica*), přimíšen bývá místy dub zimní (*Quercus petraea*) (ISOP, 2024).



Přírodní prvky břehových zón

Vzhledem k tomu, že většina vodních toků v ČR byla v minulosti upravena a antropogenní změny pozměnily přirozený charakter vodních toků a jejich údolních niv, nemůžeme ani o stavu břehových porostů hovořit jako o stavu přirozeném. Úpravy byly vyvolány zemědělským využíváním niv, rozrůstáním sídel a infrastrukturou (zejména komunikacemi). Břehové a doprovodné porosty upravených vodotečí mají pozměněné stanovištní podmínky, změněnou druhovou skladbu a narušené přirozené vazby na dynamiku korytotvorného procesu. I v této pozměněné kvalitě však zůstávají významnou složkou trvalé vegetace (Baroš a kolektiv, 2013).

- 1111 Městská souvislá zástavba (hustota zástavby 80-100%)
- 1112 Městská zástavba s vysokou hustotou (30-80% včetně průmyslových, obchodních, veřejných zón)
- 1113 Průmyslové nebo obchodní zóny
- 1121 Městská zástavba s nízkou hustotou (hustota <30 %)
- 1422 Zařízení pro sport a rekreaci (<30% hustota lesního porostu)
- 2111 Orná půda mimo zavlažovaných ploch
- 3131 Ostatní přírodní a polopřírodní listnaté lesy
- 3231 Ostatní přírodní a polopřírodní jehličnaté lesy
- 3411 Přechodová stadia lesa a křoviny
- 4111 Obhospodařované louky se stromovým a křovinatým porostem (>30% hustota lesního porostu)
- 7111 Vnitrozemské sladkovodní mokřady



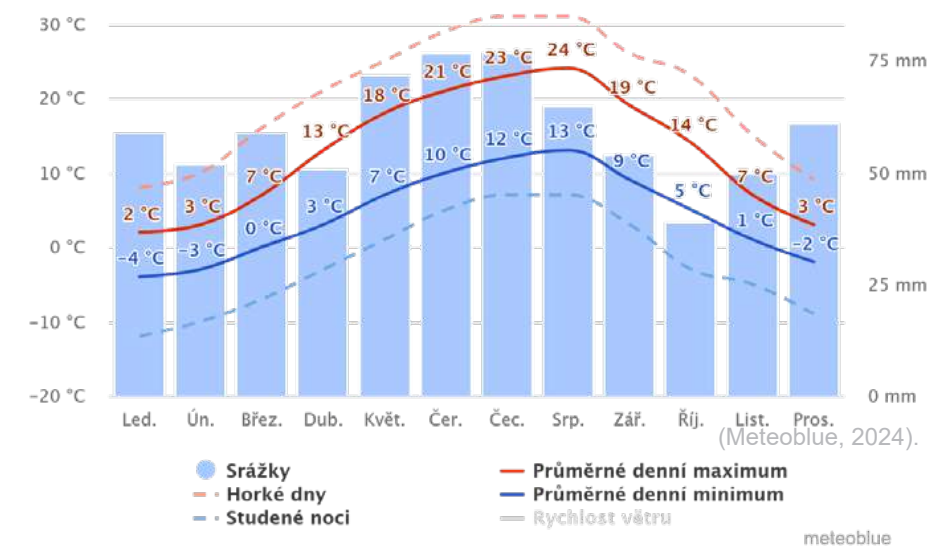
Městská zeleň/krajinná zeleň

Ve městě je velké množství plochy parku a městské zeleně. Z analýzy je patrná dobře vedená zelená infrastruktura.

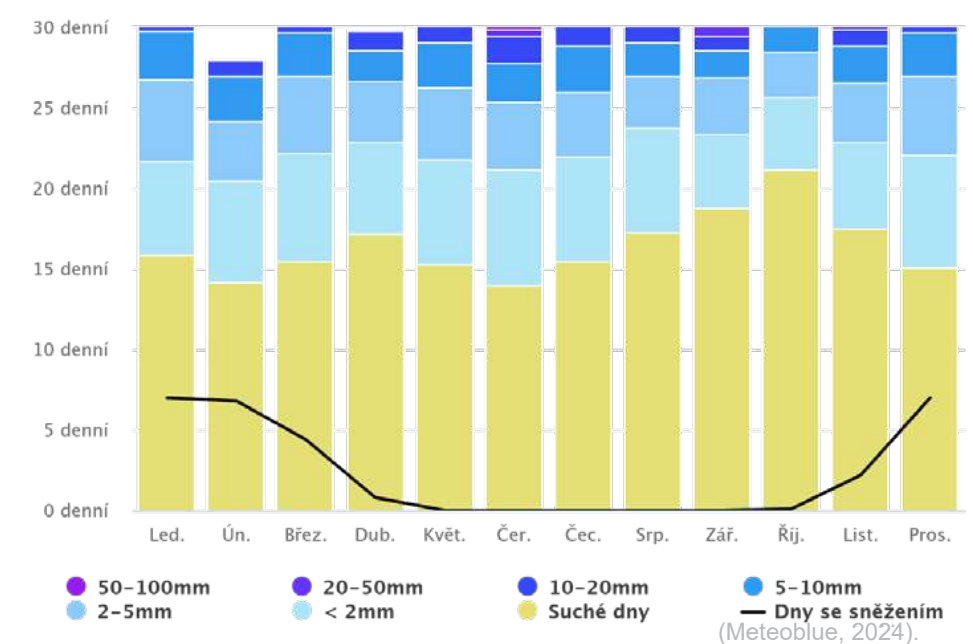
- 1 Hlavní osou je okolí řeky Sázavy, která městem protéká z východní na západní stranu.
- 2 Na ní se napojuje rozlehlý park Budoucnost ze severní strany. Ačkoliv se může zdát, že je napojení přímé, mezi nábřežím řeky a parkem je linie zastavby, která tuto osu přerušuje. Jedná se o území kolem Kulturního domu a Krajské knihovny Vysočiny. Městský park dále pokračuje do oblasti Vlkovska, kde je revitalizované povodí potoka s mokřadními plochami, rybníční

- 5 soustavou a bohatou faunou. Toto spojení je ale také přerušeno obchvatem města nad městským koupalištěm. Dále se na hlavní zelenou osu města napojuje mezi Havlíčkovým Brodem a Perknovem údolí Břevnického potoka.
- 6 Mezi psychiatrickou nemocnicí a nemocnicí je plánovaná revitalizace potoka s rybníční soustavou, která má být napojena na novou obytnou oblast v Ledečské ulici.
- 7 Napojení k Sázavě poté vede podél pole, které je obhospodařováno až téměř ke hraně potoka a není napojené ideálně.
- 8

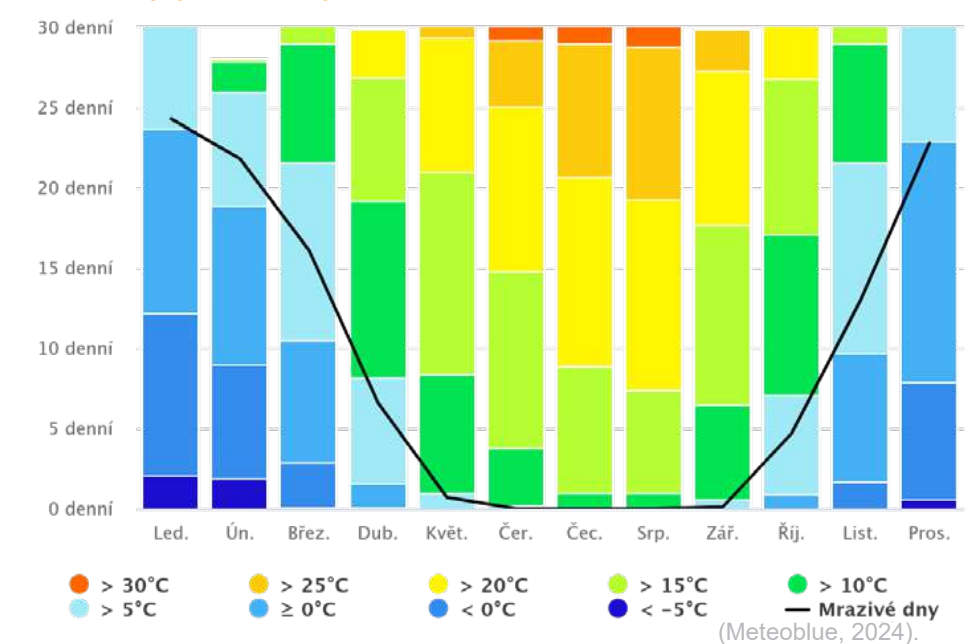
Průměrné teploty a úhrn srážek



Množství srážek



Nejvyšší teploty



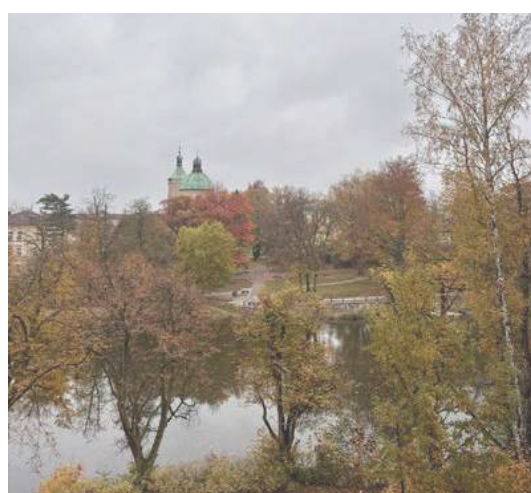
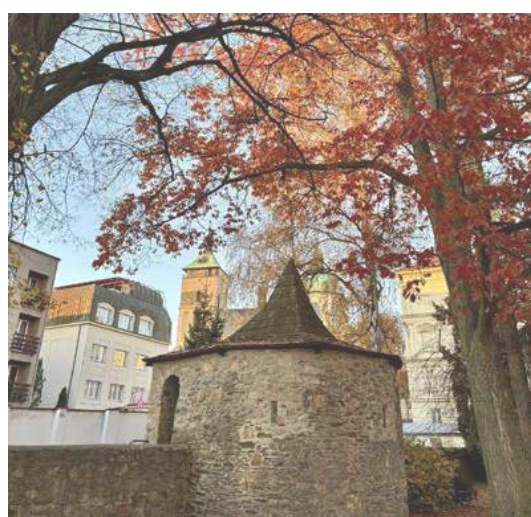
Park Budoucnost

Park byl založen okrašlovacím spolkem „Budoucnost“ r. 1889. Urbanistický vývoj města reagoval na park jako na hodnotu, a tak jeho struktura nebyla narušena. Zástavba pokračovala na hranici parku a postupně jej obrůstala. S postupující urbanizací a růstem zástavby se z parku vytvořilo jakési srdce města, které propojuje historické centrum se západní částí města (v roce 2024 v této části žije 4928 obyvatel, což představuje 20% města).

Jedná se o urbanisticky vzácnou strukturu v Českých zemích. Městský park začíná na hranici Havlíčkova náměstí v historickém centru města. Poté postupně pokračuje podél rybniční soustavy až do krajiny Vlkovska. Nově revitalizované mokřadní plochy na hranici města a krajiny tak vytváří plynulý přechod z městského prostředí do přírody. Vzniká tak zelená infrastruktura, která se propojuje historické centrum města s krajinou severního havlíčkobrodska. V minulosti byl park propojen rybniční soustavou až k řece Sázavě a vytvářel tak křížení dvou významných zelených os, toto křížení bohužel zaniklo začátkem 20. století. V roce 2023 byl park revitalizován na základě projektu architekta Zdeňka Sendlera. Revitalizace byla mezi obyvateli a odbornou veřejností úspěšná. Park je v architektonické ročence 30 nejlepších staveb tuzemska. Další etapa revitalizace je plánovaná na rok 2025, projekt však neřeší napojení na zelenou osu města podél řeky Sázavy.

Vegetace

Základ zdejších porostů tvoří lípy, smrky, javory, habry, jasany, ale i jedlovce, borovice vejmutovky, duby červené a akáty. Roste zde i několik druhů vzácných dřevin jako liliovník tulipánokvětý, zmaričník japonský a jinan dvoulaločný.



napojení na Vlkovsko

letní koupaliště,
plánované umístění
stavby vnitřního bazénu

sportovní areál s bazénem
a hokejovým stadionem

první etapa revitalizace
z roku 2023

rekreační vyhlídková část parku

Havlíčkovo náměstí

plánovaná druhá etapa
revitalizace v roce 2025

Kulturní dům Ostrov,
Krajská knihovna Vysočiny

zelená osa města podél
řeky Sázavy





Obyvatelstvo

Obyvatelstvo města

Havlíčkův Brod, má podle údajů Českého statistického úřadu (ČSÚ) přibližně 24 000 obyvatel. Město je součástí správního obvodu, který zahrnuje celkem 56 obcí a má celkem kolem 95 000 obyvatel.

Věkové složení

Věkové složení obyvatelstva v Havlíčkově Brodě odráží obecné trendy v regionu. Děti do 14 let tvoří asi 16,7 % populace, zatímco lidé v produktivním věku (15-64 let) představují kolem 64,2 %. Starší lidé (65+) tvoří zbyvajících část populace, což ukazuje na postupné stárnutí obyvatelstva

Analýza

Analyzováno bylo 17 sídelních jednotek, které jsou součástí řešeného území. Analýza byla provedena z důvodu zjištění rozpoložení obyvatelstva v rámci města, a jak toto uspořádání ovlivní veřejná prostranství, veřejnou a zelenou infrastrukturu.

Ve městě je několik oblastí, kde převládá zástavba bytových domů a hustota v těchto oblastech je větší. Jedná se o horní a dolní Žižkov, Výšinu, Pražskou, Rozskošskou a Leděčskou ulici. Také se tu nacházejí oblasti rostlé urbanistické struktury, oblasti rodinných domů, řadových domů a oblasti smíšené zástavby

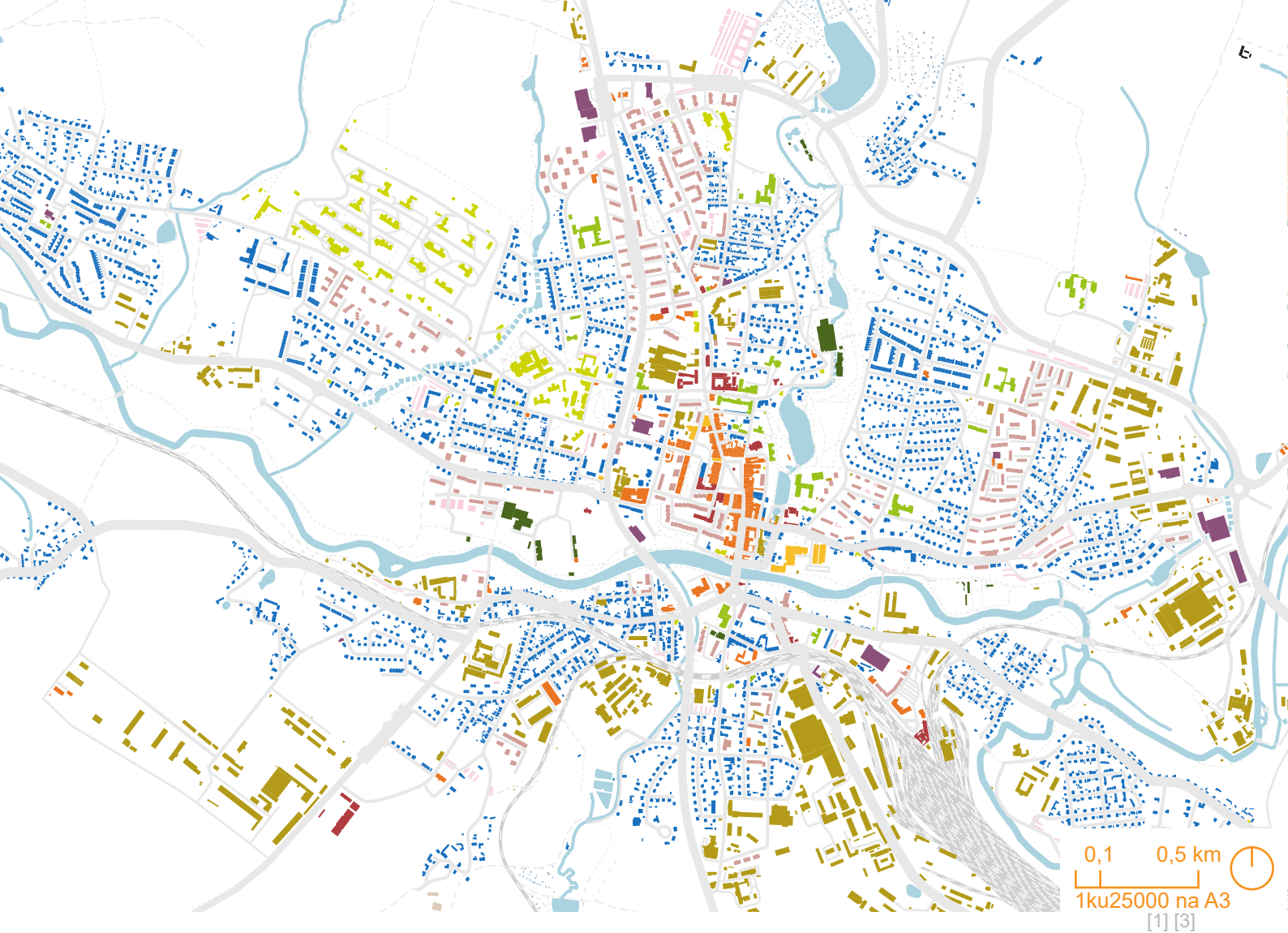
Díky této analýze je vyhodnocena dochozí vzdálenost k nejbližším parkům, či rekreačním veřejným prostranstvím, a je jedním z důvodů bližších analýz podél řeky Sázavy.

Vývoj osídlení

Rok	Počet obyvatel
1869	8189
1880	8812
1890	9359
1900	10239
1910	12628
1920	13150
1930	15233
1951	17238
1960	17533
1970	20197
1980	23146
1991	24472
2001	24357
2011	23679
2024	23746

(Český Statistický Úřad, 2015).

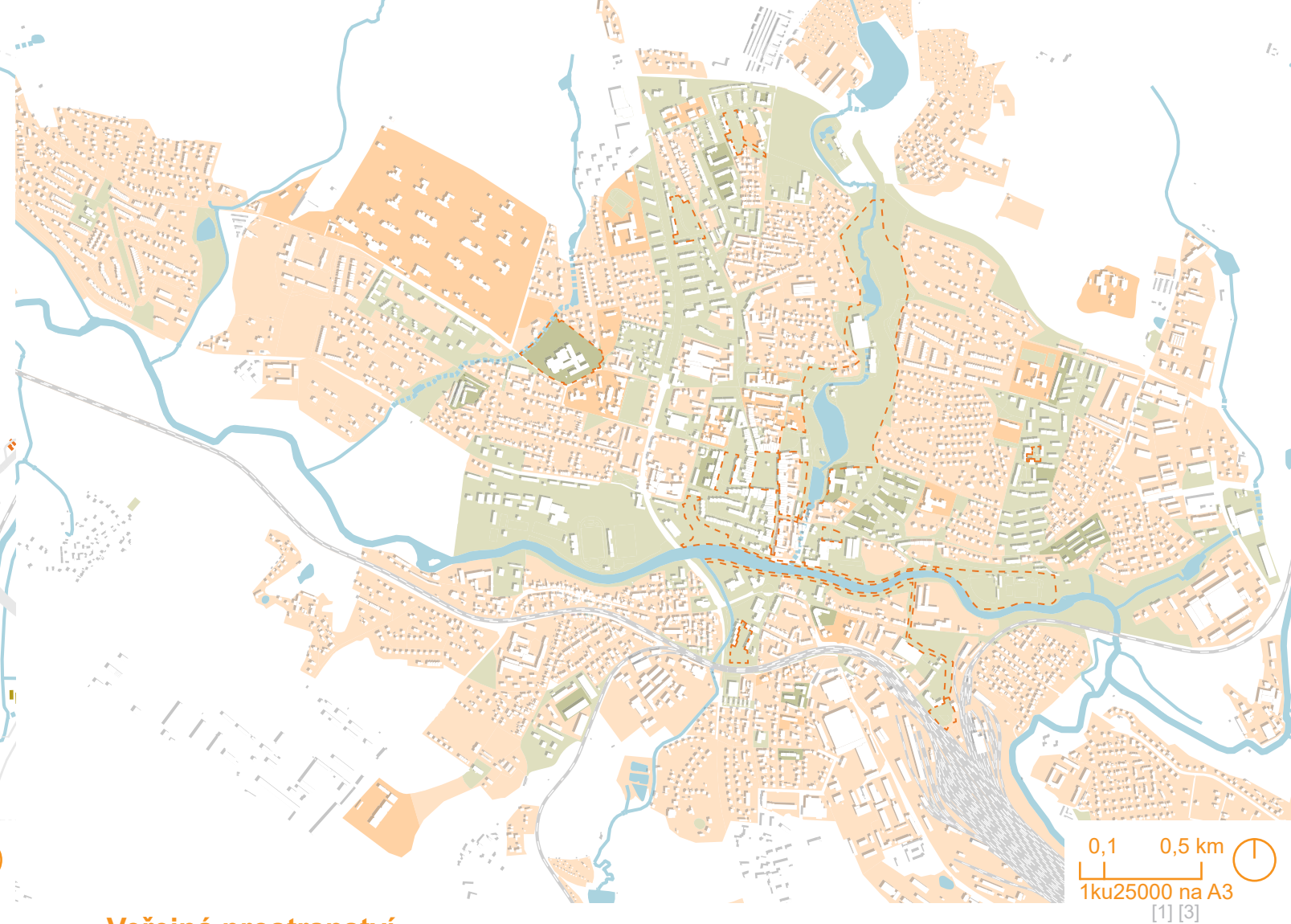
(Český Statistický Úřad, 2024). [1] [3]



Urbanistické struktury

- Veřejné stavby, kostely
- Kultura
- Obchody
- Služby
- Zemědělství
- Průmysl
- Nemocnická zařízení
- Výchova a vzdělání
- Sport a tělovýchova
- Parkovací domy a garáže
- Rekreační bydlení
- Rodinné domy
- Panelákové domy

Urbanismus



Veřejná prostranství

Rozlehlejší severní část Havlíčkova Brodu disponuje řadou veřejných prostranství, mezi které patří především Havlíčkov a Smetanovo náměstí, park Budoucnost s městskými rybníky, ale i sportoviště, dětská hřiště, nebo předprostory institucí. Naopak část města ležící jižně od řeky Sázavy veřejná prostranství určená lidem postrádá. Částečným důvodem je absence veřejných budov. U těch, které se v lokalitě nachází je jejich předprostor věnován výhradně parkování.

Bodová veřejná prostranství určená shromažďování, obchodu, nebo relaxaci obyvatel se tak v této městské části nenachází. Uliční síť je z většíny také lemována parkováním, územím prochází jedna obchodní ulice, která je ale současně hlavním tahem na Humpolec a tedy i spojením s dálnicí D1. Výhradně pěším a cyklistům ale slouží stezka podél Sázavy s místy k posezení i malým skateparkem.

- Intenzivně využívaný veřejný prostor
- Veřejný prostor
- Soukromé prostory
- Poloveřejné prostory
- Polosoukromé prostory



Schéma blíže analyzovaného území podél řeky s napojením na centrum, vlakové nádraží a krajinu mimo město

Bližší analýzy jsou zpracovány na tři jednotlivá území, která se liší svým charakterem. Zbylé vyznačené plochy propojují tyto tři území, a jsou analyzována ve větším měřítku. Analýzy by měly pojmut celou stávající zelenou infrastrukturu města a také infrastrukturu potenciálních veřejných prostranství, která jsou důležitým prvkem pro správné fungování Havlíčkova Brodu jakožto moderního města.

- 1** území u vlakového nádraží
- 2** území parku podél hradeb a řeky
- 3** území kolem Kulturního domu, kina, divadla a knihovny
- historické centrum města

- 1** předprostor vlakového nádraží
- 2** prostory autobusového nádraží
- 3** propojení mezi centrem a nádražím
- 4** sportovní areál Plovárenská
- 5** nábreží řeky mezi centrem a sportovním areálem
- 6** veřejný prostor za kulturním centrem
- 7** předprostor kulturního centra

- 8** předprostor kina a divadla
- 9** nábreží u historického centra
- 10** dětské hřiště u historických hradeb
- 11** parkový prostor mezi řekou a centrem
- 12** nábreží za budovou hotelu Slunce
- 13** nábreží řeky mezi centrem a obytnou oblastí
- 14** přírodní oblast pod obytnou oblastí

Analýzy vybraného území

Nádraží jako hlavní brána města

Vlaková nádraží jsou nejen klíčovým bodem dopravní infrastruktury, ale také důležitou vstupní branou do měst, která by měla být reprezentativní a přívětivá. To je zvláště důležité v České republice, kde železniční doprava hraje významnou roli v každodenním životě obyvatel. Reprezentativní nádraží mohou vytvářet pozitivní první dojem a podporovat celkový obraz města jako přívětivého a moderního místa.

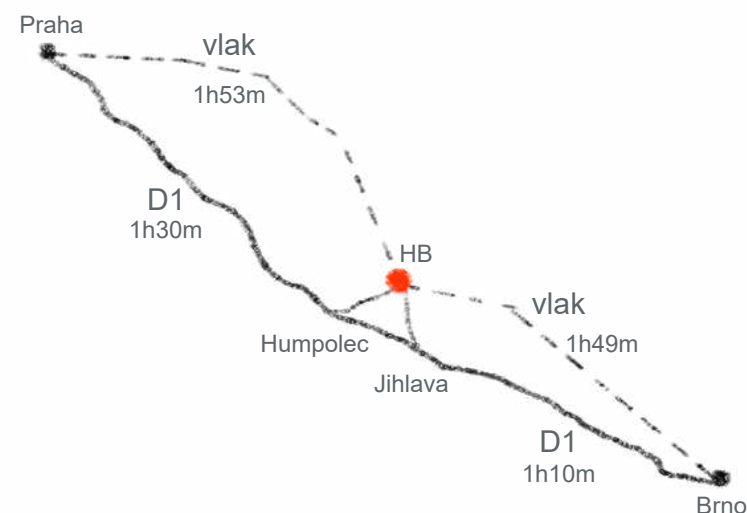
Nádraží v Havlíčkově Brodě je jedním z důležitých dopravních uzlů české železniční infrastruktury. Slouží jako přestupný bod na spojení mezi Prahou a Brnem, jelikož je zhruba ve středu trasy. Na tuto trasu napojuje další důležitá města kraje. Z tohoto důvodu je nádraží často prvním místem, kde návštěvníci přicházejí do kontaktu s městem, a proto je důležité, aby bylo nádraží a veřejná prostranství před ním reprezentativní a dobře napojená na město.

Veřejný prostor před nádražím by měl být navržen tak, aby byl snadno přístupný a propojený s centrem. Kvalitní a dobře udržované povrchy s dostatkem zeleně spolu s příjemným mikroklimatem mohou vytvořit příjemné prostředí pro cestující a místní obyvatele. Prostor by měl být také přívětivý pro cyklisty, s dostatkem cyklostezok, a napojený na místní cyklostezky. Propojení nádraží s centrem města je zásadní. Dobře fungující veřejná doprava, by měla zajišťovat rychlé a pohodlné spojení mezi nádražím a klíčovými částmi města. Autobusová zastávka by měla být dobře integrovaná, s co nejrychlejším a nejpohodlnějším spojením s vlakovým nádražím. Zároveň by měla být podporována pěší dostupnost, aby návštěvníci mohli snadno a příjemně dojít do centra města pěšky. Investice do vlakových nádraží a jejich okolí jsou investicemi do budoucnosti měst a regionů. Obzvláště s městy jako Havlíčkův Brod nebo Světlá nad Sázavou, které jsou vstupní železniční branou do kraje Vysočina. Reprezentativní a funkční nádraží, spolu s kvalitním veřejným prostorem a dobrým propojením s centrem města, přispívá k pozitivnímu vnímání města jako dynamického a přívětivého místa k návštěvě i bydlení.

Autobusové nádraží

V těsné blízkosti železničního nádraží se nachází i autobusové nádraží se 17 nástupišti, ale bez vlastní výpravní budovy. Nádraží jsou propojena chodníkem, který dále pokračuje do centra města a jsou od sebe vzdálena zhruba 100 m.

Schéma nadregionální dopravní dostupnosti



Předprostor vlakového nádraží



Vznik nádraží

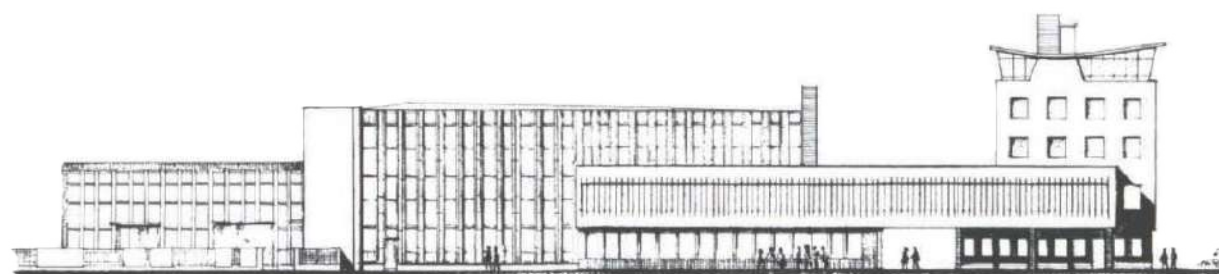
Od roku 1871 je v Havlíčkově Brodě v provozu železnice, jako první byla vybudována severozápadní dráha tvořící spojení Prahy a Vídně, od roku 1872 je v provozu i dráha jihozápadní vedoucí do Pardubic a Hradce Králové. Železnice vede podél levého břehu Sázavy v jižní části města (Krejčík, 2003).

Poloha nádraží

Nově postavené železniční nádraží je umístěno poměrně daleko od centra města, To způsobilo, že spojující osa mezi nádražím a centrem nebyla hlavní osou městské zástavby, jako to bývalo v jiných městech (Kuča, 1997).

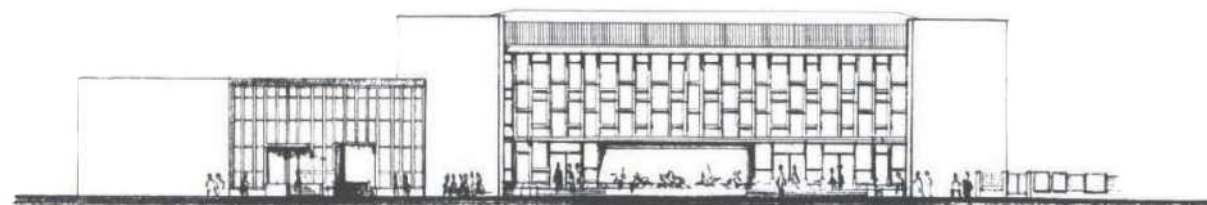
Tento vývoj je patrný i v současnosti, volné pozemky zarůstaly průmyslovými areály, které svou rozlohou vytvářejí překážku cestním sítím. Proto je propojení mezi nádražím a centrem na velmi špatné úrovni.

Výpravní budova byla umístěna v klínu mezi dvěma tratěmi. Neležela podélně s tratí, jak tomu bylo při stavbách nádražích v té době zvykem. Naproti výpravní budově se nacházel Rolnický dům. Trojúhelník mezi kolejištěm a domy byl osázen stromy a byl zde vytvořen park, přes který se přicházelo do budovy (Krejčík, 2003).



Pohled od kolejiště

[37]



Pohled na přední fasádu nádražní budovy

[38]



Pohled na koleje, Rolnický dům a nádražní budovu v pozadí.

[39]



Pohled na nádražní budovu tehdy Německého Brodu

[40]



1 Pohled na vlakové nádraží



2 Prostor před nádražím



5 Zasklené zastávky autobusového nádraží



6 Hlavní pěší propojení mezi nádražím a centrem



3 Umělecké dílo před vstupem, v pozadí bývalá pošta



4 Občanská vybavenost před nádražím



7 Hlavní pěší propojení mezi nádražím a centrem



8 Hlavní pěší propojení mezi nádražím a centrem

Fotodokumentace



9 Hlavní pěší propojení mezi nádražím a centrem



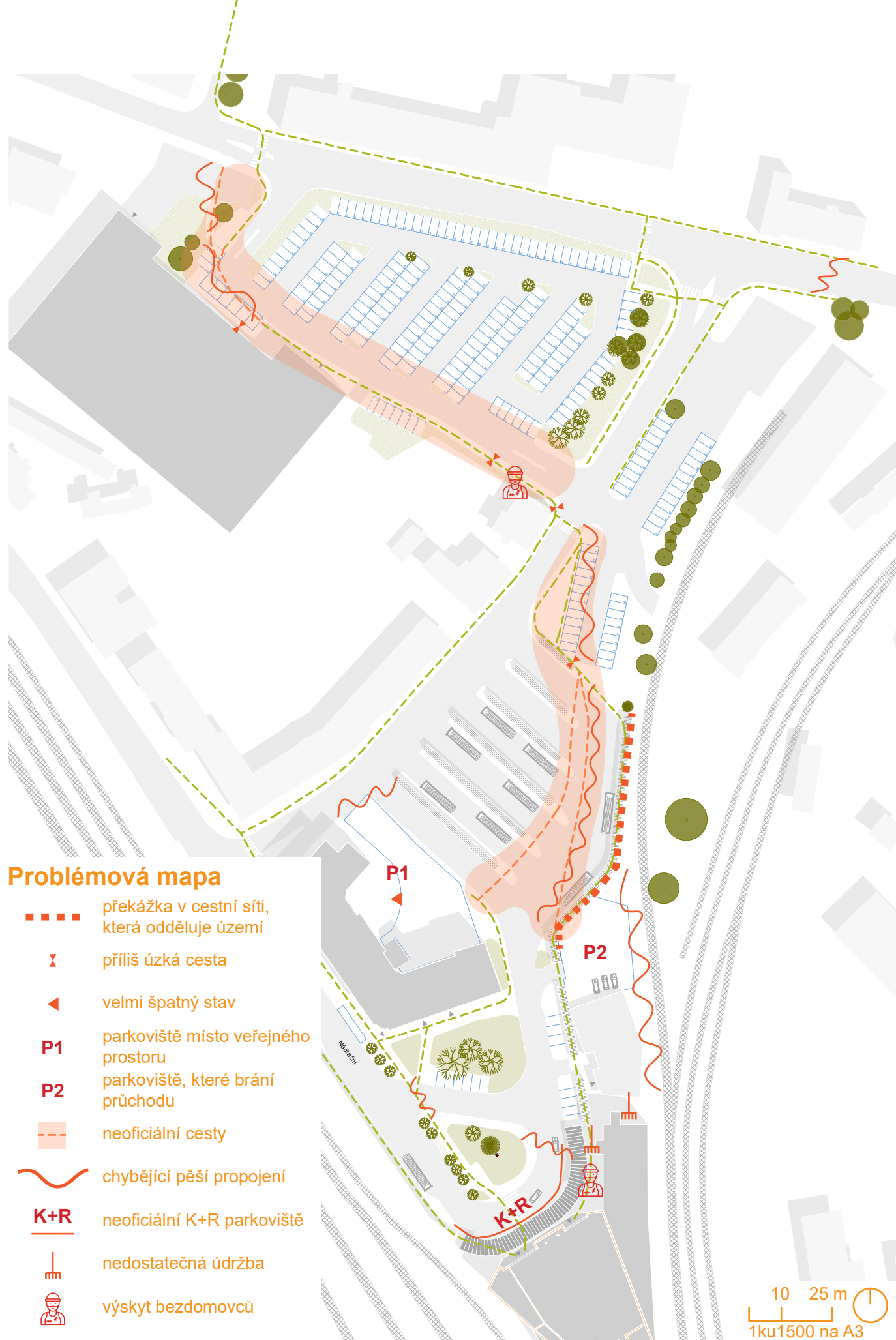
10 Hlavní pěší propojení mezi nádražím a centrem



11 Hlavní pěší propojení mezi nádražím a centrem



12 Hlavní pěší propojení mezi nádražím a centrem





- | | | |
|--|---|---|
| zástavba | neoficiální cesty | 1 kavárna, cukrárna, kanceláře |
| významné budovy | cestní síť | 2 ordinace |
| komunikace | listnaté stromy | 3 Billa |
| parkování | jehličnaté stromy | |
| zelené plochy | | |

Park u řeky



1 Cyklostezka ze směru od kina



2 Kalinovo nábřeží



5 Napojení na most a úzký průchod pod mostem



6 Pěší křižovatka mezi herními prvky



3 Rozhraní mezi Kalinovým nábřežím a cyklostezkou



4 Posedové zídky u řeky

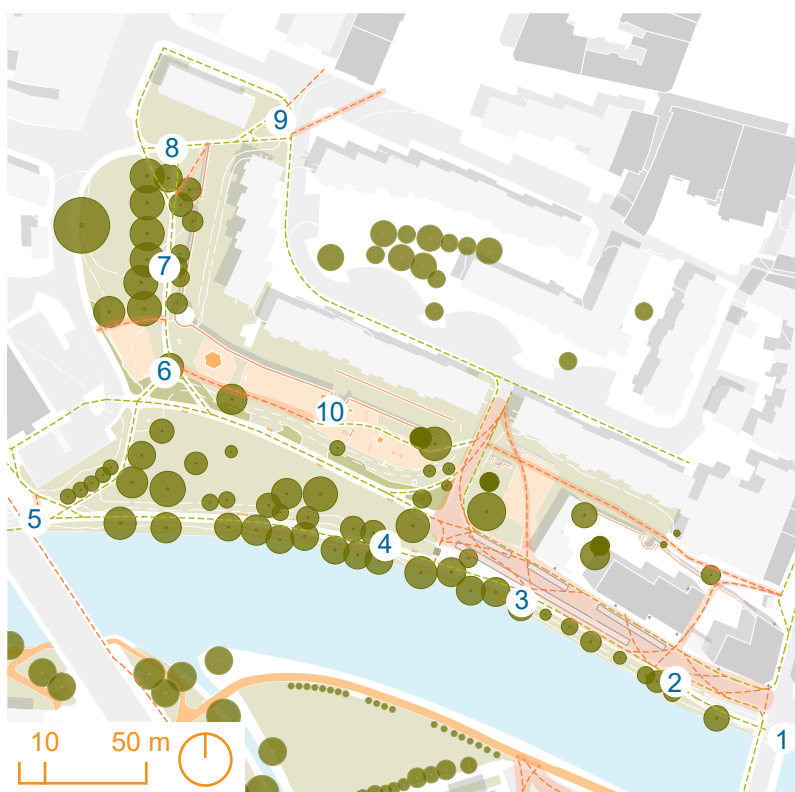


7 Cesta parkem podél historického opevnění



8 Napojení na obytnou oblast

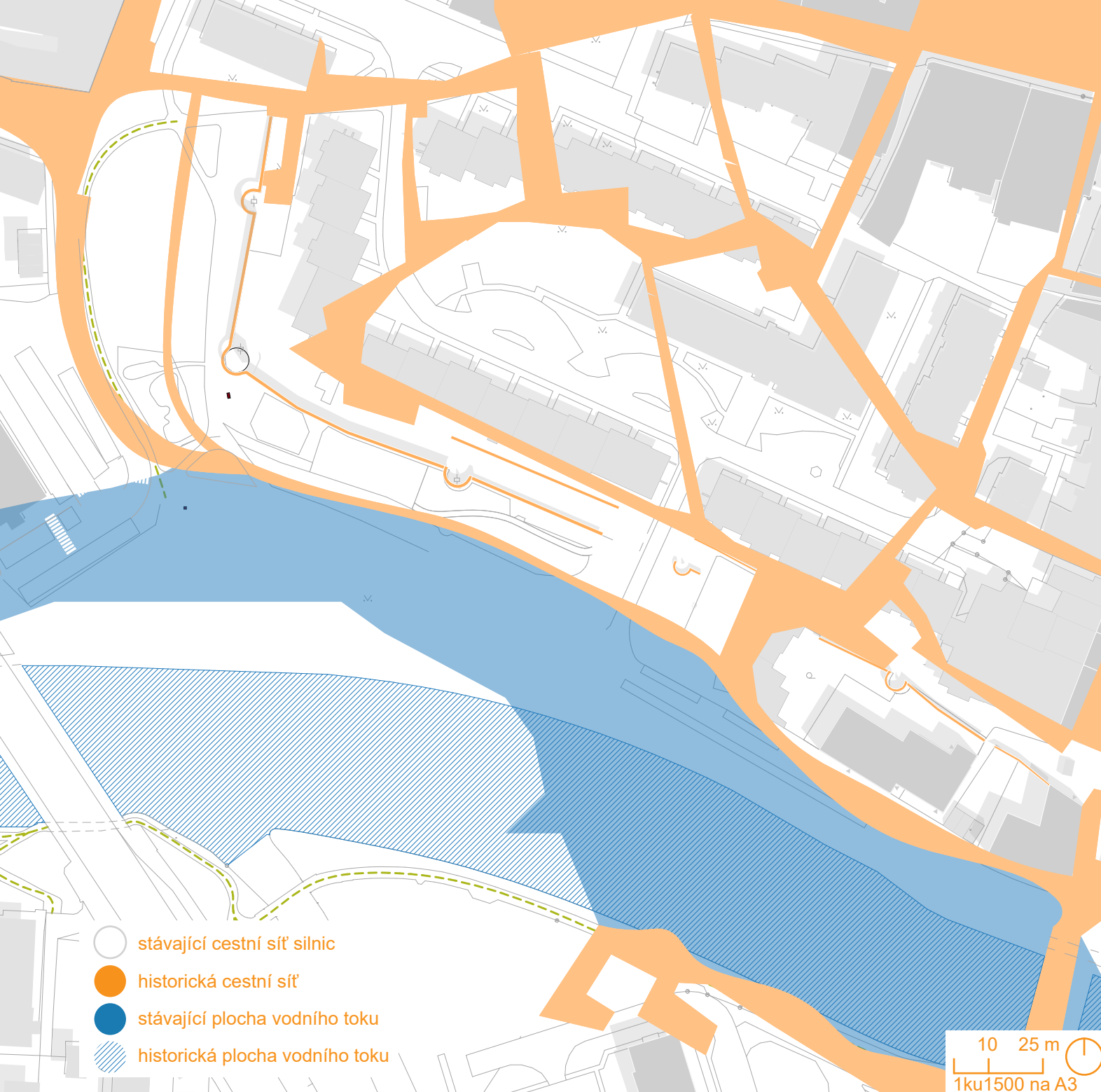
Fotodokumentace



9 Napojení směrem ke Smetanovu náměstí



10 Stav dětského hřiště



Porovnání historických struktur cest a řeky s rokem 1838

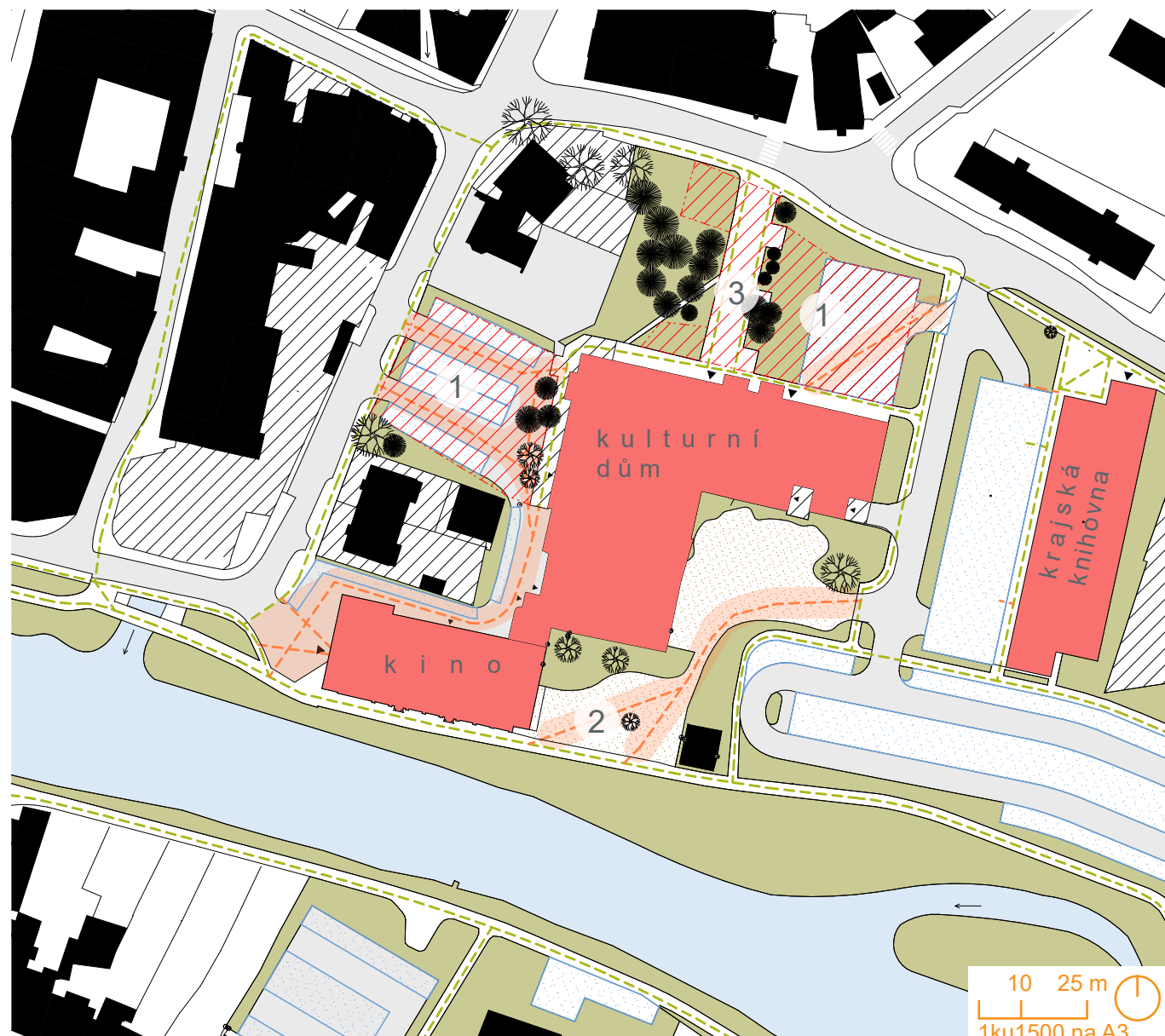
Současný park nebyl v roce 1838 parkem. Strukturu cestních sítí v té době ve velké míře ovlivňovalo opevnění města. Můžeme si všimnout pouze jedné cesty, která vede přímo parkem, ta se napojuje až po ukončení hradeb ve východní části, v západní části se napojuje na rozlehlější cestu, která nejspíše sloužila k obsluze města. Velkou mírou ovlivnilo uspořádání také poloha a plocha toku řeky. dosahovala totiž až téměř hradeb. Na místech bý-

vale cesty je už dnešní val, který posunul řeku téměř přes celý dnešní park. Poloha hradeb v blízkosti řeky je hlavním faktorem, proč se dále nerozvíjela zástavba až téměř k řece, jako to je u dnešního Kalinova nábřeží.



Problémová mapa

- - - - - překážka v cestní síti, která odděluje území
- ▲ příliš úzká cesta
- ◀ velmi špatný stav
- P1 neoficiální parkoviště dodávek
- P2 parkoviště, které zabírá veřejný prostor
- Z necitlivý zásah do historické struktury
- - - - - neoficiální cesty



- | | | | |
|--|-----------------|--|-------------------------|
| | zástavba | | soukromé pozemky |
| | významné budovy | | často využívané oblasti |
| | komunikace | | neoficiální cesty |
| | parkování | | cestní síť |
| | zelené plochy | | listnaté stromy |
| | | | jehličnaté stromy |

dočasné události v území

- 1 Trhy, výstava Zahrada
- 2 Letní kino
- 3 Venkovní události spojené s plesy a výstavami

Území kolem kulturního domu, kina, divadla a knihovny

1 Trhy, výstavy

Kulturní dům Ostrov v Havlíčkově Brodě je významným centrem kulturního a společenského života města. Areál Kulturního domu pořádá celou řadu kulturních akcí, které přitahují obyvatele nejen z Havlíčkova Brodu, ale i z širšího okolí. Jednou z nejvýznamnějších událostí, které se konají v areálu Kulturního domu, je festival „Zahrada“.

Festival Zahrada

Festival Zahrada je jednou z hlavních kulturních akcí pořádaných v areálu Kulturního domu Ostrov. Tento festival se tradičně koná v letních měsících a nabízí pestrou paletu kulturních zážitků pro návštěvníky všech věkových kategorií. Zahrada je známá svou přátelskou atmosférou a kvalitním programem, který zahrnuje hudební, divadelní a literární vystoupení.

Místa k tomu využívané je parkoviště před vstupem do budovy a parkoviště na východní straně. Kvůli nedostatečné ploše jsou využívány ale i trávníky a jiné nereprezentativní plochy.

Kromě festivalu Zahrada pořádá Kulturní dům Ostrov celou řadu dalších akcí, které přispívají k bohatému kulturnímu životu ve městě. Mezi tyto akce patří:

Koncerty různých hudebních žánrů. Divadelní představení a filmové projekce. Vernisáže a výstavy místních i národních umělců. Společenské akce, jako jsou plesy, taneční večery a společenské večírky. Dětské akce a vzdělávací programy pro školy a rodiny (ZAHRADA, 2024).



[41]



[42]

2 Letní kino

„Letní kino Pod hvězdami“ spravuje Městské divadlo a kino Ostrov. Nachází se za budovou divadla a kina. V letních měsících několikrát týdně doplňuje filmová a divadelní představení uvnitř kina.

Místo využívané k projekci letního kina je svou polohou dobře integrované do struktury města. Za vysokou budovou městského divadla a kina je i dobře odhlučněno od ruchu komunikací ve městě. Blízkost řeky dodává příjemnou přírodní atmosféru.

Architektonické uspořádání a forma je však ve velmi špatném stavu. Uspořádání prostoru omezuje k využití plné potenciální kapacity. Vzhledem k velikosti města by kapacita kina měla dosahovat větších míst. Stav povrchů a okolní zeleně je ve špatném stavu.



3 Venkovní události spojené s plesy a výstavami

S častými kulturními akcemi v Kulturním domě je důležité mít adekvátní přidružené prostory, kde mohou lidé čekat nebo se odreagovat. Před Kulturním domem jsou však tyto prostory nedostatečně dimenzované a problematické.



[43]

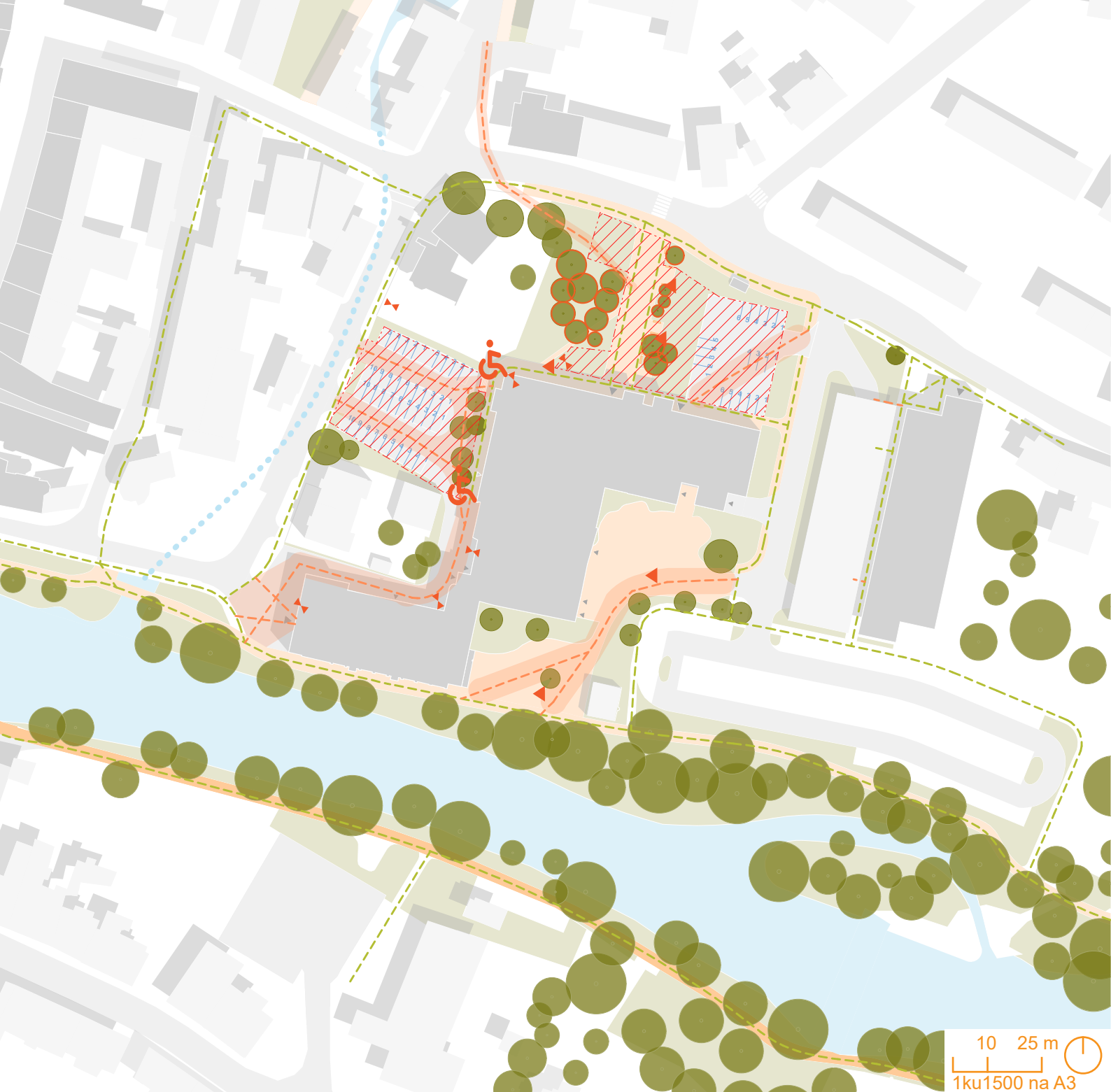


Porovnání historických struktur cest a řeky s rokem 1838

Z historického porovnání je patrné, jak moc se proměnil vývoj vodního toku. Rybníční soustava z parku Budoucnost byla prodoužena až k řece, bylo zde velké množství vodních koryt a kanálů, což ovlivňovalo polohu a intenzitu cest, kterých zde bylo málo a byly propojeny mosty.

Jelikož tato část města byla v nebezpečné záplavové oblasti, neprobíhala zde výstavba a kvůli tomu zde byla pouze jedna obslužná cesta vedoucí

do krajiny. Výstavba zde začla až ve 20. století. V tomto období se tok řeky upravil, rybník se zrušil a potok se zatrubnil pod zem. Terén se upravil tak, aby zúžil průtočnou záplavovou oblast.



Problémová mapa

- ■ ■ ■ překážka v cestní síti,
která odděluje území
- ✕ příliš úzká cesta
- ◄ velmi špatný stav
- ▨ nedostatečná plocha pro
stávající využití
- - - neoficiální cesty
- ♿ nepřístupné pro pohybově
postižené
- nevhodná volba vegetace

Hlavní zjištění analytické části

1) Doprava a propojení nádraží s centrem

Autobusové a vlakové nádraží hraje důležitou roli jako vstupní brána města, zejména díky kvalitní integraci do regionální i nadregionální dopravní sítě. Propojení nádraží s centrem však postrádá odpovídající kvalitu – hlavní trasa pro chodce je úzká a může být nebezpečná. Vede přes parkoviště a nezohledňuje komfort a bezpečnost uživatelů.

2) Kulturní akce a jejich prostorové zázemí

Areál Kulturního domu Ostrov hostí velké množství kulturních akcí, ačkoliv jeho prostranství nemá dostatečnou kapacitu. Navíc je prostor nedostatečně reprezentativní a má omezené možnosti využití, což se jeví jako značný problém vzhledem k pestrému programu akcí města.

3) Historická hodnota pozůstatků opevnění města

Dochovaná historická struktura opevnění je vzácnou hodnotou města. Zhruba 20 % hradeb zůstalo zachováno, a to především v parku Budoucnost a na jižní straně města podél řeky. Působivost těchto hradeb je znehodnocena vizuálním smogem, který vznikl nevhodně navrženými zásahy v parku a okolní panelovou zástavbou.

4) Význam vody ve veřejném prostoru

Voda je klíčovým prvkem městského prostředí – zlepšuje mikroklima, podporuje ekologickou stabilitu a má psychologický význam pro obyvatele. Přístup k vodě je dobře vyřešen mezi kulturním domem a sportovním areálem, v historickém centru města však zcela chybí. Nábřeží u nejstaršího mostu je odděleno plotem a využíváno především pro automobilovou dopravu. Obdobný problém je i v parku u hradeb, kde přístup k řece zcela schází.

5) Cyklistická infrastruktura

Cyklistická doprava hraje v Havlíčkově Brodě stále důležitější roli. Cyklostezka podél řeky má potenciál propojit hlavní veřejné prostory města. Park Budoucnost může být přirozenou spojnicí mezi centrem a krajinou na severu Havlíčkového Brodu. Nedostatkem je absence propojení mezi parkem, cyklostezkami podél řeky a vlakovým nádražím. Vzhledem k atraktivitě kraje Vysočina a Havlíčkobrodsko pro cyklistiku by komplexní propojení napomohlo městu se lépe integrovat do cyklistické sítě kraje.

6) Zelená infrastruktura a propojení města s krajinou

Havlíčkův Brod má kvalitní zelenou infrastrukturu podél řeky Sázavy, která propojuje město s okolní krajinou na východní i západní straně. Park Budoucnost představuje vzácnou urbanistickou strukturu, kde se kombinuje komunitní vyžití, kvalitní zelené prostranství a historie města. Tato dvě klíčová území však nejsou propojena, což omezuje jejich funkci a potenciál uceleného systému městské zeleně.

7) Vodáctví na řece Sázavě

Řeka Sázava hraje významnou roli již od počátků organizovaného rekreačního vodáctví v České republice. Havlíčkův Brod se nachází na strategickém místě mezi Žďárem nad Sázavou a Světlou nad Sázavou, což z něj činí přirozený bod zastavení pro vodáky. Město však postrádá odpovídající zázemí pro příjíždějící lodě, což omezuje jeho turistický potenciál a snižuje atraktivitu pro tuto cílovou skupinu.

Návrhová část

Koncepce diplomové práce

Koncepce diplomové práce je založena na analytických podkladech a na vlastních zkušenostech autora i dalších obyvatel se životem ve městě. Cílem práce je podpora hodnot městského prostředí, využití jeho potenciálu a řešení stávajících i předpokládaných problémů.

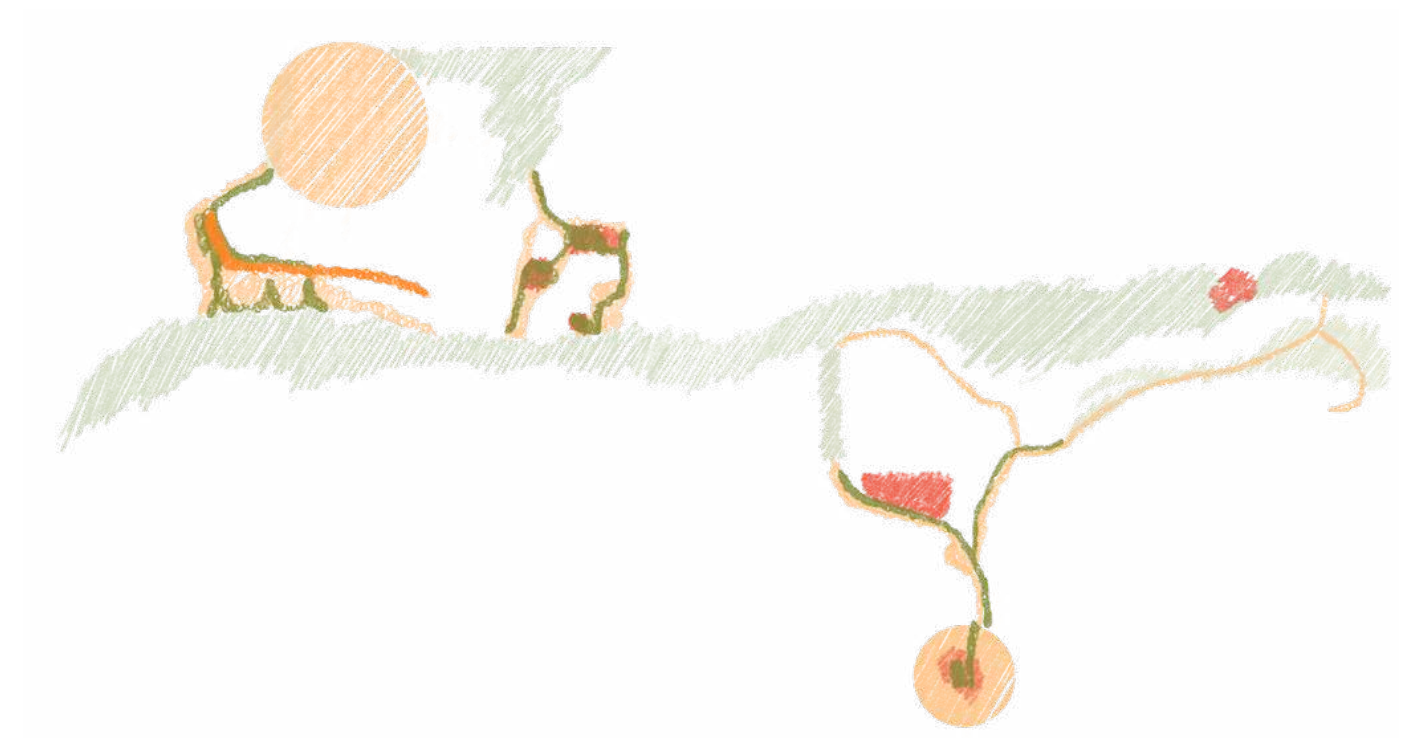
Hlavním nástrojem je tzv. „akupunktura města“, která pomocí revitalizace vybraných lokalit propojuje jednotlivé městské části a vytváří souvislý městský organismus. Tento celek bude v kombinaci s existující kvalitní infrastrukturou poskytovat optimální podmínky pro život v moderním městě. Vytvoří jakousi páteř města, která bude sloužit jako sběrná veřejná infrastruktura osobní dopravy ve městě a propojí tak různé části města mezi sebou. Současně přinese do území nové vrstvy komunitního života obyvatel a odkryje historické struktury, kterým vytvoří nové využití.

Byly vybrány takové lokality, které se tematicky propojují a představují klíčové body v městském prostoru. Není využít jejich plný potenciál nebo jsou často nefunkční. Pro každou z těchto lokalit byly vypracovány studie, které navrhuje jejich postupný rozvoj a zajišťují lepší propojení jednotlivých částí města.

Práce zdůrazňuje roli řeky Sázavy jako důležitého prvku zelené a veřejné infrastruktury. Respektuje stávající vodní režim a nenavrhuje jeho změny, ale zaměřuje se na přiblížení řeky obyvatelům města. Navrhuje nové možnosti využití řeky jako rekreační a společenské osy propojené s dalšími prvky městské infrastruktury.

Cíle diplomové práce:

- 1) Podpoření prostupnosti prostředím města
- 2) Podpora komunitního života
- 3) Podpoření klimatické odolnosti města
- 4) Podpoření historického ducha města

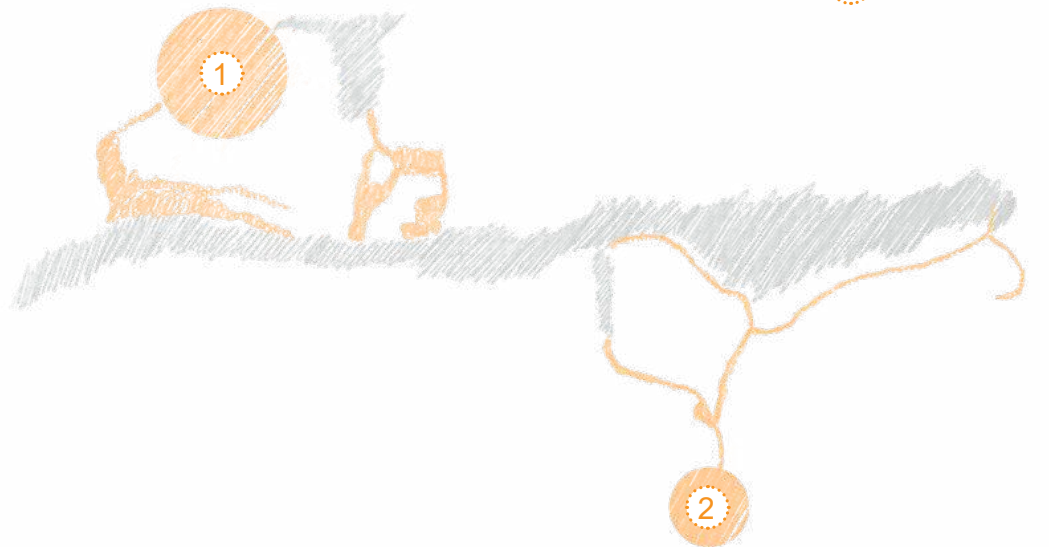


Cíle diplomové práce

1) Podpoření prostupnosti prostředím města

Cílem je propojení nádraží jako novodobé brány do města a jeho stávající páteří veřejné infrastruktury. Toho je dosaženo vytvořením nových cest pro bezmotorový pohyb. Park u řeky vytváří přímé napojení na Smetanovo náměstí v historickém centru města. Prostranství okolo kulturního domu funguje jako spojující bod mezi páteří města a parkem Budoucnost, tím vytváří důležitý bod spojení dvou os města. Tyto jednotlivé lokality svým propojením vytvoří souvislý systém.

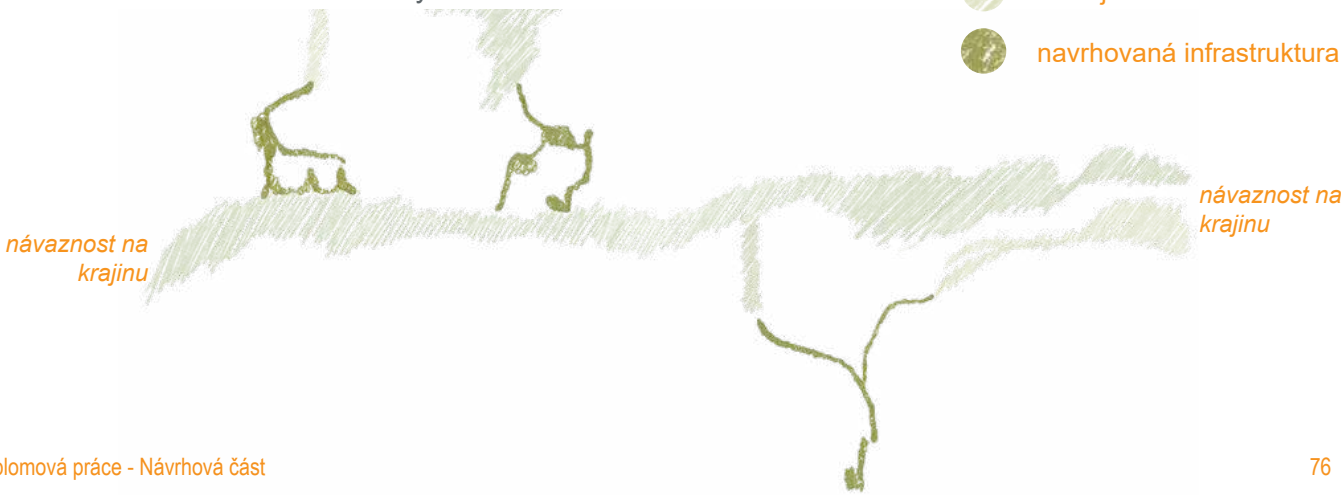
- stávající osa
- navrhované oblasti
- ① centrum města
- ② nádraží



3) Podpoření klimatické odolnosti města

V souvislosti s klimatickou změnou je zásadní větší integrace zelenomodré infrastruktury do města. Cíle je dosaženo vytvořením bodů, které propojí stávající zelenou infrastrukturu města, čímž se dosáhne souvislého ekologického systému, který se napojuje na okolní krajinu. Zásahy v jednotlivých lokalitách zlepšují mikroklima, vodní režim a zmírňují negativní dopady urbanizace na kvalitu života obyvatel.

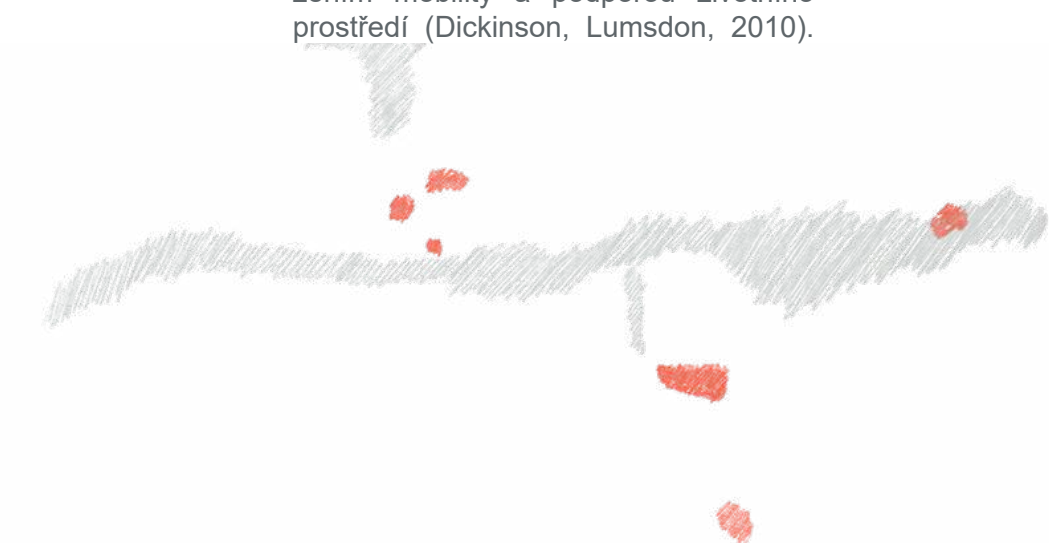
- stávající zelená osa
- navrhovaná infrastruktura



2) Podpora komunitního života

Navrhovaná „akupunktura města“ vytváří místa pro setkávání obyvatel a rozvoj komunitního života. Návrh zahrnuje různorodé prostory pro interakci ve všech městských částech, pro všechny sociální skupiny. Reflektuje potřeby obyvatel i vedení města a zároveň přitahuje návštěvníky, kteří chtějí poznat jeho historickou a kulturní identitu, a to na základě konceptu „slow tourism“. Ten klade důraz na objevování kultury, historie a charakteristik místní oblasti, spolu s omezením mobility a podporou životního prostředí (Dickinson, Lumsdon, 2010).

- stávající osa
- navrhované komunitní oblasti



4) Podpoření historického ducha města

Historické opevnění města je znovu odkryto a využito jako umělecká kulisa naučné stezky. Ta propojuje umění s bájemi a pověstmi města, které přibližují místní umělci, sochaři a řezbáři. Návrh tak posiluje historickou identitu města a obohacuje ho o nové kulturní zážitky pro obyvatele i návštěvníky.

- stávající osa

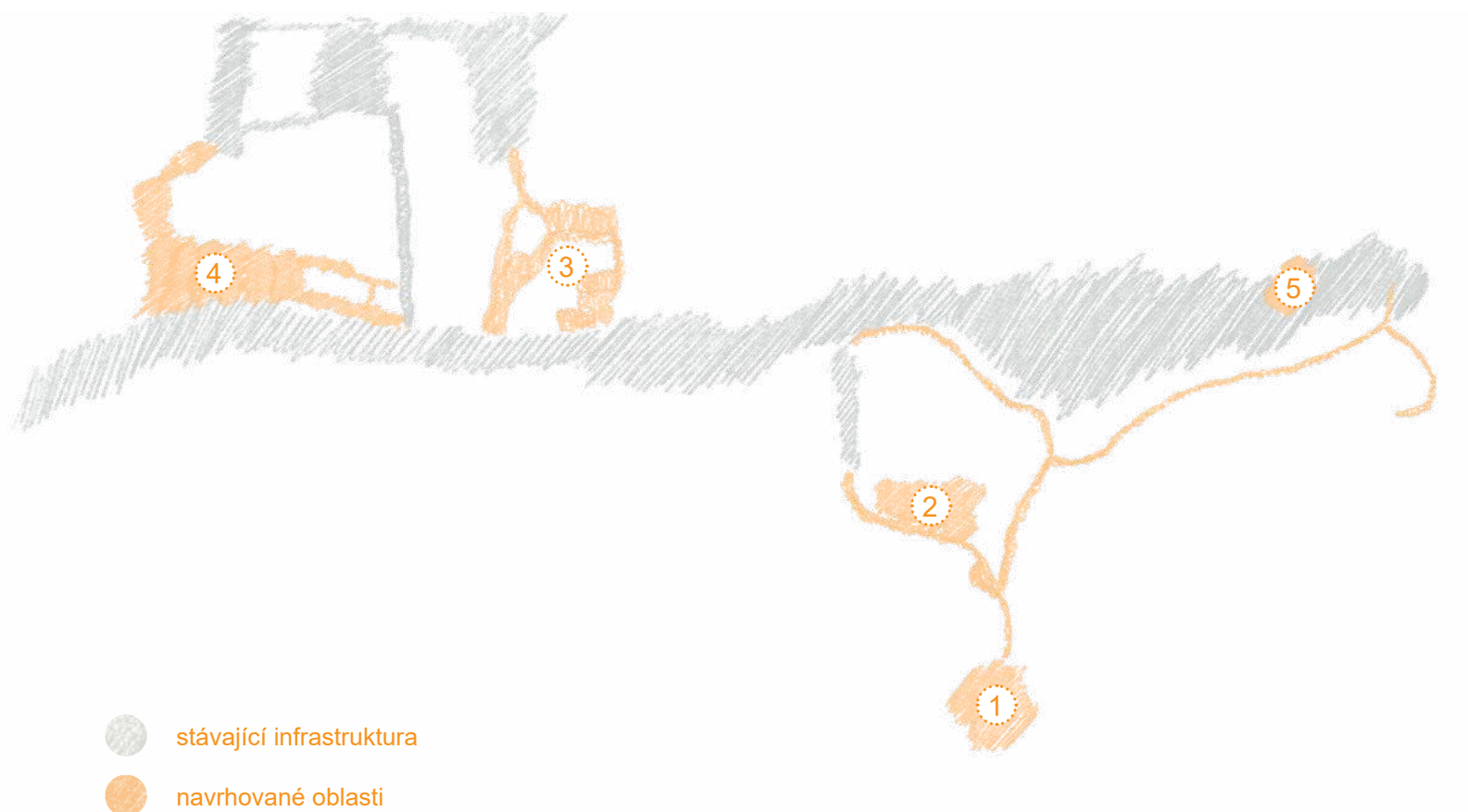




- Nádraží jako
A brána do
města
- B Okolí kulturního
domu
- C Park u řeky
- D Parkoviště,
komunitní prostor
- E Kemp,
klubovna
a bistro

- stávající stromy
- navržené stromy
- vodní toky a plochy
- pobytový trávník
- městská louka
- porost keřů
- mlatový povrch
- cyklostezka
- pěší zóna
- významné budovy
- okolní zástavba
- navržené budovy

0 25 100 m
1:4000



Akupunktura veřejných prostranství

Při analýze města bylo identifikováno několik lokalit, které budou v návrhu detailně rozpracovány. Cílem této formy „akupunktury“ veřejných prostranství je zlepšit kvalitu veřejné infrastruktury a vytvořit dokonalé propojení klíčových bodů města. Výsledkem by měl být kontinuální veřejný prostor, který bude zároveň propojen s okolní krajinou. Základem tohoto propojení je stávající „zelená osa“ města, která sleduje tok řeky Sázavy.

3) Okolí kulturního domu

Velmi vzácnou urbanistickou hodnotou Havlíčkova Brodu je přírodní park, který přímo navazuje na historické centrum města. Toto propojení však narušuje okolí kulturního domu, které v současné podobě nenaplnuje svůj potenciál.

Navrhované řešení zahrnuje vytvoření široké stezky pro chodce a cyklisty, která plynule spojí park s hlavní osou města. Součástí řešení je také transformace prostoru před kulturním domem, upraveného pro flexibilní využití při pořádání kulturních akcí i při běžném provozu. Úpravy kladou důraz na zvýšení přehlednosti, reprezentativnosti a funkčnosti prostoru, čímž posilují jeho význam v rámci městské infrastruktury.

1) Nádraží jako brána do města

Havlíčkův Brod se nachází na významné dopravní ose mezi Prahou a Brnem, což z nádraží činí nejen vstupní bránu do města, ale i do celého kraje Vysočina. V kontextu města 21. století je propojení nádraží s veřejnou infrastrukturou města nezbytné. Navrhované řešení by mělo podpořit aktivní využívání prostoru před nádražím, které by mohlo sloužit nejen jako přirozený startovací bod pro průzkum města, ale také jako místo odpočinku při čekání. Takový prostor by měl zvýšit atraktivitu okolí nádraží pro obyvatele i cestující, a zároveň přispět k oživení městské infrastruktury.

2) Modulární parkoviště

Propojení nádraží se zelenou osou města komplikuje současná přítomnost supermarketu a jeho přilehlého parkoviště. Navrhované řešení přetváří parkoviště s ohledem na budoucí rozvoj autonomní dopravy a nabízí možnost jeho snadné transformace na multifunkční veřejné prostranství.

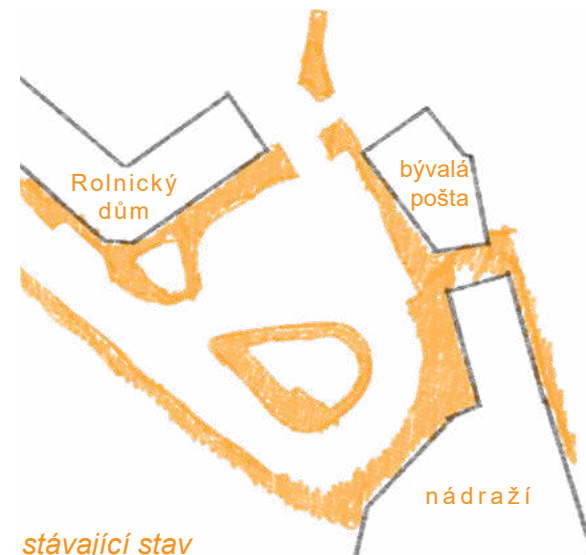
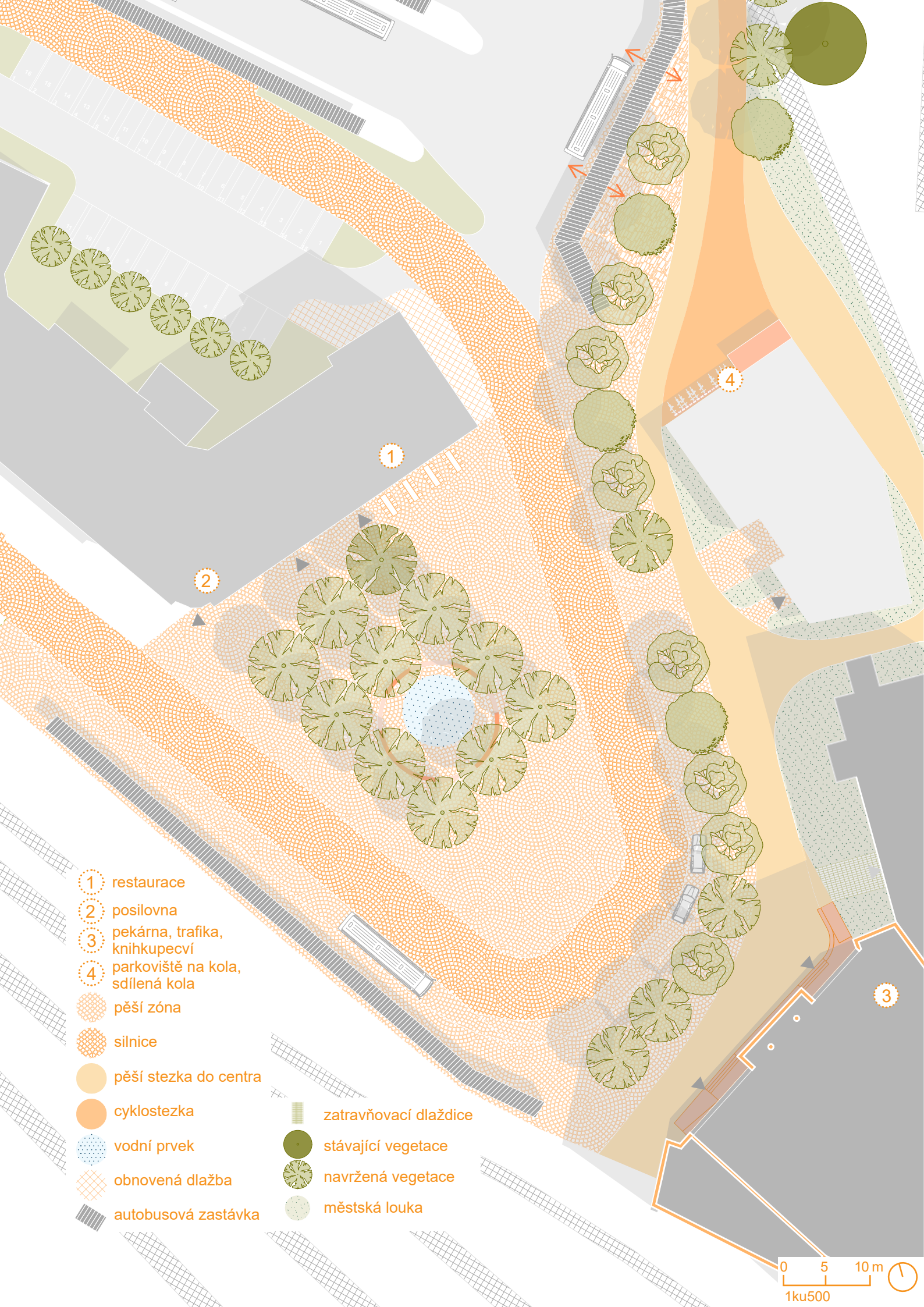
4) Park mezi hradbami a řekou

Zbývající historické opevnění města je významnou součástí jeho identity, avšak postupně ztrácí svou viditelnost a význam. Návrh oživuje hradební linie prostřednictvím umělecké stezky, která zahrnuje zastavení inspirovaná brodskými legendami a pověstmi. Stezka propojuje park a nábřeží s historickým centrem a vytváří prostor přístupný všem. Součástí návrhu je také přiblížení řeky lidem, čímž se posiluje její role jako klíčového přírodního prvku města.

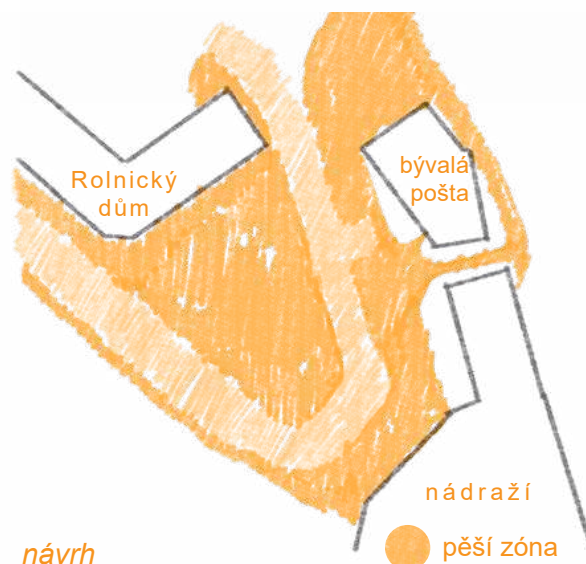
5) Kemp, klubovna a bistro

Řeka Sázava představuje významný potenciál pro rozvoj vodáckého turismu, který ve městě dosud chybí. V prostoru stávající skautské klubovny je proto navrženo nové multifunkční využití zahrnující klubovnu, bistro a první kemp ve městě. Tento projekt přinese do města novou dimenzi turismu a zároveň posílí jeho vztah k řece.

Nádraží jako brána do města



stávající stav

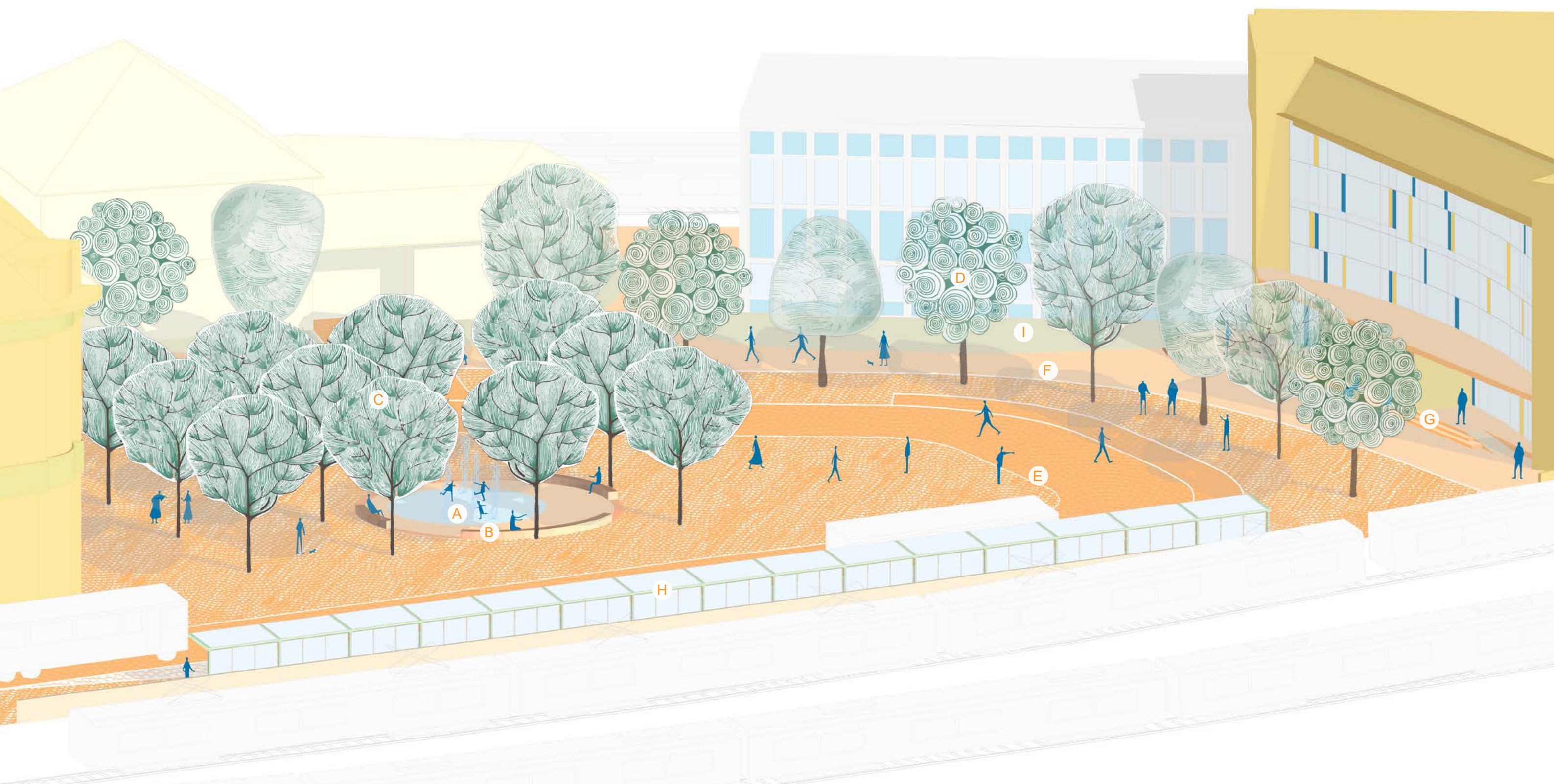


návrh

Návrh prostoru před nádražím

Hlavním cílem transformace veřejného prostranství před nádražím je sjednocení prostoru do podoby jednoho kompaktního náměstí.

Tento nový prostor propojí nádražní budovu s protilehlým Rolnickým domem a vytvoří přirozené prostředí pro komunikaci mezi živým parterem (obchod, restaurace) a samotnou budovou nádraží. Nové náměstí bude sloužit jako funkční místo pro setkávání, čekání i volnočasové aktivity.



- A vodní prvek ve
středu náměstí
- B kruhová posedová
lavice
- C bosket
stromů
- D stromořadí jako
vodící linie městem

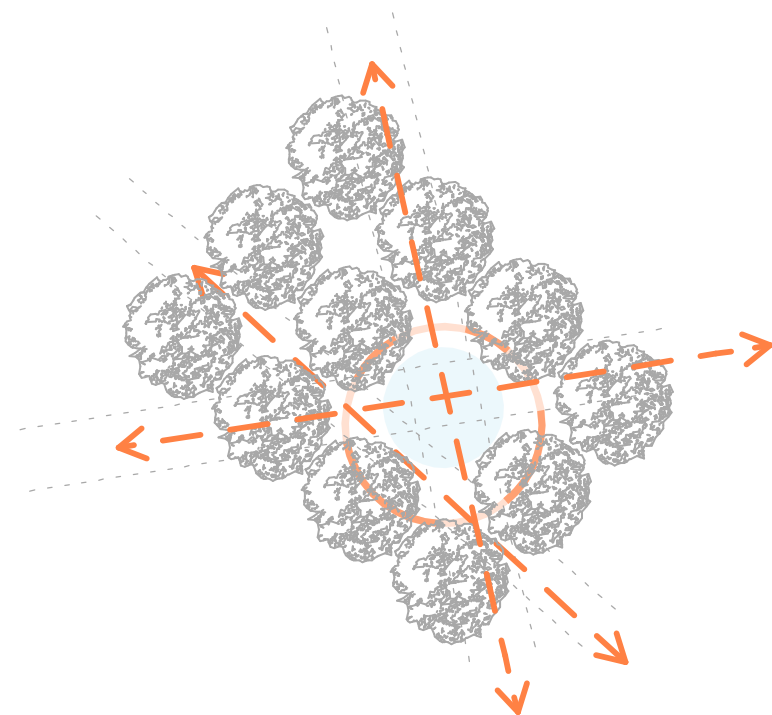
- E sdílený prostor
dopravy
- F stezka do
centra města
- G lavice
a posedová
zídka
- H zastávka
autobusu
- I městská
louka

Odpočinkové místo ve středu náměstí

Střed nově navrženého náměstí mezi nádražím a Rolnickým domem tvoří posezení pod korunami stromů ve tvaru kružnice. Toto kruhové uspořádání podporuje pocit sounáležitosti a dialogu mezi lidmi. Kruhové posezení přirozeně směřuje pohledy uživatelů do středu, čímž vzniká prostor vhodný pro konverzaci a vzájemnou interakci (Alexander, 1977).

Krytí zad kmeny stromů zvyšuje pocit bezpečí, čímž lavice splňuje i potřebu soukromí a klidu, která je pro odpočinkové zóny klíčová.

Široké linie, které kříží kruhovou lavici, vycházejí z hlavních pěších tras náměstí a zajišťují její přístupnost, aniž by bránily pohybu. V místech, kde je lavice přerušena, kruhový tvar symbolizuje pás dlažby, což přispívá k jasnému vymezení prostoru.



Vodní prvek

Uvnitř kruhového uspořádání je navržen vodní prvek, který v bosketu stromů půdorysně nahrazuje jeden strom.

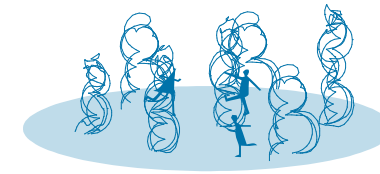
Tento prvek funguje jako významný orientační bod, který pomáhá lidem intuitivně vnímat prostor a zvyšuje jeho zapamatovatelnost (Lynch, 2000).

Vodní prvek má dva režimy, které přispívají k variabilitě prostoru.

Prvním je mělká vodní hladina, jejíž tmavá dlažba vytváří efekt vodního zrcadla. Odrážející se koruny stromů posilují estetiku prostoru a zintenzivňují vizuální propojení s vegetací.

Druhý režim představují vodní trysky, které prostor oživují a podporují aktivní využití. Tento režim je vhodný pro letní měsíce, kdy voda ochlazuje prostor a zvyšuje jeho atraktivitu. Na jaře a na podzim vodní hladina poskytuje scénickou kulisu, zachycující proměny vegetace, od květů po opadávající listy.

Vodní prvek spolu s kruhovým posezením a vegetací přispívá k vytvoření harmonického prostoru, který podporuje interakci, relaxaci i estetický zážitek a zároveň vytváří příznivé mikroklima pro pobyt v prostoru.



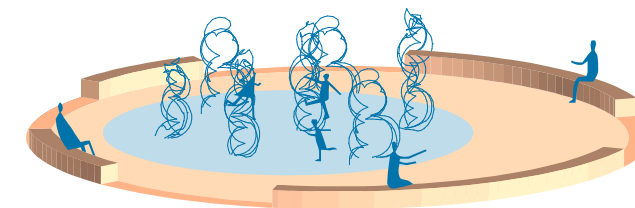
trysky vodního prvku

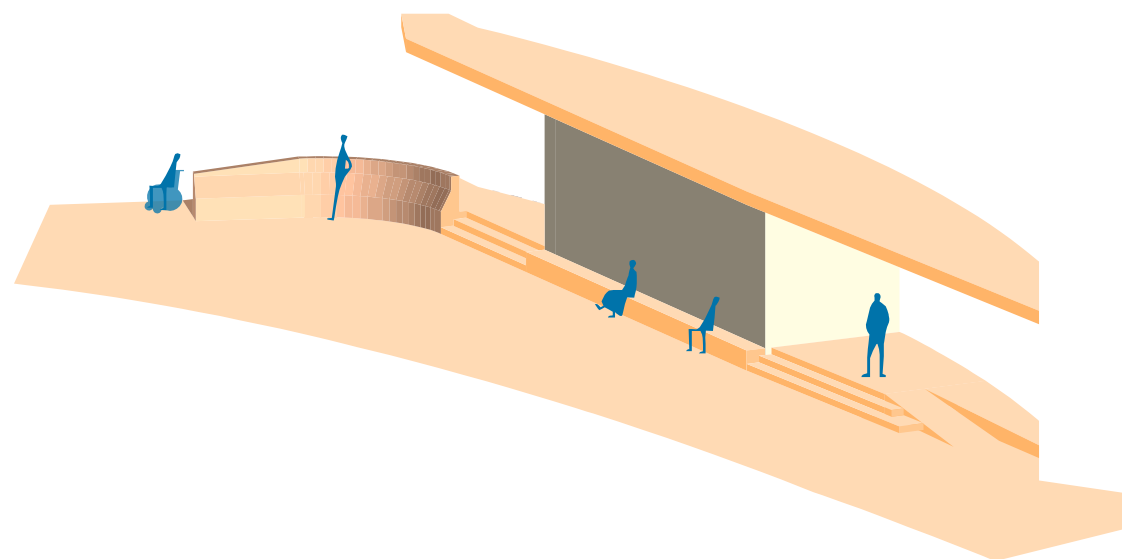


vodní zrcadlo



vypnutý vodní prvek





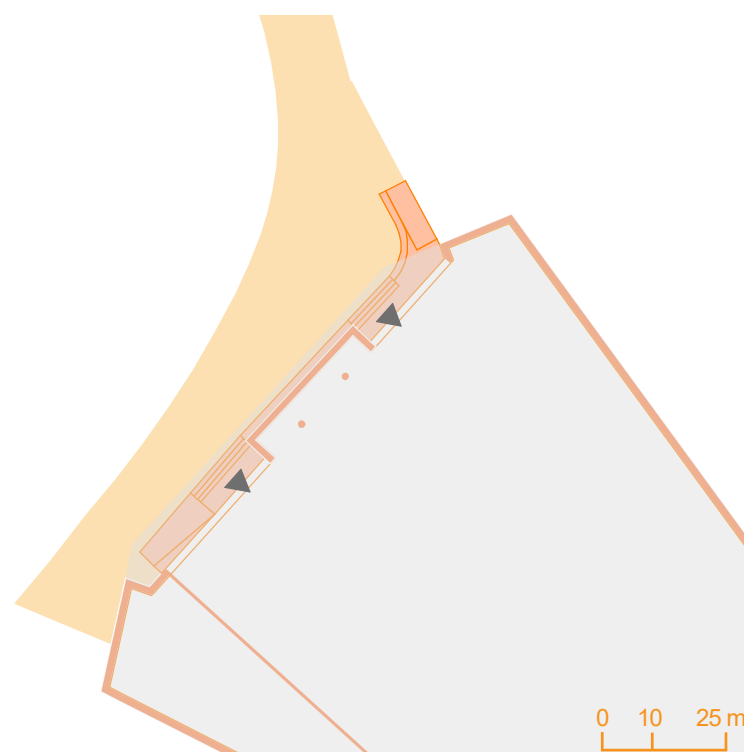
Sezení před nádražím

Prostor u vstupu do nádražní budovy je upraven tak, aby vyhovoval potřebám uživatelů vlakové dopravy při čekání na příjezdějící auta.

Mezi upraveným schodištěm podél stěny budovy je navržena posedová lavice, která se napojuje na schodiště z obou stran a působí tak jako jedna ucelená forma. Zároveň poskytuje pohodlné sezení s krytými zády při čekání.

U severního vstupu do budovy byla navržena nová rampa pro vozíčkáře, která jim umožní pohodlný vstup do budovy. Rampa je natočena směrem k pokračování pěší stezky vedoucí do města a je navržena s ohledem na uživatele s omezenou pohyblivostí i cestující s kufry. Podél rampy byla umístěna posedová zídka, která nabízí další možnosti k odpočinku či opření při čekání.

Celý tento prostor je nyní chráněn zastřešením budovy, což umožnilo odstranit původní nevhodnou stínící konstrukci. Tato konstrukce svými rozměry blokovala výhled na architektonicky hodnotnou budovu nádraží, a současně nezajišťovala efektivní ochranu před deštěm. Kvůli své výšce (pět metrů) umožňovala dešti snadno proniknout. Změna tak přispěla k vytvoření esteticky přívětivějšího a funkčního prostředí.



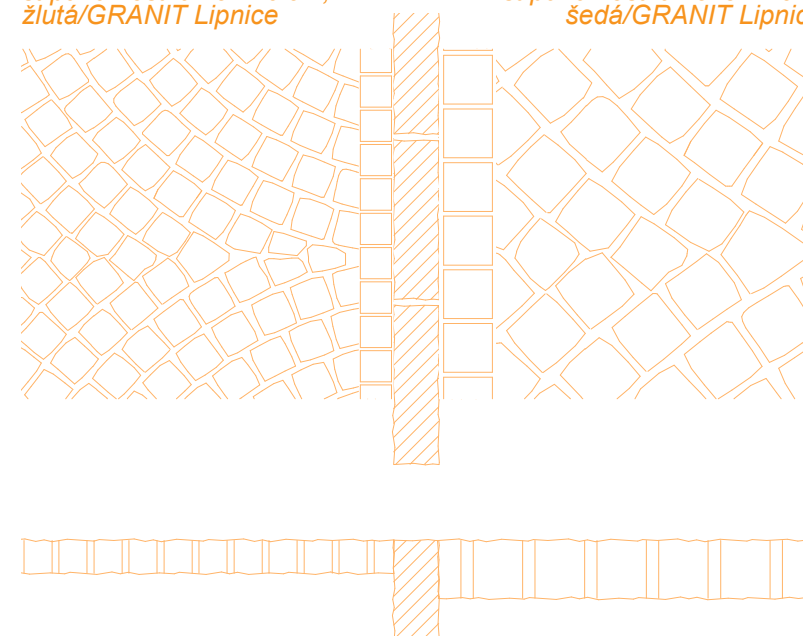
Sdílený prostor

Pro sjednocení vizuální a funkční podoby prostoru byl celý povrch náměstí navržen z jednoho materiálu, konkrétně ze žulových kostek. Silnice je dlážděna větším formátem žulových kostek než plochy určené pro pěší, přičemž přechod mezi těmito povrchy zvýrazňují linie kamenných obrubníků. Prostor však zůstává výškově sjednocen v jedné rovině.

Tento návrh reflektuje principy Shared Space (Monderman, 2009), které podporují přirozenou interakci mezi uživateli prostoru a vedou ke zpomalení dopravy bez nutnosti složitého značení. Pro zajištění bezpečnosti na náměstí je navrženo celkové snížení rychlosti vozidel.

štípaná kostka vel 4/6 cm,
žlutá/GRANIT Lipnice

štípaná kostka vel 8/11 cm,
šedá/GRANIT Lipnice



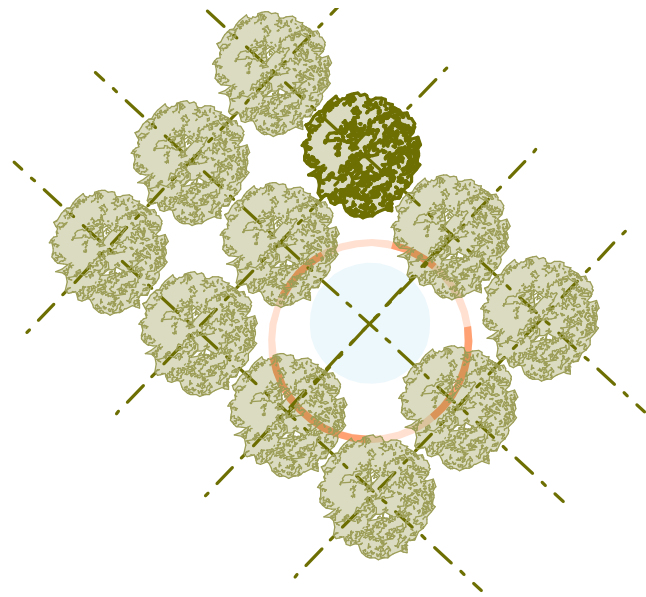
Použitá dlažba

Dlažba použitá na náměstí je z místního kamenolomu GRANIT Lipnice. Stejný typ dlažebních kostek je použit v historickém centru města.

Návrh vegetace

Bosket stromů

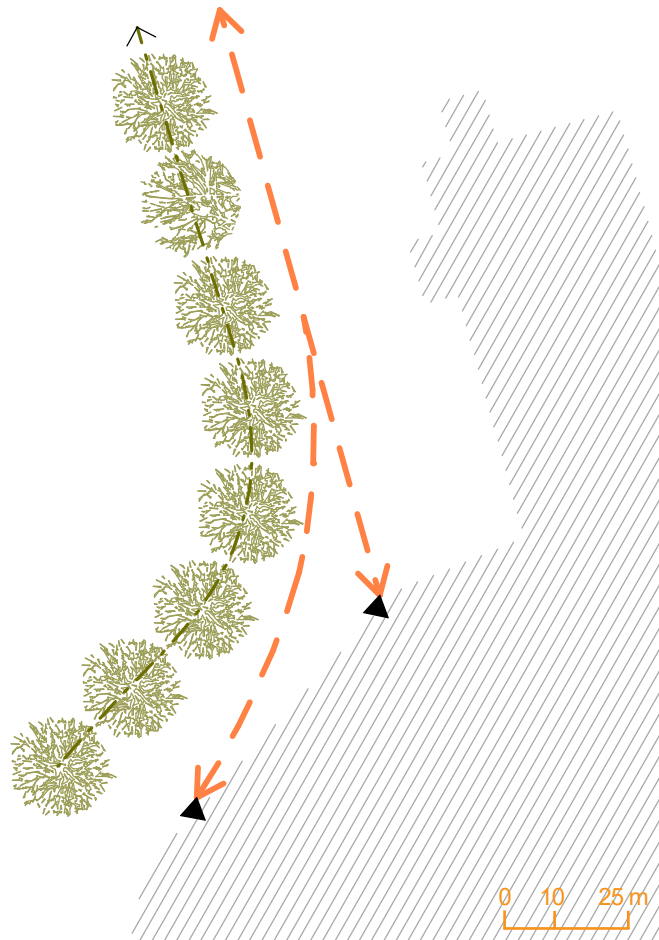
Bosket stromů doplňuje stávající vegetaci a vytváří „střechu“ pobytového prostoru ve středu náměstí. Vegetace je navržena bez záhonů a keřů, což umožňuje plnou průchodnost prostoru ze všech směrů. Tím se prostor vizuálně i funkčně sjednotí, přičemž velké množství stromů zjemní hrubé architektonické prvky okolních budov a přispěje k příznivému mikroklima pro pobyt. Vzhledem k velké výšce okolních budov tak dostane veřejné prostranství příjemné lidské měřítko.



Stromořadí jako vodící prvek městem

Navržené stromořadí slouží jako vodící prvek, který provází návštěvníky od nádraží k řece a propojuje další důležitá veřejná prostranství ve městě.

Toto stromořadí začíná u vstupu do nádražní budovy a svým dynamickým uspořádáním usnadňuje orientaci v prostoru a povzbuzuje k jeho dalšímu prozkoumávání. Stromy podél této trasy městem nejen zdůrazňují spojení mezi klíčovými body města, ale také vytvářejí přirozený přechod mezi městskou zástavbou a krajinou.



Hospodaření s dešťovými vodami

Hospodaření s dešťovými vodami je v návrhu řešeno vyspádováním povrchů do dešťových záhonů podél budov. A také vyspádování povrchů blízko stromů směrem k nim. Dlažba po celém povrchu náměstí je řešena žulovými kostkami, které mezi sebou mají vodo- propustnou spáru žulového písku, nebo kamenné drtě.

Stávající vegetace

Skupinka tří stromů, která je před Rolnickým domem je dle dendrologického průzkumu neperspektivní, s výjimkou stromu, který je v návrhu zachován a na který navazuje bosket stromů stejného druhu (dendrologický průzkum města Havlíčkův Brod).

Stromořadí podél příjezdové silnice k nádraží je sice dlouhodobě perspektivní, ale taxus stromu je zvolen takový, že svojí malou celkovou i podchodnou výškou vytváří neprostupnou hranici územím. Jelikož se ale jedná o mladé jedince, je možné je přesadit do vhodnějších prostranství ve městě.

Návrh vegetace

Zachovaný strom Jírovec pleťový (*Aesculus carnea*) má ideální vlastnosti stromu do městského prostředí. Odolává suchu, snáší městské exhalace a je vhodný do zpevněných ploch. Díky své výšce 6–15 metrů poskytuje dostatečnou podchozí výšku. V návrhu je proto doplněn dalšími stromy stejného druhu, čímž vzniká kompaktní bosket.

Linie stromořadí je navržena ze stromů, které jsou ideální do městského prostředí, a svojí výškou a šířkou odpovídají konceptu vodící linie městem. Tyto stromy jsou součástí návrhů ve všech zpevněných plochách veřejného prostoru. Konkrétní taxony jsou uvedeny na následující straně.



- stávající stromy
 - navržené stromy doplňující stávající druh
 - navržené smíšené stromy
 - trvalkový záhon
 - vsakovací trvalkový záhon
 - osa vegetace
 - směr odtoku vody
- 0 5 20 m
1ku750

Návrh stromů

V reakci na postupující klimatické změny je nezbytné přizpůsobit výsadbu městské zeleně tak, aby byly schopny odolat novým klimatickým podmínkám v České republice. Zvyšující se teploty, častější sucha a extrémní povětrnostní podmínky představují pro městskou vegetaci značné výzvy. Výběr druhů stromů odolných vůči těmto stresovým faktorům je proto klíčový pro zachování ekologických, estetických a zdravotních funkcí městské zeleně.

Výsledkem bude odolnější městská zeleň, která bude schopna plnit své funkce i v měnících se klimatických podmínkách. Taxony vybrané v návrhu odpovídají klimazoně, ve které se město nachází. Zároveň jsou vhodné do zpevněných ploch, snášejí sucho, odolávají exhalacím a městskému prostředí, snášejí vápenité půdy a neutrální půdy, a zároveň nejsou jedovaté pro člověka .



[44]
Fraxinus ornus ,Obelisk'
Jasan zimnář ,Obelisk'
výška: 8 - 10 m, šířka: 5 - 7 m
středně citlivá dřevina na sůl
slunné, polostín
odolný vůči větru
stromořadí, parkový a solitérní strom.



[48]
Acer campestre ,Elsrijk'
Javor babyka ,Elsrijk'
výška: 8 - 12 m, šířka: 4 - 6 m
tolerantní na posyp. sůl
slunce, polostín, stín
velmi odolný vůči větru
významný pro včely
stromořadí, parkový a solitérní strom, parkoviště
klimazóna 5a



Elaeagnus angustifolia
Hlošina úzkolistá
výška: 5 - 10 m, šířka: 5 - 10 m
tolerantní dřevina na posyp. sůl
plně osluněné, Polostín
velmi odolný vůči větru:
termín květu: V., VI.
významný pro včely
alergenní
parkový a solitérní strom.
klimazóna:4



[49]
Acer campestre
Javor babyka
výška: 10 - 15 m, šířka: 5 - 10 m
tolerantní na posyp. sůl
slunce, polostín, stín
velmi odolný vůči větru
významný pro včely
bulváry a široké ulice, parky, náměstí, průmyslové oblasti, velké zahrady, větrolamy
klimazóna 5a



[45]
Gleditsia triacanthos ,Skyline'
Dřezovec trojtrnný ,Skyline'
výška: 15 - 20 m, šířka: 7 - 10 m
tolerantní na posyp. sůl
plně osluněné
náchylný k poškození větrem
termín květu: VI.
významný pro včely
výrazně jemná textura
stromořadí, parkový a solitérní strom.
klimazóna 6a



[46]
Gleditsia triacanthos ,Moraine'
Dřezovec trojtrnný ,Moraine'
výška: 15 - 20 m, šířka: 8 - 10 m
tolerantní na posyp. sůl
plně osluněné
náchylný k poškození větrem
termín květu: VI.
významný pro včely
není alergenní
výrazně jemná textura
stromořadí, parkový a solitérní strom.
klimazóna 6a



[47]
Pyrus calleryana ,Chanticleer'
Hrušeň Calleriova ,Chanticleer'
výška: 8 - 12 m, šířka: 5 - 7 m
středně citlivá dřevina na sůl
plně osluněné
velmi odolný vůči větru
termín květu: IV., V.
významný pro včely
stromořadí, parkový a solitérní strom.
klimazona 5b

(Havlis, 2024).



[50]
Fraxinus angustifolia
Jasan úzkolistý
výška: 20–35 m, šířka:10-15
tolerantní na posyp. sůl
slunce, polostín
velmi odolný vůči větru
není jedovatý pro člověka
široké ulice, stromořadí, park
klimazóna 6b



[51]
Acer campestre ,Elegant'
Javor babyka ,Huibers Elegant'
výška: 6-12 m, šířka:6-9
tolerantní na posyp. sůl
slunce, polostín
velmi odolný vůči větru
významný pro včely
bulváry a široké ulice, úzké ulice, stromy do nádob, střešní zahrady, pobřežní zóny, průmyslové oblasti
klimazóna 6b



[52]
Alnus x spaethii ,Spaeth'
Olše Spaethova
výška: 6-12 m, šířka:6-9
tolerantní na posyp. sůl
slunce, polostín
velmi odolný vůči větru
významný pro včely
bulváry a široké ulice, parky, náměstí, hřbitovy, pobřežní zóny, průmyslové oblasti, velké zahrady, větrolamy
klimazóna 6a

(Havlis, 2024).

Dopravní řešení

Hlavní změnou dopravního řešení prostoru před nádražím je zrušení točny pro automobily a autobusy, stejně jako přilehlých parkovacích ploch určených pro zákazníky pobočky České pošty, která byla uzavřena v roce 2023. Tímto krokem se zmenšila plocha využívaná výhradně pro auta a prostor nádraží se tak stane převážně pěší zónou.

Nově bude silnice pouze jednosměrná, výjezd z jednosměrného provozu bude napojen podél autobusového nádraží na obousměrnou komunikaci za budovou Rolnického domu. Tímto řešením by mělo dojít k větší plynulosti a bezpečnosti provozu, neboť v současnosti je pouze jedna část silnice jednosměrná a dochází tak k nebezpečným manévřům řidičů, kteří často vjíždí do protisměru a ohrožují bezpečnost ostatních účastníků provozu.

Šířka silnice byla dimenzována dle platných norem tak, aby umožnila průjezdu autobusů i zásahových vozidel, přičemž oblouky v zatáčkách byly navrženy s ohledem na vlečné křivky veřejné dopravy. U nádražní budovy byl vytvořen záliv pro krátkodobé parkování, který slouží pro vyzvednutí cestujících vlakové dopravy.

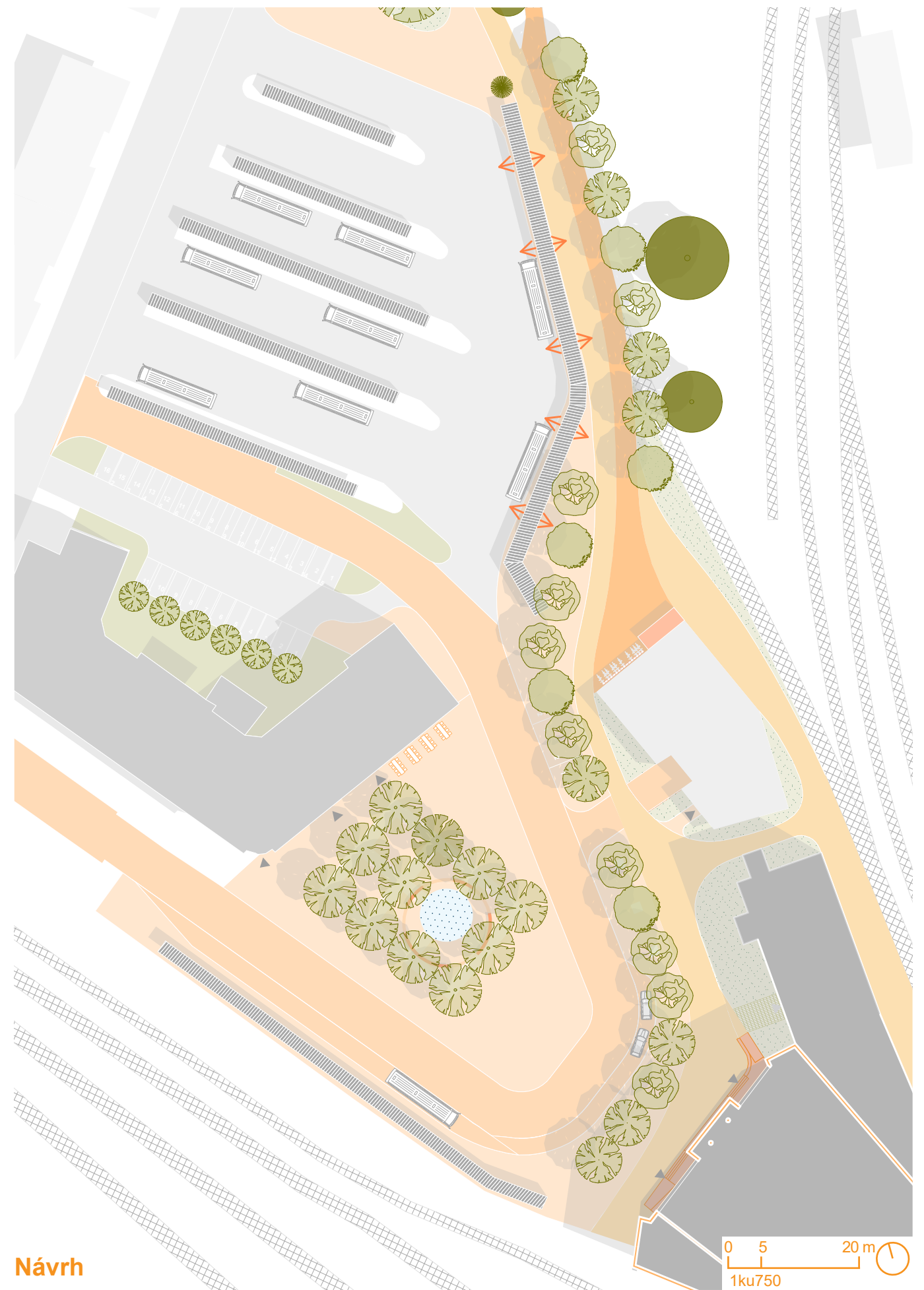
Autobusová zastávka, umístěná na jihozápadní straně náměstí, je zachována. Odstranění neprůchodné linie stromořadí podél silnice umožnilo její integraci do celého prostoru náměstí, čímž byla zlepšena přístupnost.

Parkovací plochy před bývalou poštou byly redukovány a nahrazeny parkovacími místy pro osoby se zdravotním postižením, kteří tak budou mít funkce budov blízko místa zaparkování. Zbylé parkování je řešeno za a před Rolnickým domem. Auta tak nebudou vizuální a funkční překážkou v prostoru, který je věnován lidem, ale budou v dostatečné blízkosti nádraží. Další záchytné parkoviště je navrženo podél stezky do města u prodejny Kaufland.





Stávající stav



Návrh

Kombinace cyklistické a vlakové dopravy

Kombinace cyklistické a vlakové dopravy má na Havlíčkověbrosku velký potenciál, který dosud nebyl plně využit.

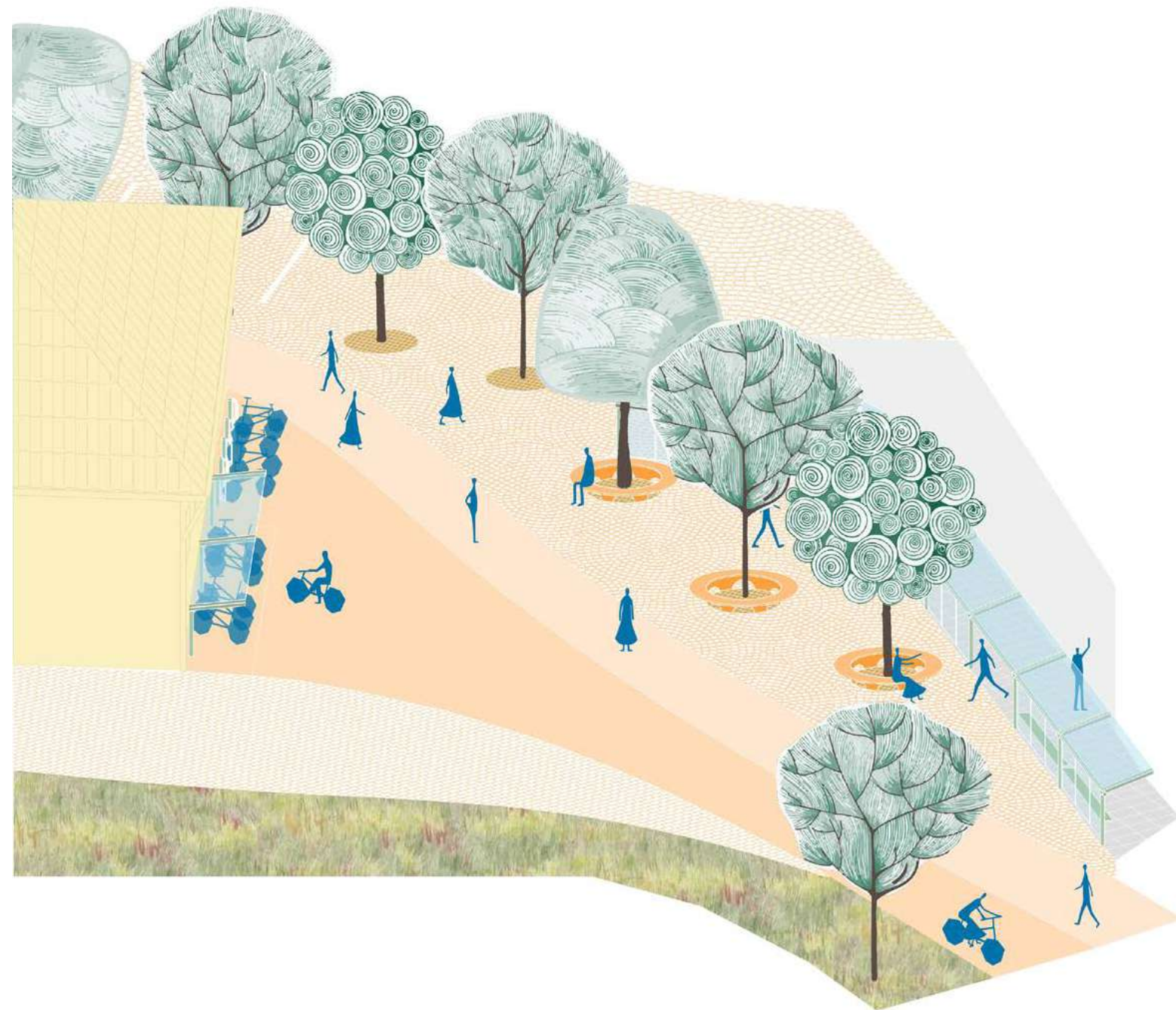
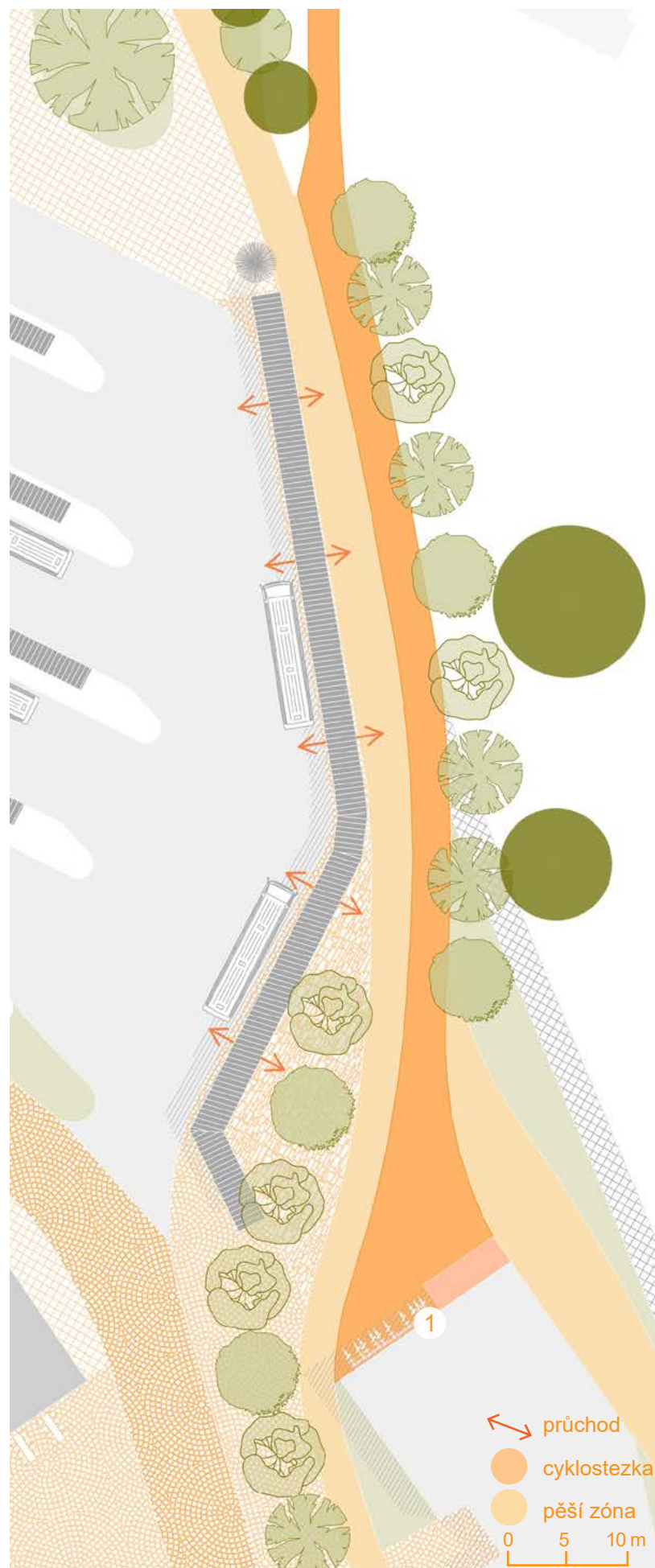
Návrh se proto zaměřuje na propojení s páteří zelenou a veřejnou infrastrukturou podél řeky, a to nejen pro pěší, ale i pro cyklisty. Navržený systém cyklostezek začne u vlakového nádraží, odkud povede přes obytné oblasti podél řeky až do centra města. Z centra pak cyklotrasy pokračují do malebné krajiny Havlíčkověbroska.

Oddělení pěší a cyklistické dopravy

Cyklostezka pokračuje souběžně s pěší trasou podél autobusového nádraží, v místech dnešního nevyužitého parkoviště bývalé pobočky České pošty a nepoužívané vlakové vlečky. Tímto řešením vznikne efektivní propojení mezi vlakovým nádražím a prostorem před obchodem Kaufland, který leží na trase směrem do centra města. Zároveň se odstraní problém s nebezpečným přecházením silnic, kterými projíždějí autobusy k jednotlivým zastávkám.

Stávající konstrukce přístřešků autobusového nádraží je v současnosti neprostupná v celé své délce. Navrhuje se odstranění skleněných segmentů v místech, kde nejsou umístěny lavice. Toto opatření propojí jednotlivé zastávky s novou pěší stezkou a zvýší propustnost celého nádraží.

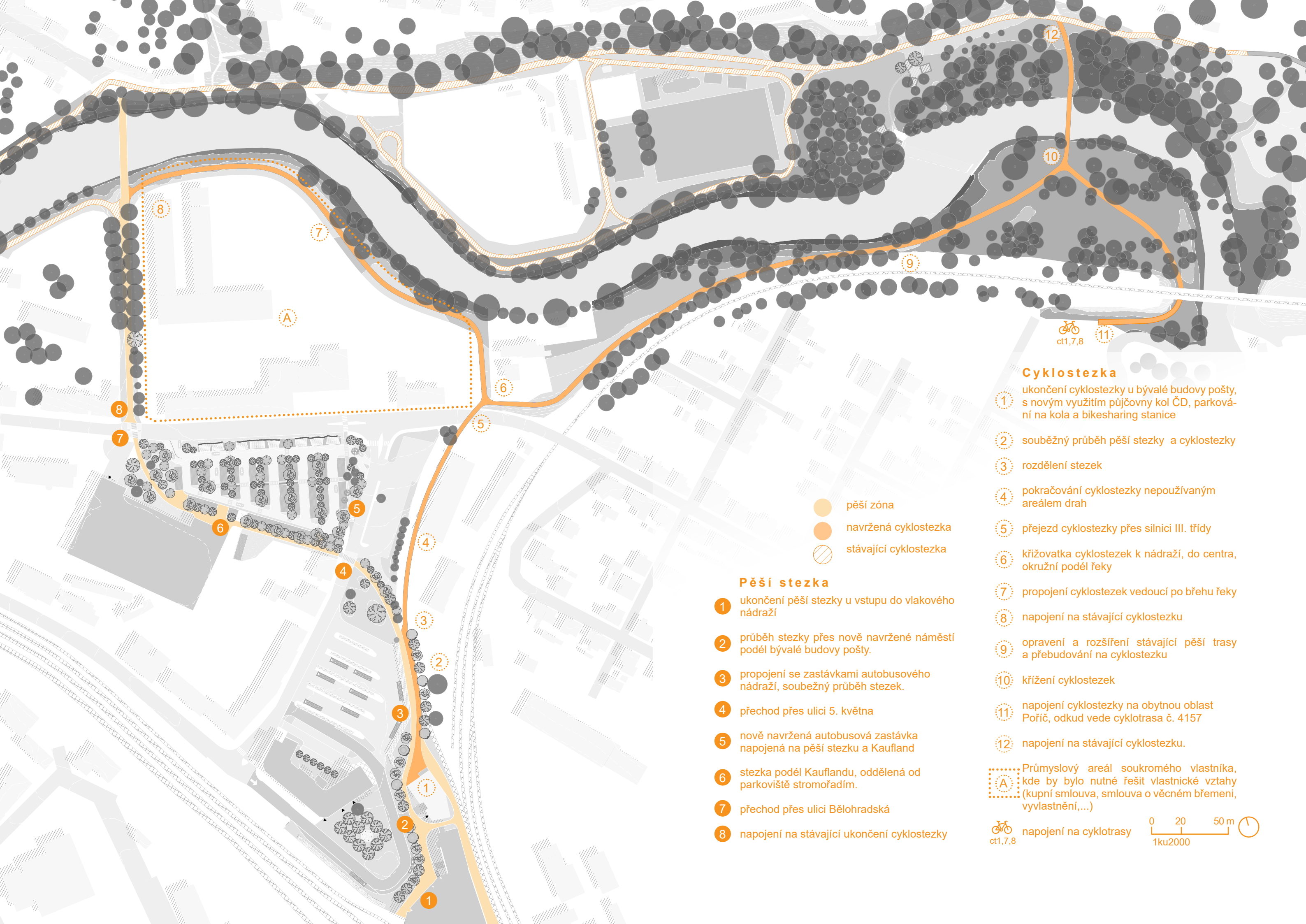
Pěší trasa je od cyklostezky oddělena kvůli vysoké intenzitě provozu. V úseku podél autobusových zastávek vedou obě trasy souběžně, aby byla zachována bezpečnost i plynulost pohybu cyklistů. Dále se cyklostezka od pěší trasy odděluje – pěší stezka pokračuje přes intenzivně využívané plochy kolem Kauflandu, zatímco cyklostezka je vedena industriálním areálem po bývalých kolejích nevyužívané vlakové vlečky. Na konci se cyklotrasa napojuje na páteří stezku podél řeky, jejíž součástí je nově navržené rozšíření.



Parkoviště a stojany na sdílená kola

Pro podporu kombinované dopravy vznikne u bývalé pošty na nádraží parkoviště pro kola. Obyvatelé dojíždějící vlakem do práce či do školy tak budou moci na nádraží kolo zanechat, a po návratu si ho vyzvednout. Další efektivní možností je zavedení systému sdílených kol. Dvě navrhované stanice, jedna u nádraží a druhá v parku Budoucnost, by usnadnily rychlý přesun návštěvníků mezi nádražím a centrem města.

Bývalá budova pošty by mohla najít nový účel jako půjčovna kol Českých drah. Tento systém půjčoven je již úspěšně provozován v mnoha turisticky atraktivních oblastech a na velkých nádražích po celé České republice.



-  pěší zóna
-  navržená cyklostezka
-  stávající cyklostezka

Pěší stezka

- 1 ukončení pěší stezky u vstupu do vlakového nádraží
- 2 průběh stezky přes nově navržené náměstí podél bývalé budovy pošty.
- 3 propojení se zastávkami autobusového nádraží, souběžný průběh stezek.
- 4 přechod přes ulici 5. května
- 5 nově navržená autobusová zastávka napojená na pěší stezku a Kaufland
- 6 stezka podél Kauflandu, oddělená od parkoviště stromořadím.
- 7 přechod přes ulici Bělohorská
- 8 napojení na stávající ukončení cyklostezky

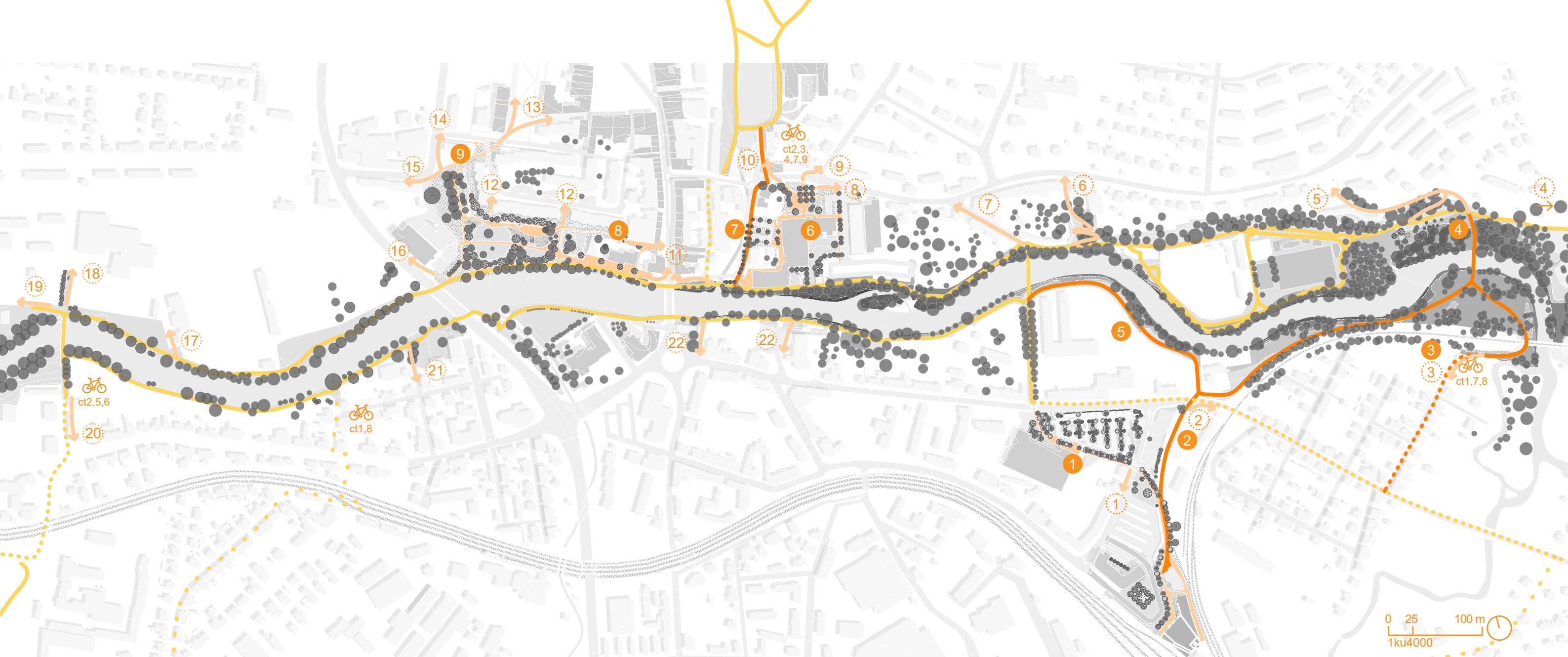
Cyklostezka

- 1 ukončení cyklostezky u bývalé budovy pošty, s novým využitím půjčovny kol ČD, parkování na kola a bikesharing stanice
- 2 souběžný průběh pěší stezky a cyklostezky
- 3 rozdělení stezek
- 4 pokračování cyklostezky nepoužívaným areálem drah
- 5 přejezd cyklostezky přes silnici III. třídy
- 6 křižovatka cyklostezek k nádraží, do centra, okružní podél řeky
- 7 propojení cyklostezek vedoucí po břehu řeky
- 8 napojení na stávající cyklostezku
- 9 opravení a rozšíření stávající pěší trasy a přebudování na cyklostezku
- 10 křížení cyklostezek
- 11 napojení cyklostezky na obytnou oblast Poříč, odkud vede cyklotrasa č. 4157
- 12 napojení na stávající cyklostezku.

 Průmyslový areál soukromého vlastníka, kde by bylo nutné řešit vlastnické vztahy (kupní smlouva, smlouva o věcném břeměni, vyvlastnění,...)

 napojení na cyklotrasu ct1,7,8

0 20 50 m
1:20000



Propojení města cyklostezkami

Rozšíření stávající cyklistické infrastruktury v jihovýchodní části města a její propojení s vlakovým a autobusovým nádražím vytvoří ucelený systém, který podpoří rozvoj udržitelné osobní dopravy. Ta se v posledních letech stává ve městě stále žádanější.

- navržená cyklostezka
- pěší zóna
- stávající cyklostezka
- napojení na město
- ... stávající cyklotrasy
- 🚲 napojení na cyklotrasy - info na následující straně

- 1 pěší propojení nádraží s centrem města
- 2 cyklostezka propojující nádraží s cyklostezkou podél řeky
- 3 napojení na část města Poříč, Vysočany
- 4 spojení nové cyklostezky se stávající u sportovního areálu Plovárenská
- 5 spojení nové cyklostezky se stávající u průmyslového areálu
- 6 pěší propojení parku budoucnost s páteří infrastrukturou podél řeky
- 7 cyklostezka propojující park Budoucnost s páteří infrastrukturou podél řeky
- 8 pěší propojení parku s Dolní ulicí
- 9 pěší propojení Smetanova a Havlíčkova náměstí s parkem u řeky a páteří infrastrukturou podél řeky

- 1 sociální bydlení Nádražní
- 2 část města - Poříč, Vysočany
- 3 část města - Poříč, Vysočany
- 4 nákupní oblast Stříbrný dvůr, napojení do krajiny
- 5 sídliště Horní Žižkov
- 6 sídliště Horní Žižkov
- 7 sídliště dolní Žižkov, centrum města
- 8 ul. Prokopa holého, část města Vršovice
- 9 park Budoucnost - napojení s částmi města Výšina, Vršovice, Kokořín, napojení do krajiny Vlkovska
- 10 Dolní ulice - historická část města
- 11 sídliště v Rámech

- 12 Smetanova a Havlíčkovo Náměstí
- 13 sídliště v ulici Beckovského
- 14 sídliště a RD. Ledečská
- 15 Masarykova ulice
- 16 sportovní areál TJ Jiskra
- 17 sídliště Ledečská, Letná, psychiatrická léčebna a nemocnice
- 18 část města Perknov, RD Rozkoš, napojení na Krajinu Lipnicka
- 19 část města RD a průmyslu Humpolecká
- 20 střední škola, sídliště Jihlavská
- 21 sociální bydlení ul. Bělohorská
- 22 část města Humpolecká

Podpora turismu

Systém cyklostezek vytvoří sportovní okruh o velikosti 4,3 km s převýšením pouze 9 m. Tím se vytvoří další příležitost ke sportovním aktivitám nejen na Havlíčkovobrodsku.

Obyvatelé okresu jezdí do nedaleké Přibyslavi na cyklostezku po bývalé vlakové vlečce o délce 9,2 km. Ačkoliv stezka není okružní a má převýšení 55 m, navštěvují ji od dubna do října denně stovky návštěvníků.

Vytvořením cyklistického okruhu tak vznikne nová aktivita, která rozvine turismus a přiláká nové uživatele do města.

Porovnání s cyklostezkami v okolí města:

Přibyslav - Cyklostezka vede po tělese staré zrušené železniční trati podél řeky Sázavy přes vesnici Ronov až do vesnice obce Sázava, kde dále pokračuje cyklotrasami do krajiny. Na trase je občerstvení a několik zastavení. Stezka není okružní.

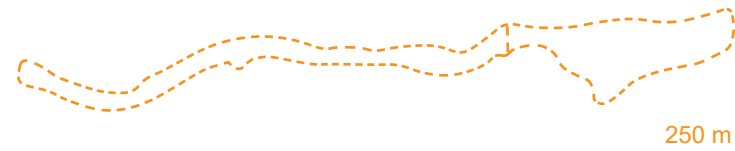
délka cyklostezky: 9,3 km
převýšení cyklostezky: 60 m

Světlá nad Sázavou - Cyklostezka vede podél pravého břehu řeky Sázavy. Stezka není okružní.
délka cyklostezky: 4,3 km
převýšení cyklostezky: 25 m

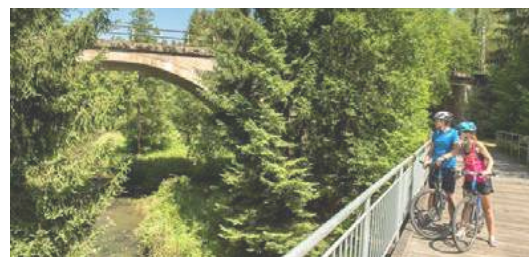
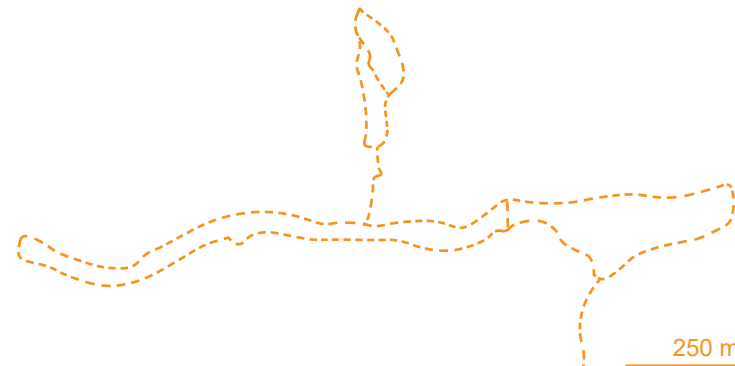
Pelhřimov - Cyklostezka z Pelhřimova do Vokova začíná na kraji města Pelhřimov a dále vede podél rybníků a řeky Bělá. Stezka není okružní.
délka cyklostezky: 3 km
převýšení cyklostezky: 13 m

Štoky - Cyklostezka vede do Antonínova Dolu podél silnice první třídy (Havlíčkův Brod - Jihlava). Stezka není okružní.
délka cyklostezky: 2,8 km
převýšení cyklostezky: 40 m

4,3 km dlouhý okruh s převýšením 9 m



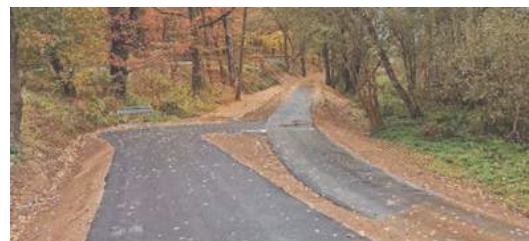
Propojení s nádražím a cyklostezkami v parku



[53]



[54]



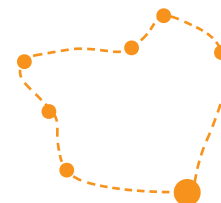
[55]



Havlíčkův Brod - Český Dvůr - Knyk - Veselý Žďár - Havlíčkův Brod (16 km)
ct1
č.4153



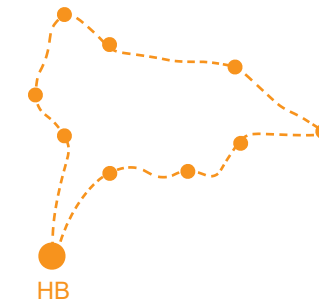
Havlíčkův Brod - Okrouhlička - Vysoká - Havlíčkův Brod (28 km)
ct2
č.4153
č.4157



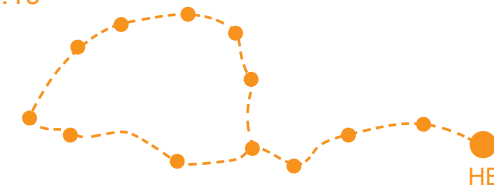
Havlíčkův Brod - Jilem - Chotěboř - Česká Bělá - Havlíčkův Brod (45 km)
ct3
č.4153
č.4154
č.4157



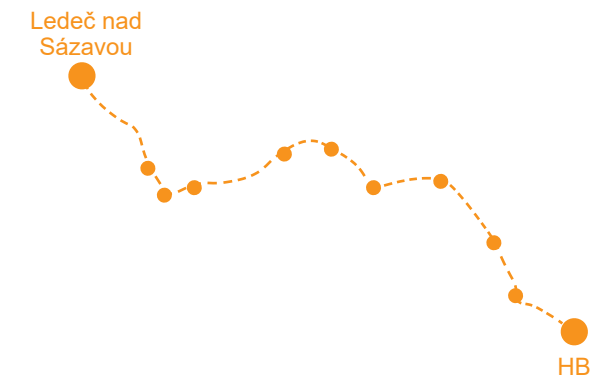
Havlíčkův Brod - Horní Krupá - Česká Bělá - Havlíčkův Brod (32 km)
ct4
č.4153
č.4157



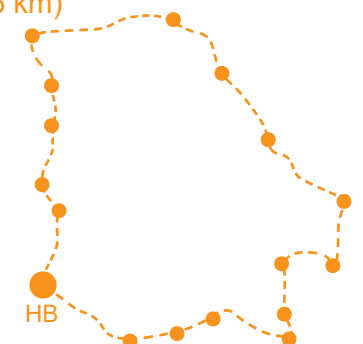
Havlíčkův Brod - Okrouhlice - Lipnice nad Sázavou - Havlíčkův Brod (35 km)
ct5
č.19



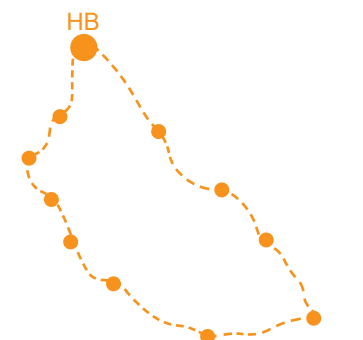
Havlíčkův Brod - Lučice - Světlá nad Sázavou - Dolní město - Ledeč nad Sázavou (38 km)
ct6
č.19



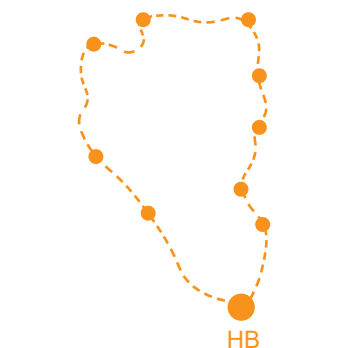
Havlíčkův Brod - Přibyslav - Havlíčkova Borová - Chotěboř - Jilem - Havlíčkův Brod (65 km)
ct7
č.19
č.4122
č.4156
č.4154



Havlíčkův Brod - Štoky - Polná - Havlíčkův Brod (52 km)
ct8
č.4153



Havlíčkův Brod - Jilem - Malčín - Lučice - Havlíčkův Brod (45 km)
ct9
č.4153
č.4157



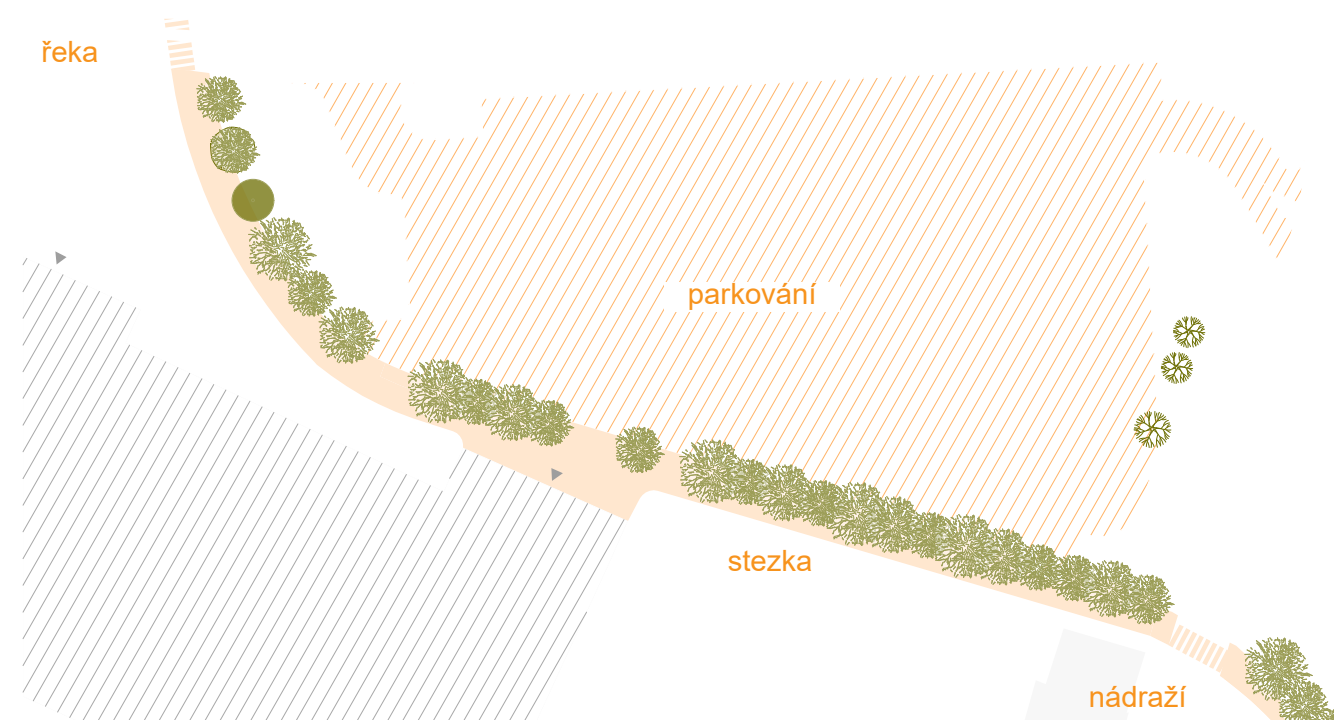
Parkoviště, komunitní prostor



Propojení pěší stezky a návrh parkoviště jako městotvorný prvek

Jedním z klíčových cílů návrhu je vytvořit bezpečné a funkční propojení pěší stezky od vlakového nádraží směrem k řece. Stávající trasa, která vede kolem Kauflandu, je v současnosti nevyhovující – pěší jsou nuceni procházet mezi parkovacími stáními a vyhýbat se automobilům. Tento problém reflektuje širší princip, který Jan Gehl popisuje jako potřebu prioritizace lidského měřítka ve městských prostorech slovy: „*Lidé by měli mít možnost pohybovat se městem bez neustálé potřeby přizpůsobovat se automobilové infrastruktuře*“ (Gehl, 2010).

Aby byl tento princip naplněn, bylo parkoviště posunuto o 5,5 m od hrany budovy Kauflandu. Tím vznikl prostor pro širokou pěší stezku doprovázenou stromořadím, které plní nejen estetickou, ale i funkční roli. Jednak vytváří přirozené směřování k centru města a zároveň odděluje parkovací plochu od pěší trasy.



Co s parkováním?

Řešení problému parkování a využití parkovacích míst ve veřejném prostoru vyžaduje dlouhodobé plánování s ohledem na budoucí vývoj automobilové a rozvoj veřejné dopravy.

Co se stane s dnešními parkovacími plochami, až se počet aut začne postupně snižovat?

Jak můžeme přeměnit rozsáhlé asfaltové plochy, které fungují jako tepelné ostrovy, na prostory, které lépe odpovídají potřebám moderní společnosti?

Již nyní je zřejmé, že parkování na velkých nepropustných plochách bez vegetace negativně ovlivňuje ekologii i mikroklimatické podmínky měst. Proto je nezbytné uvažovat o udržitelnějších formách parkování a hledat způsoby, jak tyto plochy využít efektivněji.

Technologický vývoj automobilů za posledních deset let byl natolik dynamický, že lze předpokládat zásadní změny v nárocích na parkování během několika následujících desetiletí.

Na základě dostupných studií byly vytvořeny tři scénáře, které odhadují, jak se bude vyvíjet procentuální využití dnešních parkovacích míst. Tyto scénáře slouží jako podklad pro plánování adaptace městských prostorů a přípravu na změny, které lidstvo čekají.

Ačkoliv se uvedená tvrzení opírají o výzkumy, nelze s jistotou říct, že tyto scénáře opravdu nastanou.

Co však již nyní můžeme navrhnout, je tvorba parkovacích ploch, které budou snadno adaptovatelné na budoucí změny.

2030s

V roce 2030 by autonomní taxi služby a sdílená autonomní auta mohla snížit používání soukromých aut a parkovacích míst až o 20 % ve srovnání s dneškem. Na začátku provozu autonomních vozidel bude problém s adaptací občanů na tento druh dopravy. S časem by však adaptace měla exponenciálně růst a používání soukromých aut by se tak mělo snižovat (McKinsey & Company, 2019, Parking Industry 2024).

2050s

S převládajícím počtem sdílených autonomních vozidel budou parkoviště méně potřebná. Mnoho vozidel zůstane v neustálém oběhu místo toho, aby potřebovala místo na parkování (McKinsey & Company, 2019, Parking Industry 2024).

Parkovací plochy se začnou přeměňovat na adaptabilní prostory, které mohou plnit více funkcí, jako jsou například prostory sloužící ke kulturním akcím. Bude však stále velká potřeba parkovacích míst blízko obchodu (veřejné vybavenosti).

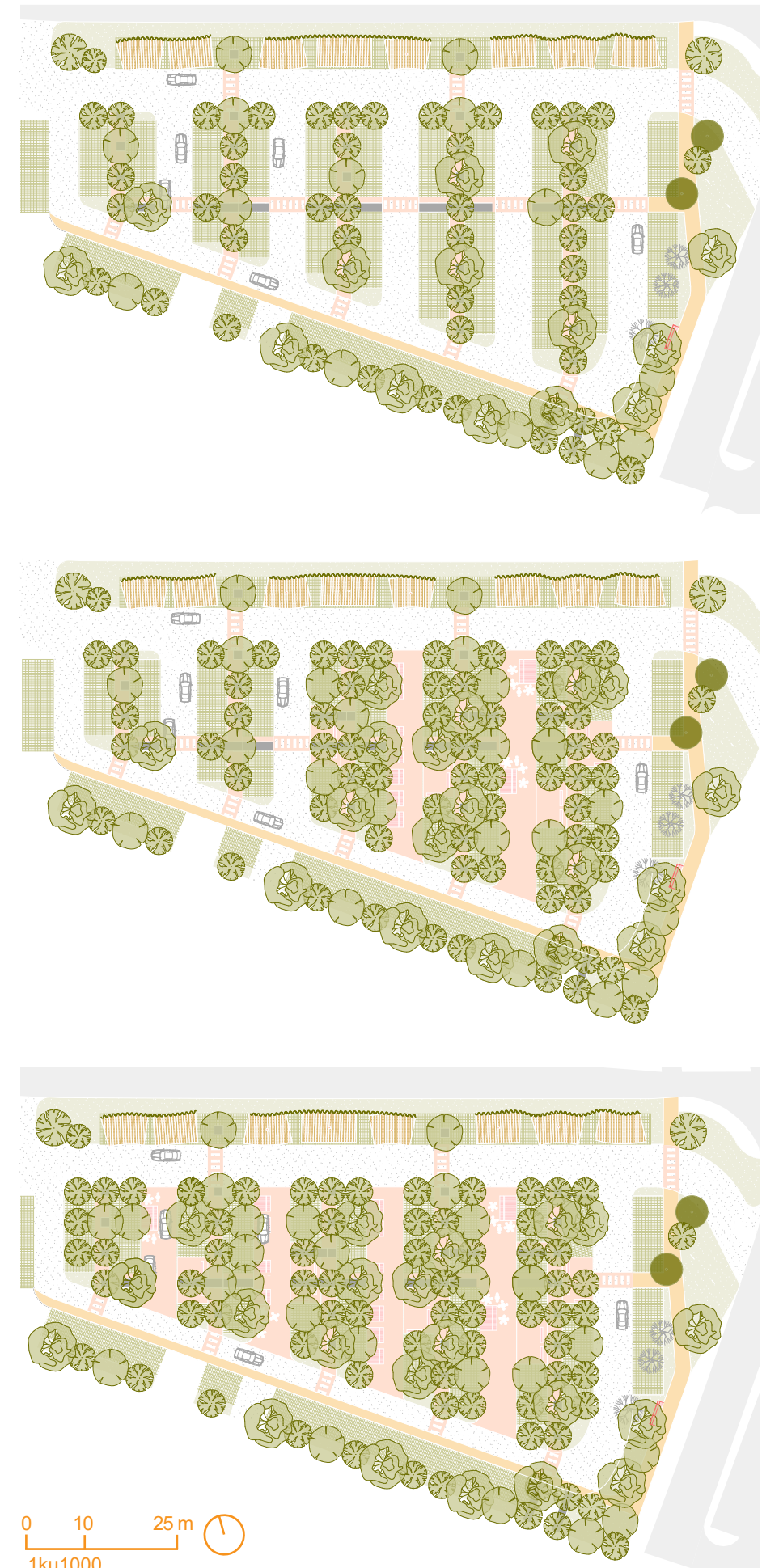
2090s

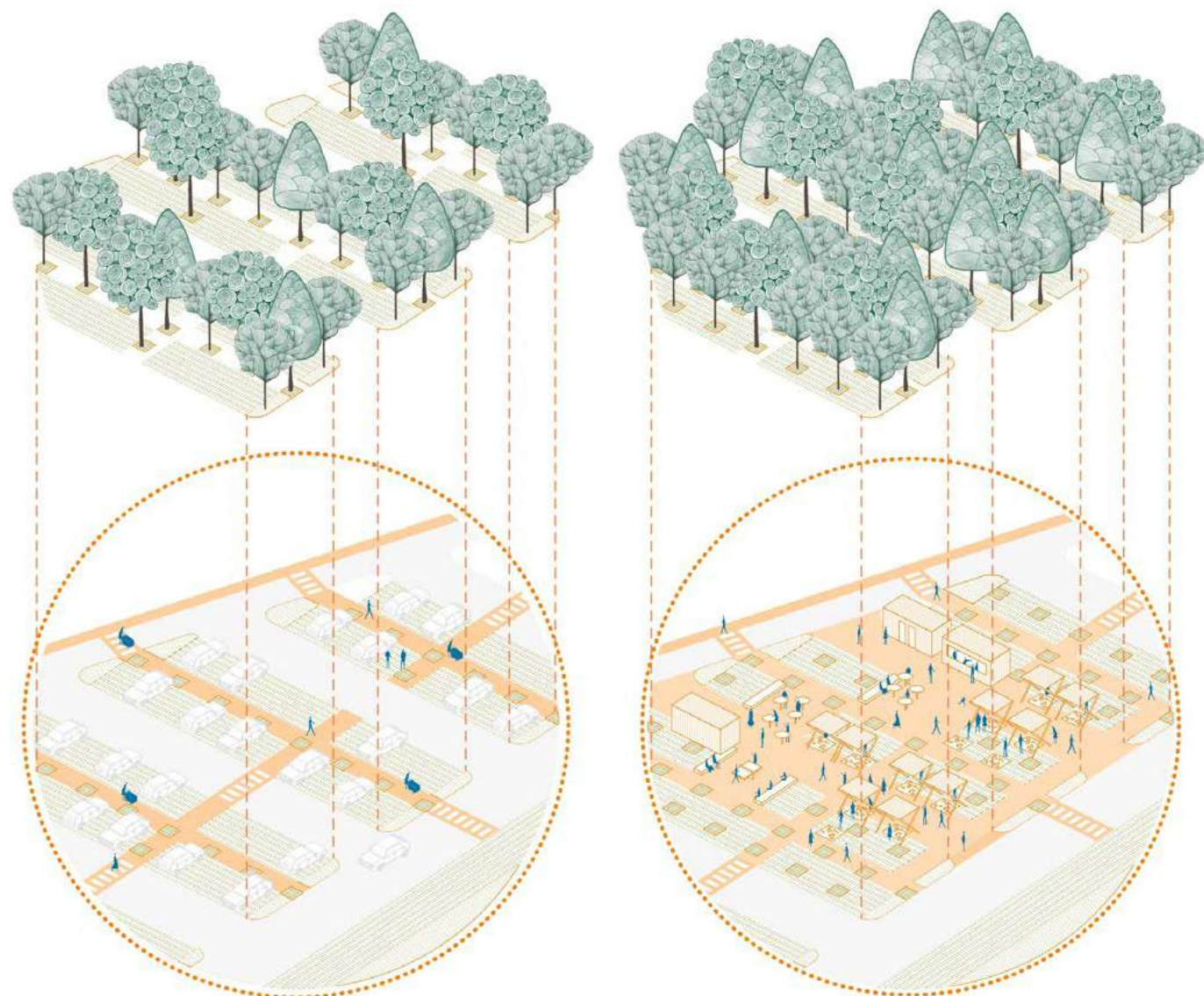
Na parkovištích nebude potřeba velké množství míst na parkování - lidé si vystoupí z auta, a to se odveze na parkoviště - plochy blízko veřejné vybavenosti budou sloužit lidem, ne autům (Parking Industry 2024, IPMI, 2024).

2030s

2050s

2090s





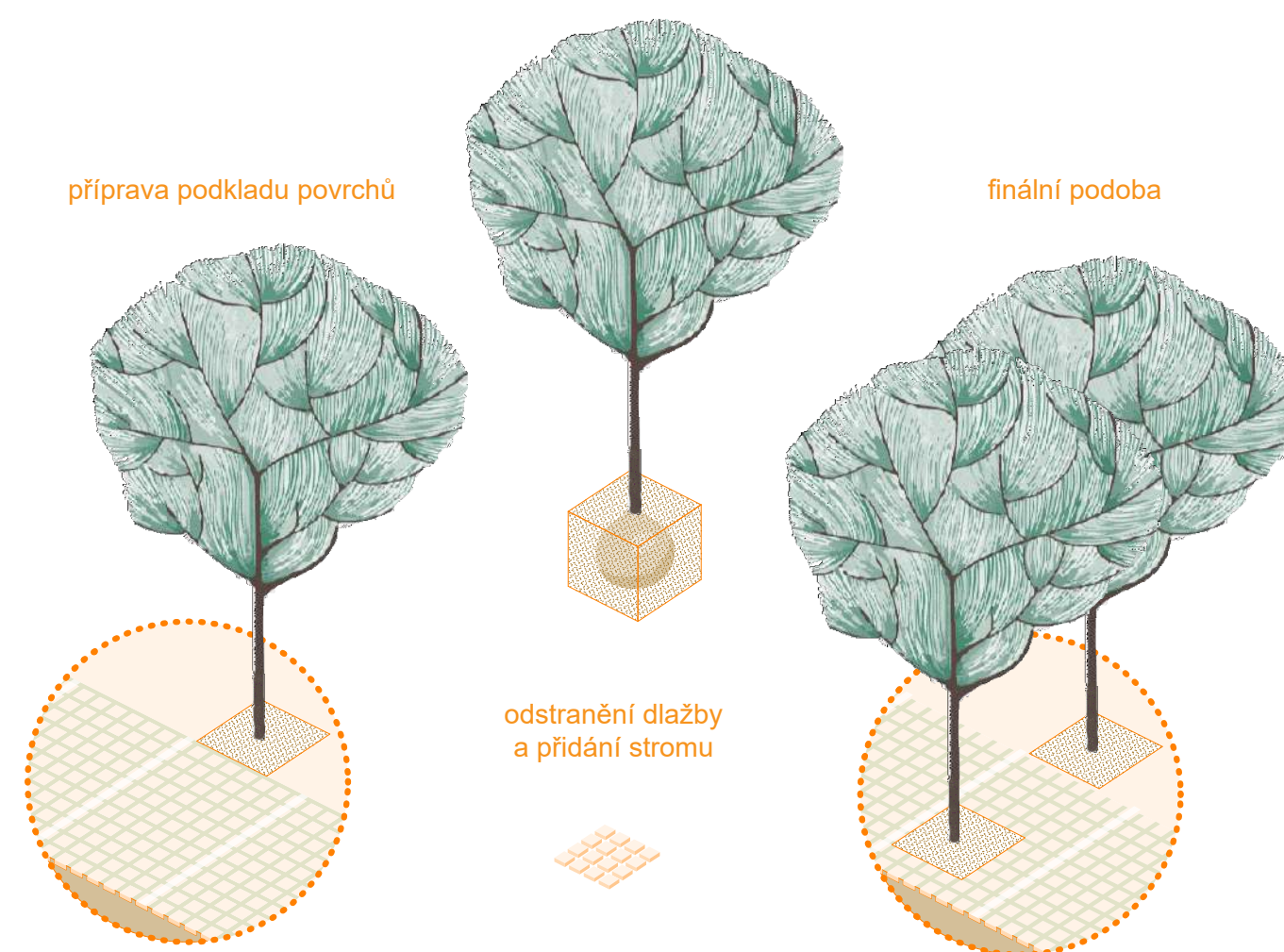
zobrazení 1. fáze přeměny

zobrazení 2. fáze přeměny

Proměna parkoviště

Přizpůsobení prostoru pro budoucí využití je v souladu s predikcemi o autonomní dopravě. Parkoviště je navrženo s ohledem na snadnou přeměnu jeho funkcí. V případě, že se potřebný počet míst na parkování bude snižovat, je možné nahradit parkovací stání stromy a celý jeden blok parkoviště změnit na pěší zónu s využitím pro kulturní a komunitní aktivity.

Na přeměnu funkcí je připraven povrch už při první fázi parkoviště. Parkovací stání je navrženo ze zatravňovacích dlaždic. Tento přístup umožňuje v případě změny funkce prostoru dlaždice snadno odstranit a nahradit je stromy. Ty nejenže vytvářejí optimální mikroklimatické podmínky, ale zároveň umožňují prostupnost ploch pod korunami stromů a umožňují její nové využití pro kulturní a komunitní aktivity.



příprava podkladu povrchů

finální podoba

*odstranění dlažby
a přidání stromu*

Při pokládání povrchů první fáze parkoviště je důležité dbát i na další potenciální rozvoj ploch. Při instalaci podkladních vrstev zatravňovacích dlaždic se na určené plochy pro výsadbu vloží strukturální substrát. Na něj se poté položí konstrukční vrstvy zatravňovací dlažby. Tím dojde k přípravě ploch pro následnou výsadbu.

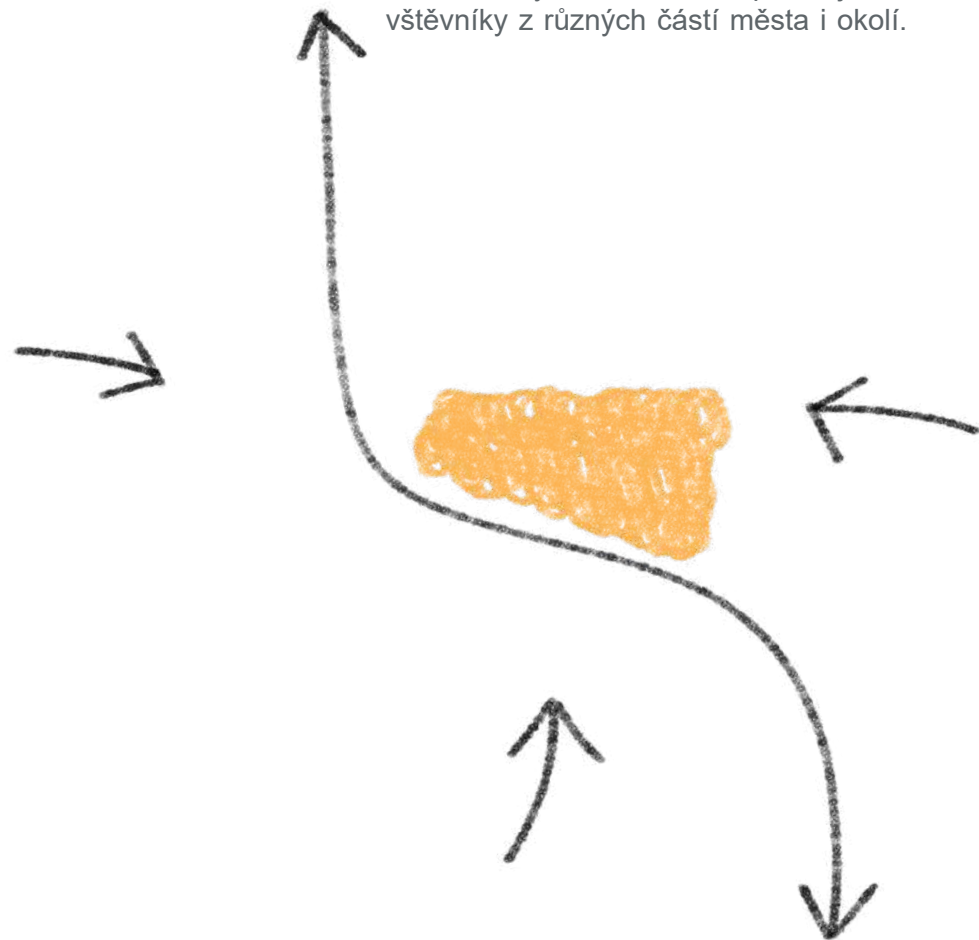
V případě, že k možnosti vysazení nových stromů dojde, vyjme se zatravňovací dlažba a šterkové vrstvy pod ní. Poté se do předem připraveného strukturálního substrátu vysadí strom. Tímto způsobem se minimalizuje čas a energie vložená do procesu nové výsadby.

Z parkoviště komunitní prostor

Parkoviště před Kauflandem představuje ideální místo pro kulturní a komunitní aktivity díky své strategické poloze mezi různorodými obytnými zónami – na jihozápadě se nachází oblast sociálního bydlení, na východě zástavba rodinných domů. Vznikne tak prostor, kde se budou potkávat lidé z různých sociálních vrstev. Klíčovou výhodou je i jeho situování na frekventované trase, která propojuje nádraží s centrem města.

Návštěvníci, kteří přijeli do města vlakem, mají díky této trase jedinečnou příležitost postupně objevovat různé vrstvy identity města: od kulturní a komunitní dimenze v prostoru parkoviště, přes přírodní charakter nábřeží a cest podél řeky, až po historickou a kulturní atmosféru samotného centra.

Z tohoto důvodu bude prostor parkoviště pravidelně oživován kulturními akcemi, jako jsou bleší trhy nebo burzy sběratelských předmětů a knih (které bývají v dnešní době v kulturním domě). Tyto aktivity nejen podpoří sociální interakce mezi obyvateli, ale také přilákají návštěvníky z různých částí města i okolí.

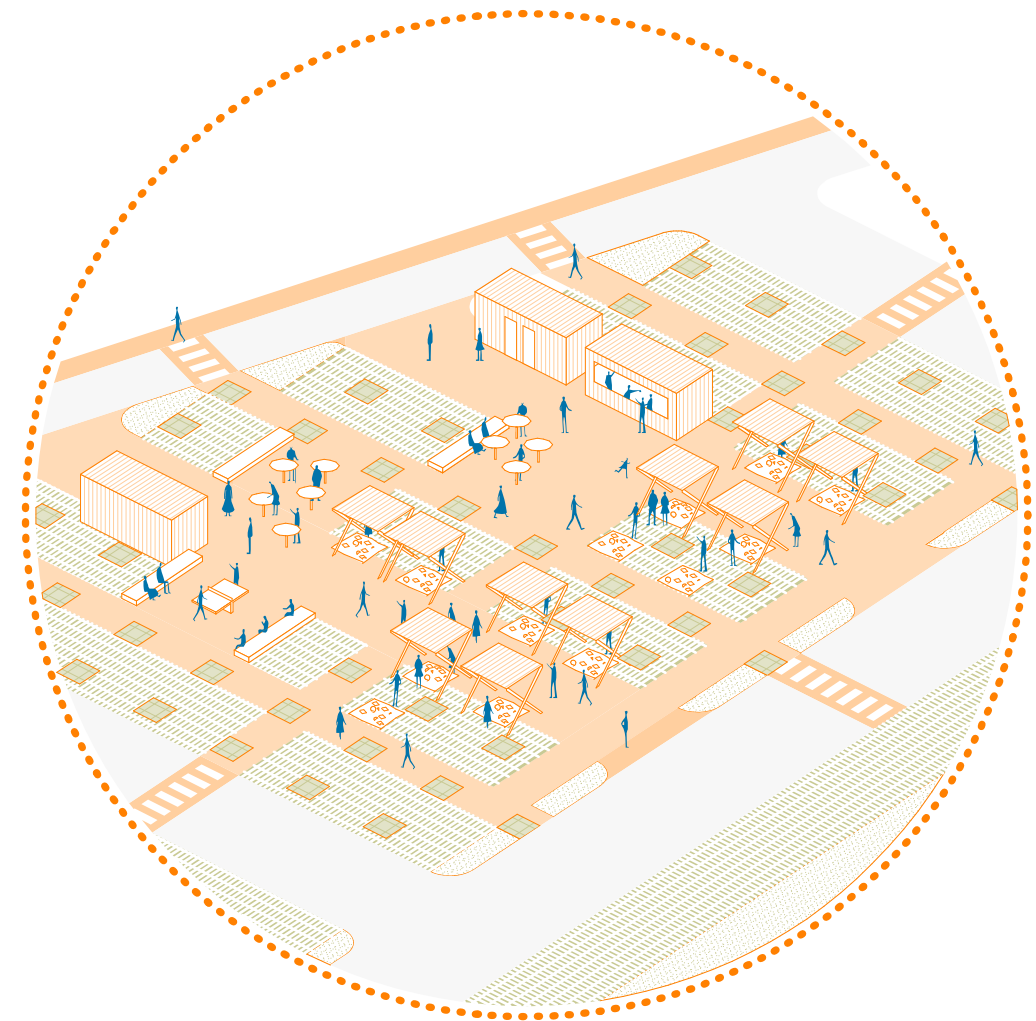


Bleší trhy

Bleší trhy jsou mnohem více než jen místo, kde se prodávají staré věci. Jsou to brány do historie a kultury měst a vesnic, ve kterých se konají. Každý předmět na stole, ať už je to zažloutlá pohlednice, starý kufr nebo brož, nese svůj příběh. Tyto drobnosti odhalují životy lidí, kteří tu byli před námi, jejich radosti, cesty i každodenní maličkosti.

Na bleších trzích však nejde jen o předměty. Je to i místo setkávání. Prodejci s nadšením vyprávějí, jak předměty našli nebo zdědili, a návštěvníci zase přidávají své vlastní vzpomínky. V této atmosféře se minulost prolíná s přítomností, zatímco vůně starého papíru, horké kávy a jídla dělají z každé návštěvy zážitek.

Každý bleší trh je odrazem identity svého místa a jeho lidí. Mezi stánky lze objevit jedinečné poklady, které odhalují, čím město žilo – keramika, staré nástroje řemeslníků nebo suvenýry z dávných cest. Skrze tyto předměty trhy vyprávějí příběh města, jeho tradic, hodnot i proměn.



Prvky přeměny na komunitní prostor

Místo některých parkovacích stání budou vysázeny stromy, jiné ale budou fungovat jako místa k posezení, odpočinku a s doplněním mobiliáře také jako obslužné místo buněk s občerstvením.

Jsou to plochy o větší rozloze, které slouží převážně k pobytu. Ostatní plochy slouží k pohybu lidí, ale také jako případné místo pro rozložení stánků. Na těchto plochách jsou navrženy prvky mobiliáře, jako je:

- 1 **Rozkládací zastřešení**
Místo je koncipováno jako vyhrazený prostor k pořádání blěších trhů obyvateli města. Nebudou zde pevné stánky, ale pouze rozkládací zastřešení ploch, pod kterými bude možné rozložit deky se zbožím.

- 2 **Posedové lavice**
Multifunkční lavice slouží nejen k sezení, ale i jako úložný prostor pro rozkládací zastřešení, které zde může být uskladněno v době, kdy se trhy nekonají.

- 3 **Buňky s občerstvením**
Kontejnery s občerstvením, které se v současné době nacházejí před budovou supermarketu, byly přesunuty do nově vzniklých komunitních prostranství. Tím vzniká kvalitnější prostředí s posezením a možností stolování.

- 4 **Hygienické zázemí**
Pro očekávaný vyšší počet návštěvníků bylo navrženo umístění hygienické buňky, která zahrnuje toalety a základní zázemí.

- 5 **Pingpongový stůl**
Výhodou těchto stolů ve veřejném prostoru je jejich modulárnost využití. Mohou sloužit ke sportovním aktivitám, ale také jako piknikový stůl nebo odkládací prostor při prodávání ovoce a zeleniny.

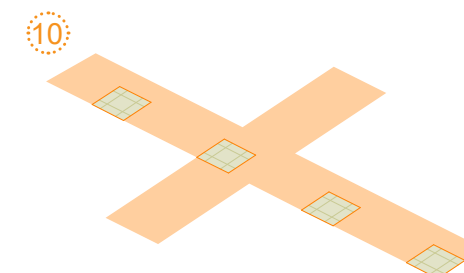
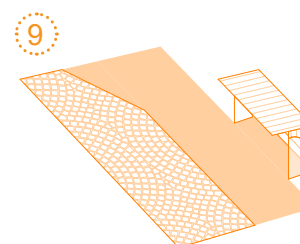
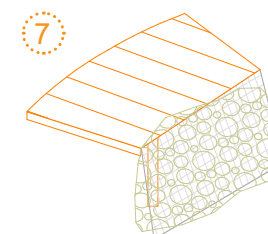
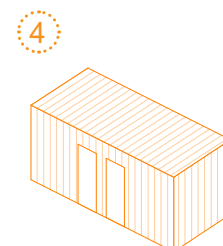
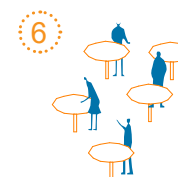
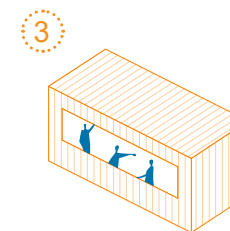
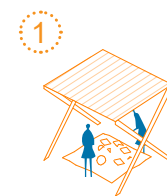
- 6 **Pevné kruhové stoly**
V pobytových zónách v blízkosti občerstvení byly umístěny kruhové stoly, které poskytují pohodlné prostředí pro stolování a trávení času.

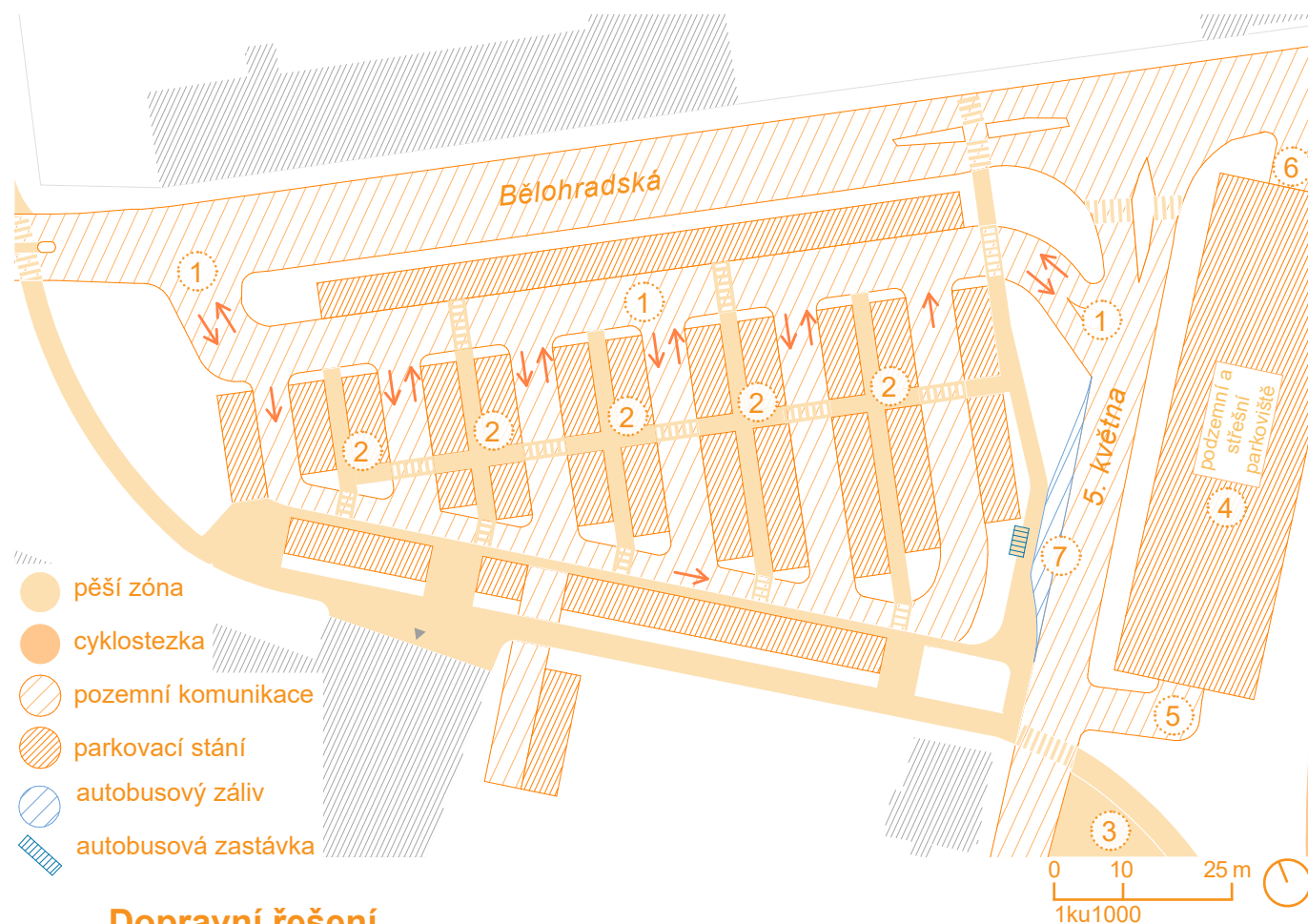
- 7 **Zastřešení parkovacích stání**
Na severní straně parkoviště není možná kvůli prudkému svahu výsadba stromů. Proto zde bude instalována stínící konstrukce původně umístěná před vlakovým nádražím. Konstrukce bude upravena a rozdělena na jednotlivé segmenty rozmístěné nad parkovacími stáními. Tyto segmenty budou doplněny sítí s popínavými rostlinami a fotovoltaickými panely, které zajistí částečné dobíjení elektromobilů. Díky tomuto zásahu vznikne nové cenné využití prvku veřejného prostoru, který by se jinak musel recyklovat, nebo odvézt na skládku, a tím se ušetří velké množství energie a financí.

- 8 **Parkovací stání**

- 9 **Autobusová zastávka**

- 10 **Pěší koridory**





Dopravní řešení

Stávající parkoviště bylo kompletně přestavěno s cílem zlepšit organizaci a bezpečnost dopravy. Odbočka na parkoviště zůstává na původním místě, avšak hlavní obslužná trasa byla přesunuta, aby vedla souběžně s ulicí Bělohorská. Tento krok zajišťuje plynulý průjezd parkovištěm a zároveň uvolňuje prostor pro novou pěší stezku spojující nádraží s centrem města.

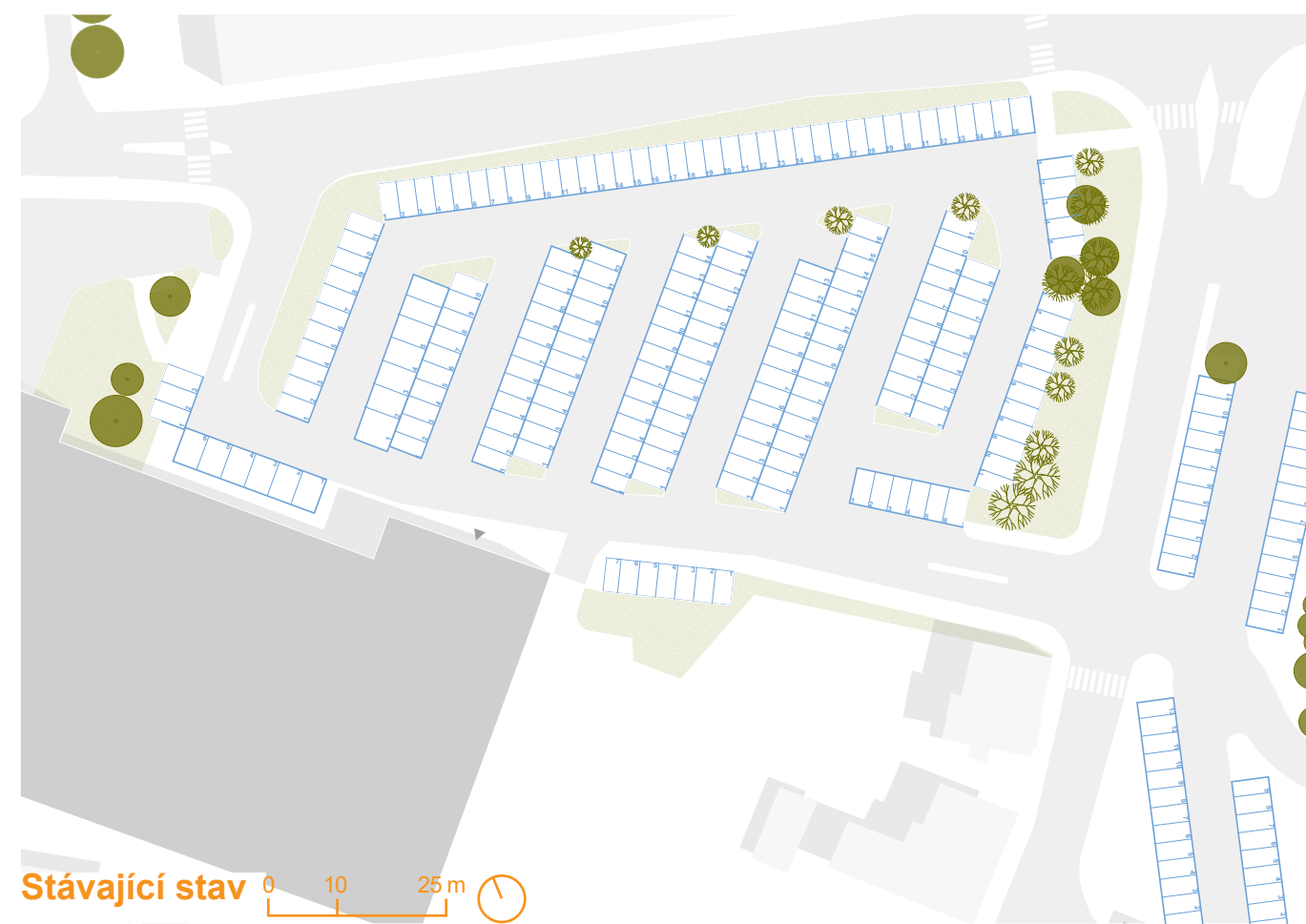
Pro zvýšení bezpečnosti a komfortu byly k jednotlivým parkovacím stánům navrženy chodníky s doprovodnou vegetací. Tím bude zajištěna možnost bezpečného pohybu chodců a příjemné prostředí díky stínu stromů. Parkovací stání jsou navržena ze zatravněvacích dlaždic, které podporují vsakování dešťové vody a zlepšují mikroklima prostoru.

Parkovací místa, která dříve bránila pohodlnému průchodu u autobusového nádraží, byla zrušena. Na jejich místě vznikla nová pěší trasa, která zajišťuje přímé a pohodlné spojení mezi nádražím a centrem.

Nové parkování bylo přesunuto do dvoupatrového parkovacího domu, který je zde vhodný z důvodu sklonitosti terénu.

Spodní patro je přístupné z ulice Bělohorská, zatímco střešní patro je dostupné z ulice 5. května. Tento parkovací dům umožňuje využití konceptu P+R (Park & Ride), což občanům umožňuje zaparkovat své vozidlo a pokračovat v cestě vlakem nebo autobusem. Tím se nejen efektivněji využije prostor, ale také vznikne možnost transformovat část parkovacích ploch před Kauflandem na komunitní zónu.

Nový návrh rovněž zahrnuje umístění nové autobusové zastávky. Z analýz a pozorování vyplývá, že obchod často využívají senioři, kteří k němu docházejí pěšky od zastávky Dopravní terminál. Nová zastávka je umístěna na trasách, kudy jezdí na nádraží linky MHD. Je propojena chodníkem s novou stezkou a měla by tak poskytnout nejrychlejší možný přístup k obchodu.



Okolí kulturního domu



Návrh okolí kulturního domu

Nový návrh veřejného prostranství okolo kulturního domu si klade za cíl propojit páteřní zelenou infrastrukturu a veřejné prostory města s parkem Budoucnost. Vznikne tak ucelený systém, který přirozeně integruje městské zelené plochy a infrastrukturu, čímž přispívá ke zlepšení kvality života obyvatel i návštěvníků. Návrh zároveň reflektuje potřebu vytvořit multifunkční prostor s dostatečnou kapacitou pro často pořádané kulturní akce - trhy, letní kino, setkávání před vstupem na koncerty. Současně nabízí příjemné místo pro každodenní trávení volného času.

**Stávající stav prostoru
kulturního domu**

Stávající podoba veřejného prostoru před kulturním domem je z mnoha hledisek nevyhovující. Napojení na okolní městské části není funkční. Stávající uspořádání nedokáže uspokojit kapacitní požadavky během konaných trhů či jiných akcí. Tento prostor však není jen praktickou plochou, ale představuje důležitý symbol kulturní identity města. Kulturní dům je atraktivní nejen pro místní obyvatele, ale i pro návštěvníky z širšího regionu. Proto by měl být prostor před jeho vstupem reprezentativní, funkční a odpovídat vysokým estetickým nárokům.

Navrhované řešení

Navrhované řešení poskytuje rozsáhlou plochu pro pořádání trhů, která je propojena s parkovišti před budovou a vedle ní. Ty poskytnou další místo stánkům. Nový návrh prostor před kulturním domem vizuálně i funkčně otevírá a přetváří jej na dynamické místo.

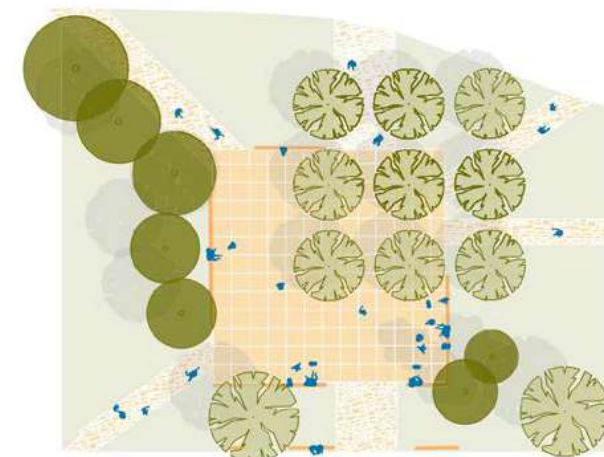
Prostor je doplněn mobiliářem, který je pečlivě umístěn podél hran plochy tak, aby podporoval přehlednost a nabízel dostatek místa k posezení. Tento mobiliář zároveň přispívá k větší flexibilitě prostoru, což umožňuje jeho snadné přizpůsobení různým typům akcí i každodennímu využití jako například „zahrádka“ přilehlé hospody.



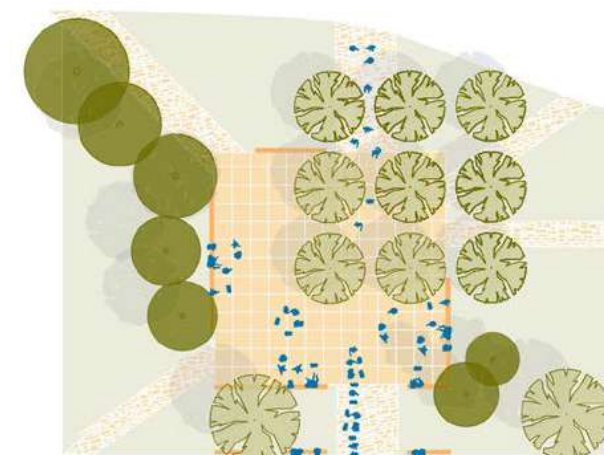
Variabilita funkcí

Otevřeným uspořádáním prostoru před kulturním domem, hospodou a restaurací se vytvoří tzv „third place“.

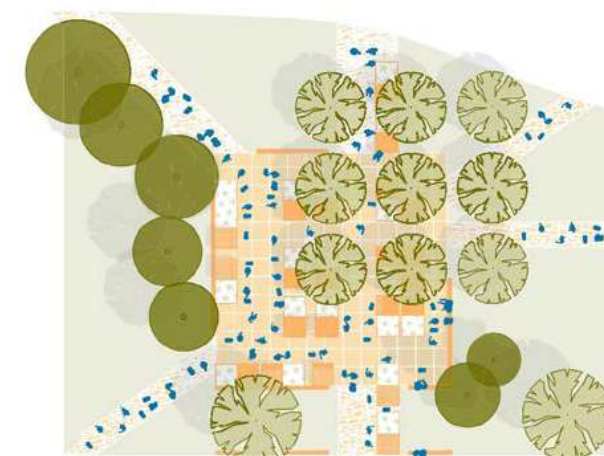
Oldenburg ve své knize Celebrating The Third Place (Oldenburg, 2001) označuje „třetí místa“ jako veřejná místa na neutrální půdě, kde se lidé mohou shromažďovat a komunikovat. Na rozdíl od prvních míst (domov) a druhých míst (práce), třetí místa umožňují lidem odložit své starosti a jednoduše si užívat společnost a konverzaci kolem sebe. Třetí místa „hostují pravidelná, dobrovolná, neformální setkání jednotlivců mimo sféru domova a práce.“ Oldenburg vysvětluje, že pivní zahrádky, hlavní ulice, hospody, kavárny, a další třetí místa jsou srdcem sociální vitality komunity. Tyto prostory poskytují základ pro fungující demokracii a podporují sociální spravedlnost tím, že vyrovnávají status hostů, poskytují prostředí pro místní politiku, vytvářejí zvyky veřejného sdružování a nabízejí psychologickou podporu jednotlivcům a komunitám.



při běžném provozu



během koncertu



během trhu



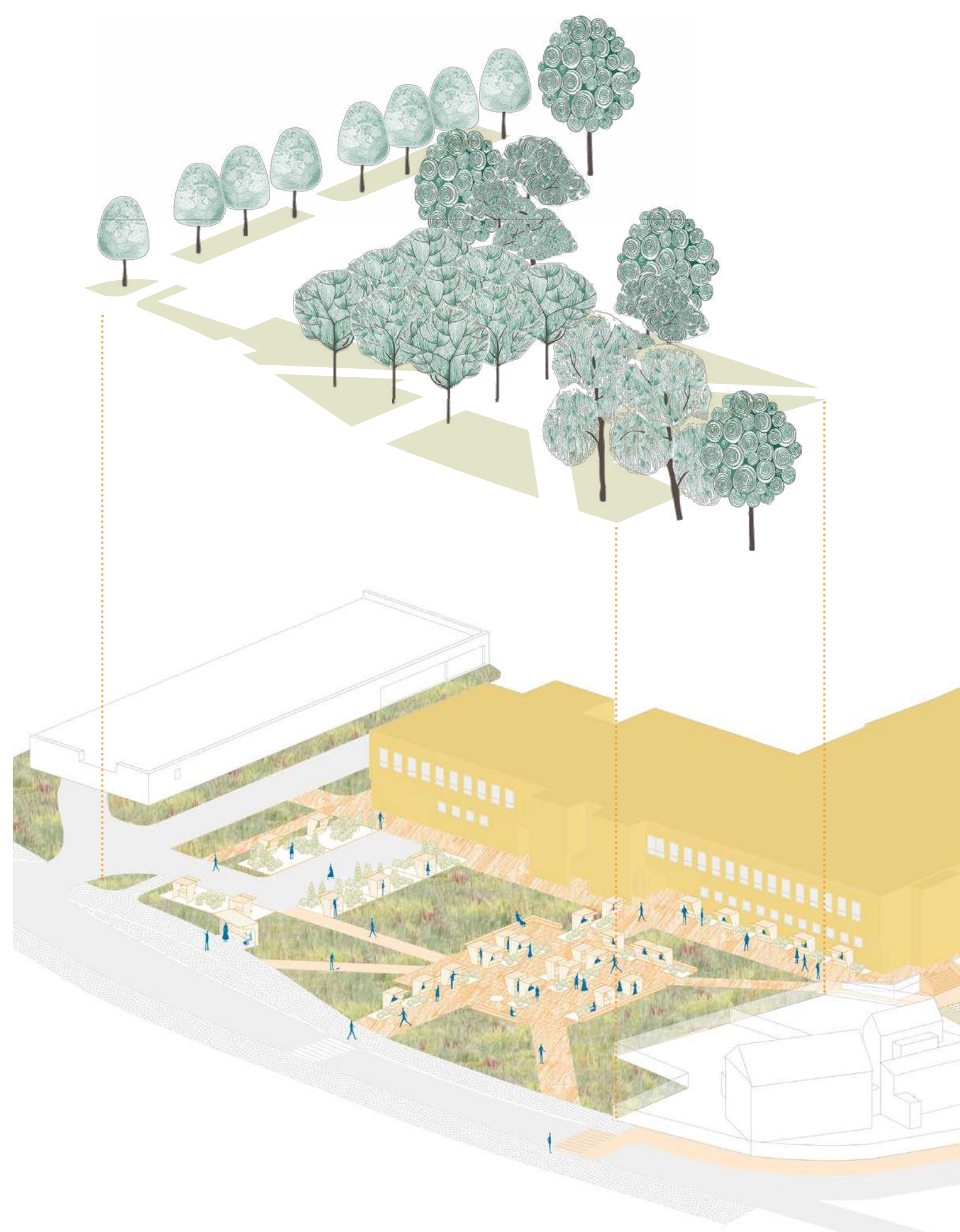


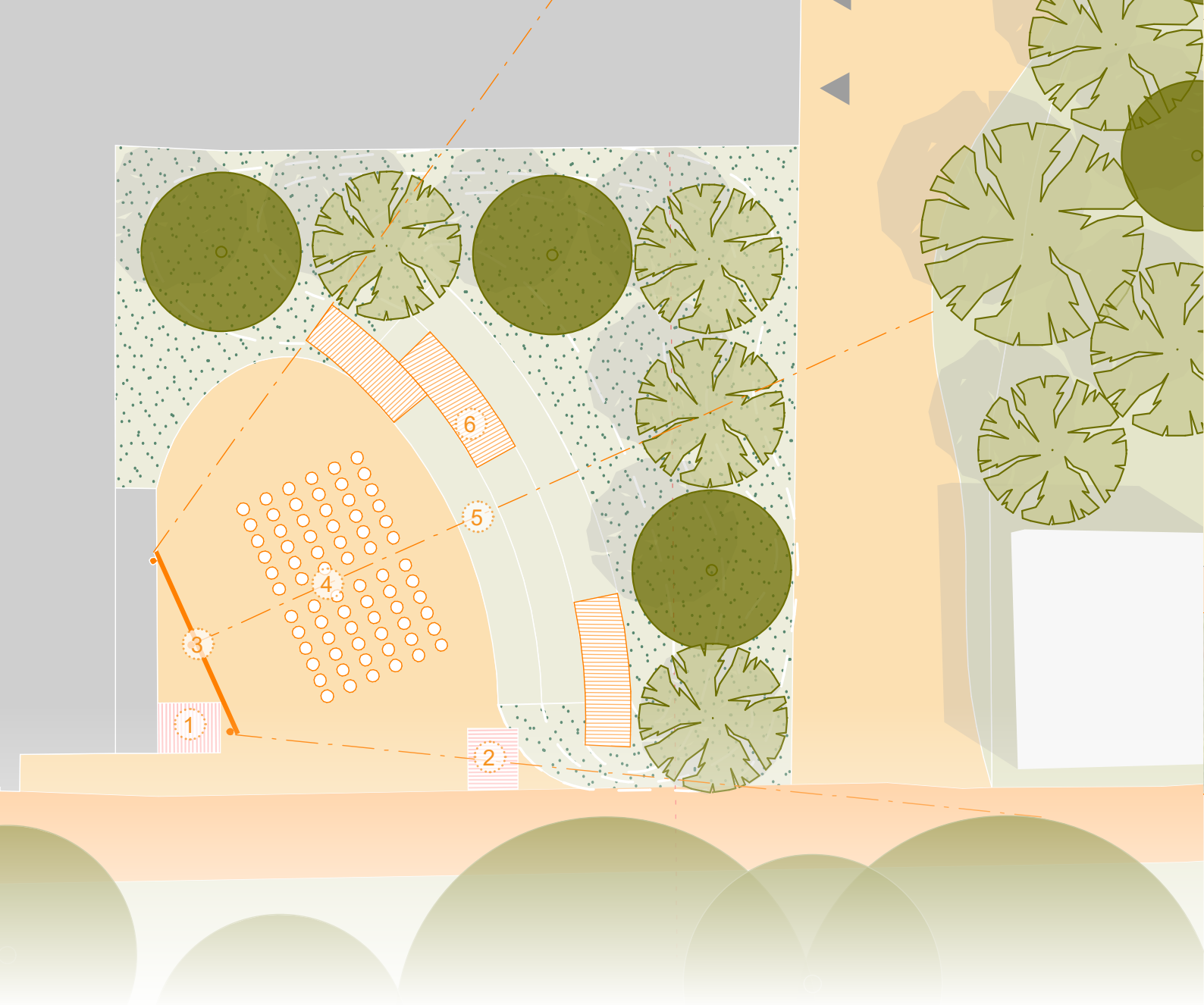
Trhy

Festival Zahrada je jednou z hlavních kulturních akcí pořádaných v areálu Kulturního domu Ostrov. Doprovodným programem jsou hudební, divadelní a literární vystoupení. Jsou tu tržní stánky, kde se prodávají sazenice rostlin a dřevin, velké zahradní techniky, ale také jídlo.

Nový areál trhů je rozdělen na tři různé lokality:

- A** lokalita, kde probíhá doprovodný program trhů, jako jsou hudební, divadelní a literární vystoupení. Zároveň jsou zde stánky s rychlým občerstvením, venkovní posezení, veřejné toalety a stan na vnitřní sezení
- 1** podium **2** lavice na sezení **3** stan
- B** stánky se sazenicemi rostlin a dřevin, malé věci na zahradu, občerstvení
- C** stánky s velkou zahradní technikou





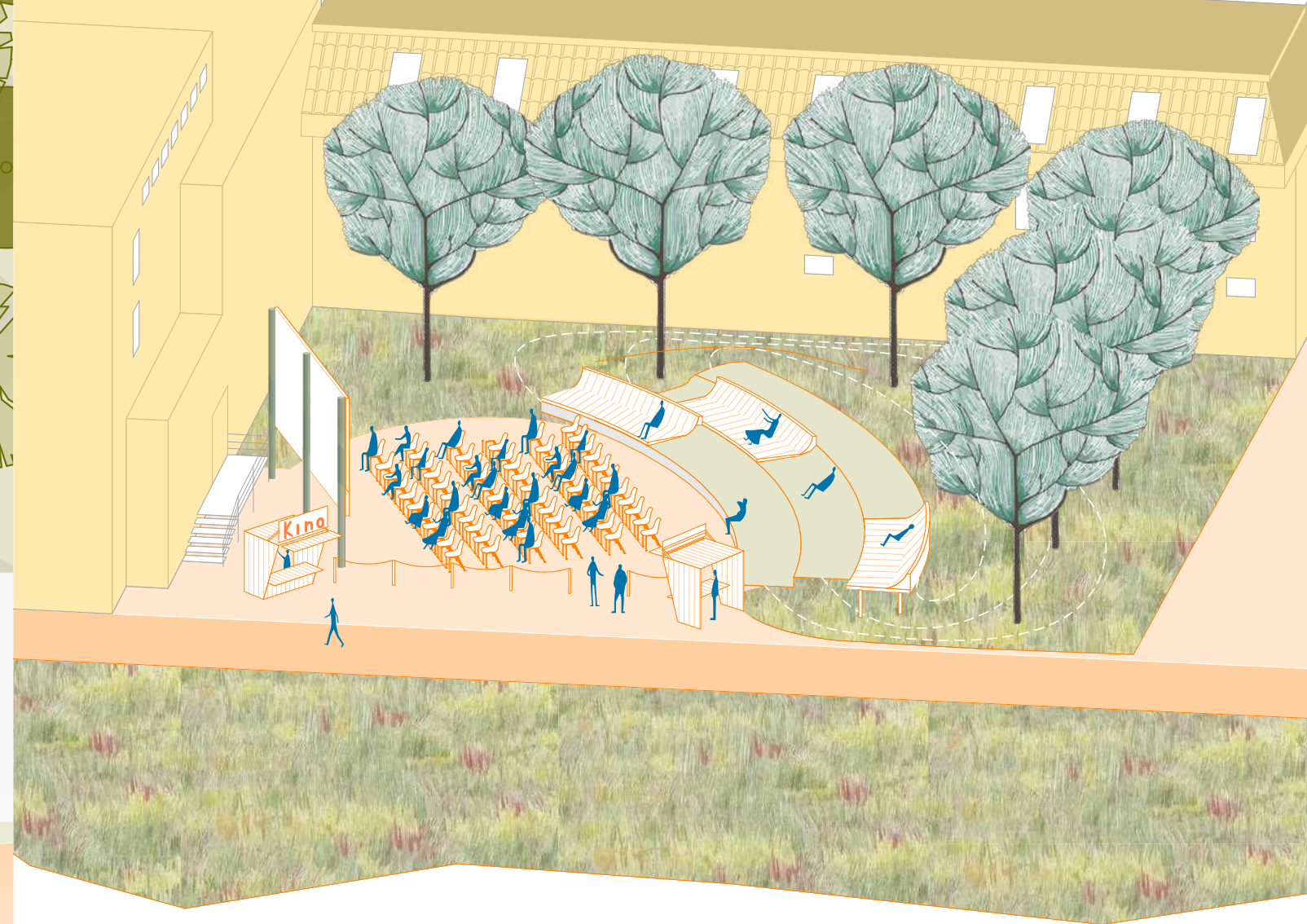
Letní kino Pod hvězdami

Letní kino Pod hvězdami je nový druh promítání Městského divadla a kina Ostrov. Občané města navštěvují letní projekce již třetím rokem, přičemž za měsíc se promítá zhruba osm filmů, a kino bývá často zcela vyprodané. Současný provoz je neefektivně vyřešen – celé vybavení kina je nutné každou sezónu znovu sestavit. Kino je obklopeno dvoumetrovým neprůhledným plotem, který uzavírá areál i mimo dobu promítání.

- 1 stánek se vstupenkami
- 2 stánek s občerstvením
- 3 plátno letního kina
- 4 židle na sezení
- 5 amfiteátr modelovaný terénem
- 6 ergonomicky modelované dřevěné lavice na sezení

- stávající vegetace
- navržená vegetace
- městská louka
- pěší zóna
- cyklostezka
- výhled na plátno

0 1 5 m
1:250



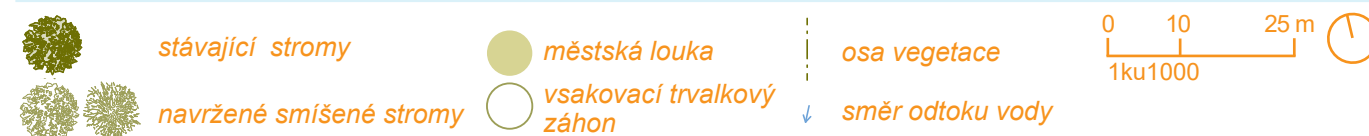
Návrh letního kina

Nový návrh přináší trvalé řešení bez nutnosti každoročního sestavování. Terénní úpravy vytvoří přírodní amfiteátr, který poslouží jako permanentní, snadno udržovatelné posezení. V letní sezóně se budou travnaté plochy pravidelně sekat, což zajistí měkké a pohodlné sezení pro diváky. Po skončení sezóny se ponechá trávník zarůst. Tím splyne s okolní plochou travin a květin a vytvoří útočiště pro hmyz a drobná zvířata. Pro deštivé období nebo vlhké dny bude připraveno dřevěné posezení na terasách, které zajistí divákům pohodlí.

Stávající stromy budou doplněny novou výsadbou, čímž vznikne linie vegetace navazující na architekturu budovy a dotvoří její scházející roh. Stromy plní několik funkcí – nejen ekologicko-

kou, ale také estetickou a akustickou. Jejich rozmístění podél zdi budovy a v blízkosti plátna zlepšuje akustiku tím, že rozráží zvuk. Zároveň cloní výhled mimo areál, takže promítání bude viditelné pouze pro platící diváky.

Díky stromům a natočení plátna není nutné instalovat vysoký plot, který by narušoval okolní prostředí, místo toho postačí jednoduché zábradlí, které pouze funkčně oddělí prostor.



- ② *Fraxinus angustifolia*
Jasan úzkolistý
- ③ *Gleditsia triacanthos* ‚Skyline‘
Dřezovec trojtrnný ‚Skyline‘
- ⑤ *Acer campestre* ‚Elsrijk‘
Javor babyka ‚Elsrijk‘
- ⑥ *Gleditsia triacanthos* ‚Moraine‘
Dřezovec trojtrnný ‚Moraine‘

- ⑦ *Acer campestre* ‚Huibers Elegant‘
Javor babyka ‚Huibers Elegant‘
Fraxinus ornus ‚Obelisk‘
Jasan zimnář ‚Obelisk‘
Elaeagnus angustifolia
Hlošina úzkolistá
Alnus x spaethii ‚Spaeth‘
Olše Spaethova
- ⑧ *Acer campestre*
Javor babyka

Návrh vegetace

① Stávající monokulturní vegetace, složená především z jehličnatých dřevin, je redukována a nahrazena pestřejší a funkčnější výsadbou.

② Stromy rozmístěné podél fasády kulturního domu zjemňují jeho masivní a nevzhledný charakter, a otevírají prostor u vstupu do budovy.

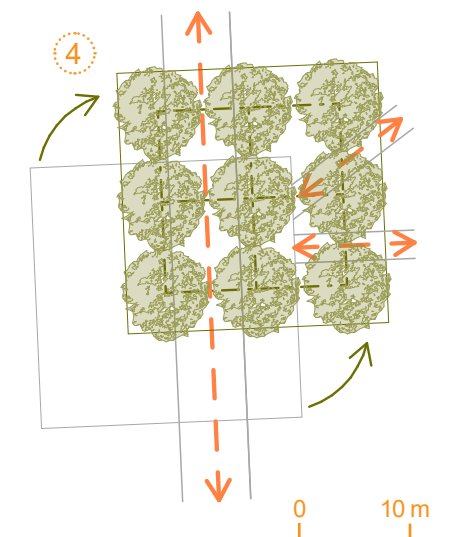
③ Bosket stromů před vstupem do budovy vytváří jasně definovanou osu a přirozenou „zelenou střechu“ nad vydlážděnou plochou. Tímto způsobem vegetace nejen esteticky obohacuje prostor, ale také poskytuje příjemné mikroklima a vizuální orientační bod.

④ Navržený bosket stromů tvarově odpovídá vydlážděné ploše před domem. Je posunutý tak, aby vytvořil přímý průchod ke vstupu do kulturního domu a zvýraznil tak tuto důležitou osu.

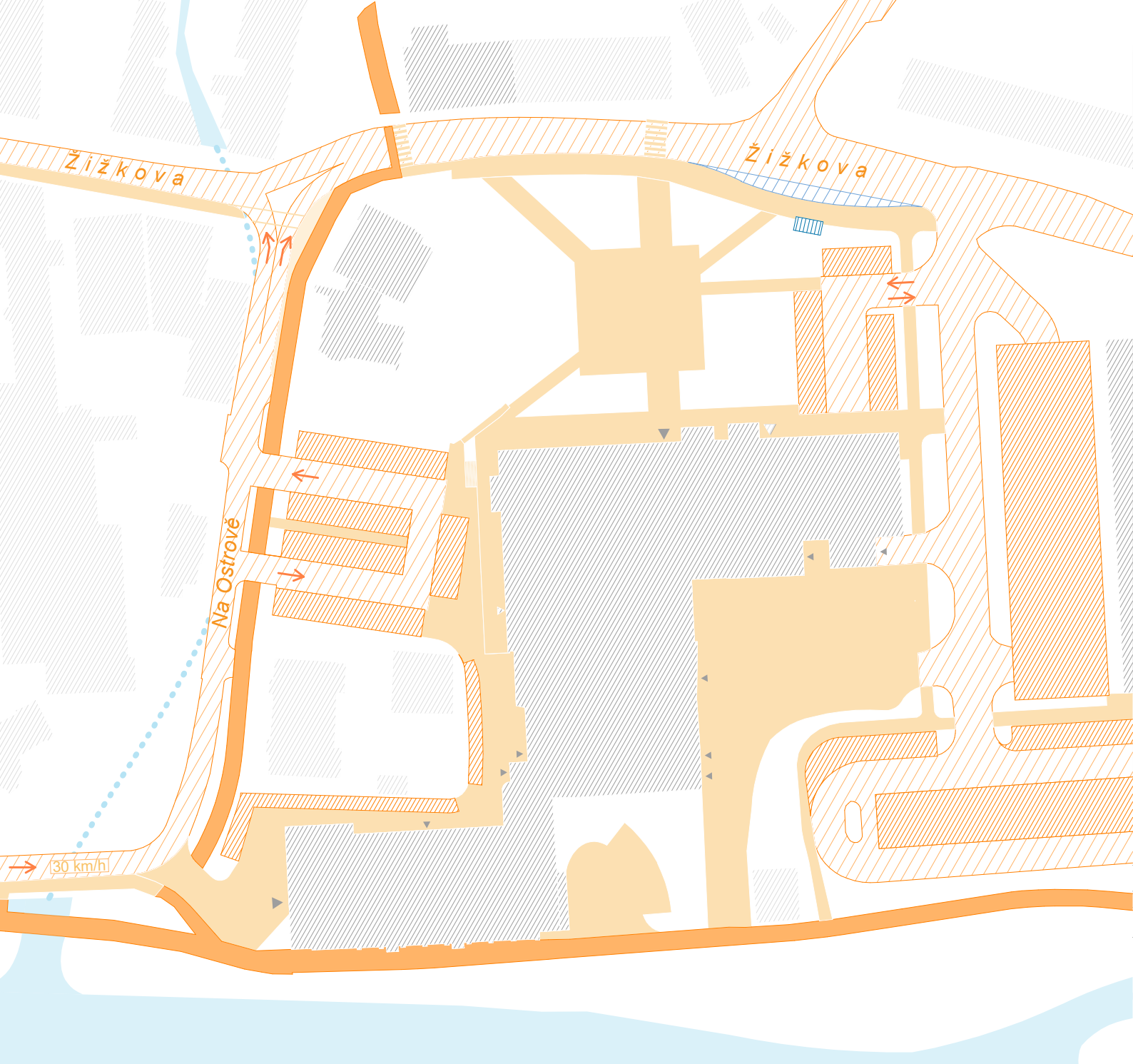
⑤ Cyklostezka je oddělena od komunikace vegetačním pásem vsakovacích záhonů a stromů, který zajišťuje vizuální a funkční separaci. Vegetační pás pokračuje až k parkovišti u kulturního domu.

⑥ Na parkovišti byla zachována vegetace podél ochozu budovy. Šest parkovacích stání bylo vynecháno a místo nich jsou zde vysázeny stromy, které zlepšují mikroklima prostoru a poskytují stín. Parkovací stání jsou navržena ze zatravněvací dlažby, která umožňuje vsak dešťové vody. Celá plocha je vyspádována směrem do vsakovacích záhonů umístěných podél parkoviště.

⑦ Žižkovu ulici a páteřní infrastrukturu podél řeky propojuje stromořadí podél cesty. Podél komunikace je navržený pravidelný spon stromů. Poté je stávající vegetace doplněna o nové stromy s nepravidelným uspořádáním. Vytvoří se tak kontinuální propojení, které se mění z nepravidelného „přírodního“ charakteru podél řeky až do pravidelného uličního stromořadí.



⑧ Vegetace okolo letního kina je doplněna o nové stromy tak, aby navazovala na architekturu budovy a doplňovala její chybějící roh. Zde má vegetace i funkční využití ve formě rozmělnování zvukových vln a tlumení odrazů zvuku od rovných zdí budovy.



- pěší zóna
- cyklostezka
- pozemní komunikace
- parkovací stání
- autobusový záliv
- autobusová zastávka
- okolní zástavba
- směr jízdy
- zóna s největší dovolenou rychlostí 30km/h

0 10 25 m
1:1000

Provozní řešení okolí kulturního domu

Hlavním cílem dopravního řešení je vytvořit propojený systém cyklo-dopravy, který spojuje cyklostezku podél řeky s cyklostezkou v parku Budoucnost. Tento systém umožňuje přímé napojení na krajinu na severní, západní a východní straně města.

Jednosměrná komunikace, která vede podél městského bloku byla zúžena, aby zde vznikl dostatečný prostor pro konstrukci cyklostezky se smíšeným provozem. Stávající šířka jednosměrné komunikace je 6 m, což je v obytné zóně s 30 km/h rychlostí předimenzované.

Z důvodu zrušení 7 parkovacích stání podél zdí areálu a zúžení silnice ze 6 m na 4 m bylo možné komunikaci posunout a vytvořit místo pro 3m cyklostezku. Šířka komunikace 4 m je dostačující pro zásobování přilehlého pivovaru. Cyklostezka je oddělena od komunikace vegetačním pásem, který pokračuje až k parkovišti u kulturního domu, kde končí kvůli nedostatečné šířce uličního profilu. Místo pásu zde dochází k rozšíření cyklostezky, která je poté souběžně s přechodem pro chodce napojena ke vstupu do parku Budoucnost.

Pěší trasy

Hlavní osa je vytvořena kolmo ke vstupu do kulturního domu. Šířka cesty byla zúžena ze stávajících 9 m na 6 m.

Další důležitou trasou je napojení nově navrženého přechodu do parku Budoucnost s územím před kulturním domem. Jedná se o často využívanou trasu, kde lidé přecházejí silnici i přes absenci přechodu, a to i když je zde sídlo Městské policie města.

Pro lepší spojení mezi autobusovou zastávkou a páteří města podél řeky byl navržen chodník, který protíná území nejrychlejší potenciální trasou. Napojuje se na schodiště, které překonává výškový rozdíl s parkovištěm na východní straně kulturního domu. Aby zde bylo

dosaženo bezbariérového přístupu, je podél vyvýšené konstrukce ochozu navržena rampa. Propojení Žižkovy ulice a páteří infrastruktury podél řeky bylo posunuto od silnice, aby zde vzniknul vsakovací záhon se stromořadím, které odcloní silnici od chodníku.

Parkování

Navrhované řešení upravuje dvě parkovací plochy, které se nachází na severní a východní straně kulturního domu.

Počet parkovacích stání na východní straně kulturního domu byl zachován, plocha však byla zmenšena tak, aby zde vznikl obslužný chodník mezi parkovacími stáními, který se dále napojuje na pěší komunikaci před kulturním domem.

Parkoviště před kulturním domem bylo zmenšeno tak, aby zde byl dostatečný prostor pro manévrování s auty, a přitom byl zachován stejný počet parkovacích míst. Parkoviště bylo zachováno vzhledem k možnosti využití ploch na kulturní akce, které se před kulturním domem často konají. Z tohoto důvodu je propojeno s pobytovou plochou před kulturním domem chodníkem, aby byl přechod mezi jednotlivými částmi trhů bez překážek.

Při navrhování všech parkovacích stání byl kladen důraz na dostatečné prostory pro užívání parkovišť dle normy ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací. Pro zlepšení mikroklima jsou navrhovaná parkovací stání ze zatravněvacích dlaždic, a některá jsou vynechána pro stromy.



Park u řeky



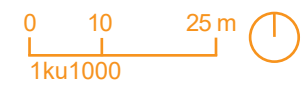
Park u řeky

Nový návrh parku u řeky usiluje o propojení historického centra města se zelenou páteří podél řeky Sázavy. Zohledňuje dochované části historického opevnění, které jsou klíčovou součástí identity města, ale jejich význam a viditelnost v současné době upadá. Návrh nově přetváří prostor tak, aby pohled na tuto důležitou strukturu znovu vynikl.

Hradební linie je oživena prostřednictvím umělecké stezky inspirované brodskými legendami a pověstmi. Tato stezka propojuje park a nábřeží s historickým centrem.

Součástí návrhu jsou také nové pobytové plochy, které poskytují prostor pro rekreaci obyvatel i návštěvníků města. Zvláštní důraz je kladen na přiblížení řeky lidem, čímž se posiluje její role jako klíčového přírodního prvku městského života.

A hradební stezka B dětské hřiště C pobytové plochy D biodiverzní ekologické plochy E cyklostezka F přístup k vodě



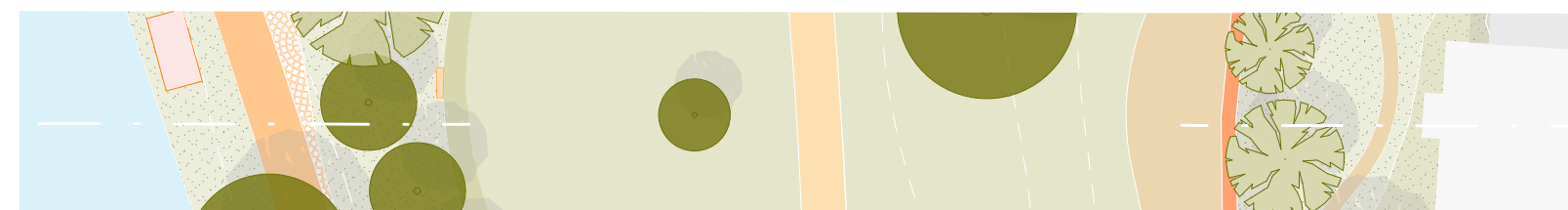
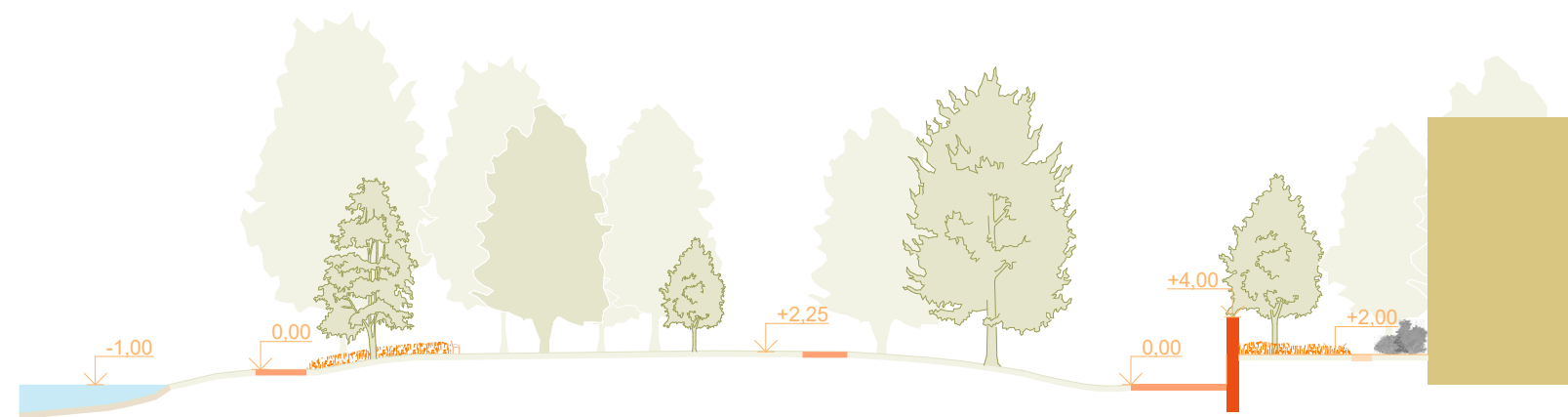
Hradby města

Městské hradby jsou významnou historickou strukturou, která připomíná bohatou minulost města. Ačkoli dřív plnily obrannou funkci, v současné době slouží jako připomínka dob minulých. Ve stávající podobě parku však jejich historická i estetická hodnota ustupuje současnému využití prostoru, kvůli kterému hradby zanikají v okolní zástavbě.

Nový návrh proto odstraňuje objemné prvky, jako jsou dětská a sportovní hřiště, která jsou přesunuta na vhodnější místa. Na jejich místě vzniká nová cestní síť podél hradeb. Organické linie cest vytvářejí kontrast k robustní, strohé podobě hradební zdi, která tak v prostoru lépe vynikne a stává se dominantním prvkem parku.



0 10 25 m



Stávající stav

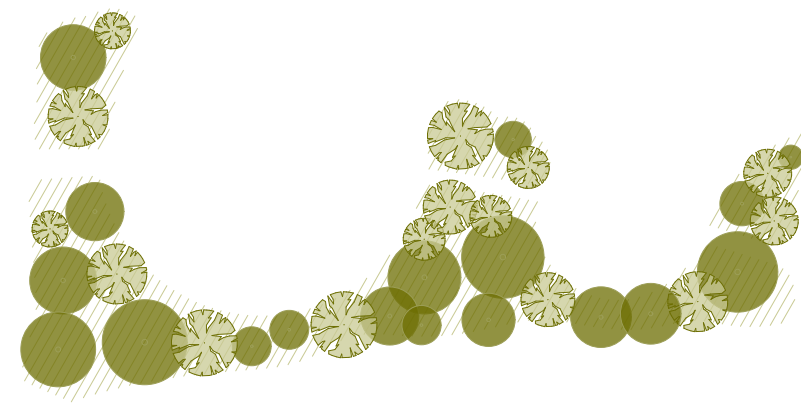
Oblast mezi hradbami městského opevnění a řekou prošla v minulosti rozsáhlými terénními úpravami. Původně zde byl vykopán dva metry hluboký příkop, který svou šířkou zabíral podstatnou část dnešního parku. S postupem času, kdy potřeba obranných prvků ustoupila nárokům společnosti na veřejný prostor a rozšíření města, byl příkop přeměněn a jeho původní funkce zanikla.

Moderní zásahy však ovlivnily estetikou a historickou hodnotu tohoto území. Zástavba panelových domů nahradila historické budovy ve vnitřní části hradeb a zaplnila jejich pozadí. Stejně tak necitlivé umístění dětských a sportovních hřišť narušilo historický charakter prostoru i vizuální kontinuitu opevnění.

0 5 10 m
1:500



-  navržená vegetace
-  stávající vegetace
-  pobytový trávník
-  půdopokryvné keře
-  městská louka



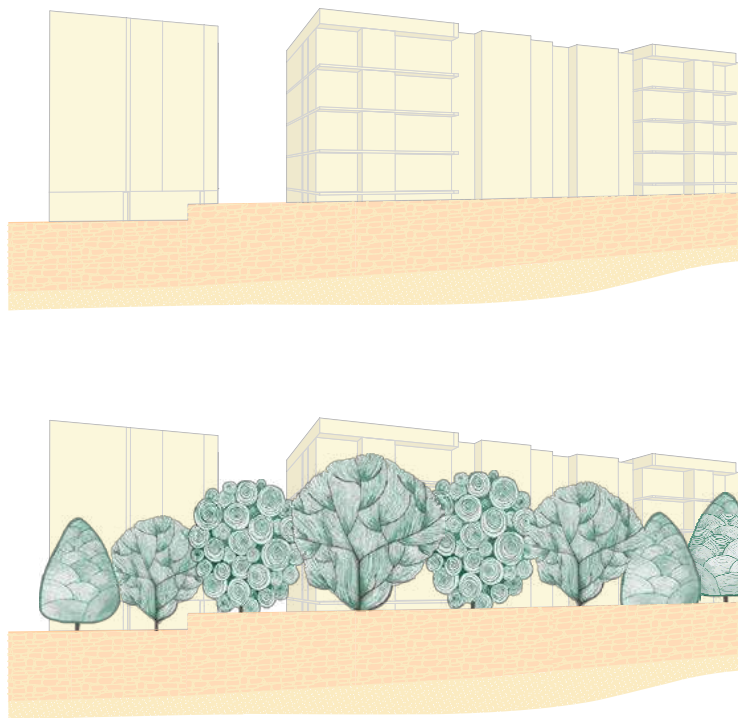
Návrh vegetace

Stávající stromové patro bylo doplněno o novou výsadbu stromů, která vytváří spojitou skupinu dřevin. Ta rozděluje vyvýšené území parku na dva funkční celky: v jedné části navazuje na dětské hřiště, propojující dvě výškové úrovně parku, zatímco v druhé části ohraničuje pobyto-vý trávník určený pro odpočinek uživatelů. Rozdělení území na tyto dva funkční celky vytvoří různorodý charakter parku.

Hlavní cesta vedoucí parkem je téměř přímá, což zvyšuje její funkčnost jakožto spojnice. Skupina stromů ji však přerušuje a dodává prostoru podél cesty hravost, a tak při chůzi postupně odhaluje jednotlivé části parku.

Stávající skupina stromů byla doplněna tak, aby vytvořila rozmezí mezi pobyto-vým trávníkem a vysokými travinami a květinami, které napomáhají k udržení biodiverzity. Doplněním stromů se tak vytvořil kruhový tvar pobyto-vého trávníku, který je na severní straně otevřen a poskytuje výhled na pozůstatky opevnění města. Pohledy z pobyto-vého trávníku jsou zarámovány vegetací, a spolu s nově navrženými stromy v pozadí hradeb vytvářejí kontrast k jejich historické struktuře a nechávají je lépe vyniknout. Nově vysazené stromy odpovídají druhům, které již v parku rostou, konkrétně: Vrba náhrobní (*Salix x sepulcralis*), Buk lesní 'Atropunicea' (*Fagus sylvatica 'Atropunicea'*), Lípa velkolistá (*Tilia platyphylos*), Lípa malolistá (*Tilia cordata*), Javor babyka (*Acer campestre*), Bříza bělokorá (*Betula pendula*) (dendrologický průzkum města Havlíčkův Brod)

Svažitý terén je v místech pobyto-vého trávníku rozprostřen tak, aby byl spád v menším sklonu a tím umožnil propojení mezi dvěma výškovými úrovněmi. Prudké svahy podél hradeb byly osázeny nízkými půdopokryvnými keři, které zpevňují půdu, vymezují prostor a jsou snadné na údržbu. Tato výsadba nahrazuje obtížně udržovatelné trávníky na svažitém terénu.



Vegetace jako kulisa historického opevnění

Stávající panelové domy ze 70. let, umístěné v těsné blízkosti hradebního opevnění, narušují historický charakter prostoru. Jejich objem a strohý design vytvářejí nevzhledné pozadí, které potlačuje estetickou hodnotu hradeb a oslabuje jejich vizuální dominanci.

Navržené řešení počítá s umístěním stromořadí mezi hradby a panelové domy. Stromy zde vytvoří přírodní kulisu, která zdůrazní hrubou architekturu hradeb a zvýrazní jejich historickou hodnotu. Přírodní charakter vegetace poskytne harmonický kontrast k robustnímu vzhledu zdiva. Aby stromořadí nepůsobilo jako jednotvárná bariéra, byla osa stromořadí navržena jako nepravidelná linie. Různorodý výběr druhů stromů (taxonů) zajišťuje variabilitu jejich růstu a vzhledu, čímž vznikne dynamická a vizuálně atraktivní struktura. Ta zároveň podtrhne historický ráz prostoru, zakryje nevhodné prvky v pozadí a současně přispěje k ekologické stabilitě území zvýšením biodiverzity.



Adaptace okolních budov

Vegetace plynule navazuje na přilehlé panelové domy. Městská louka přechází do keřového pásu, jehož výška a hustota se postupně zvyšuje směrem k budovám. Tím se zajišťuje plynulý přechod hmot v prostoru, který spojuje otevřenou louku s architekturou budov.

Rozmanité druhy keřů nejen vizuálně zjemňují rozhraní mezi budovami a loukou, ale také vytvářejí husté a chráněné prostředí - ideální pro hnízdění ptáků. Tím se podporuje ekologická adaptace stávajících budov a zároveň se přispívá k rozvoji městské fauny. Přítomnost této fauny obohacuje zážitek návštěvníků naučné stezky a posiluje ekologické hodnoty prostoru.



Souvislá zelená infrastruktura

Propojení centra města s parkem vytváří souvislý pás zeleně, který nejen vizuálně propojuje centrum s parkem, ale také přispívá k vytvoření příjemného mikroklima a podporuje ekologickou stabilitu městského prostoru. Vegetační pás zahrnuje výsadbu stromů a nízké zeleně, která prostor oddělí od dopravního ruchu a esteticky obohatí prostředí. Trasa dále navazuje na pátevní infrastrukturu podél řeky a pokračuje jako hlavní osa zeleného propojení městem.

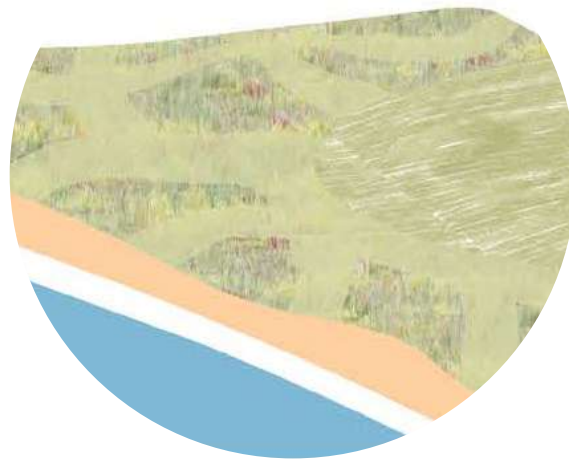
Mozaiková seč

Městské louky v návrhu oddělují po-
bytové trávníky od ploch se stromy,
čímž vzniká přirozené rozhraní mezi
rekreačními a biodiverzními zónami.

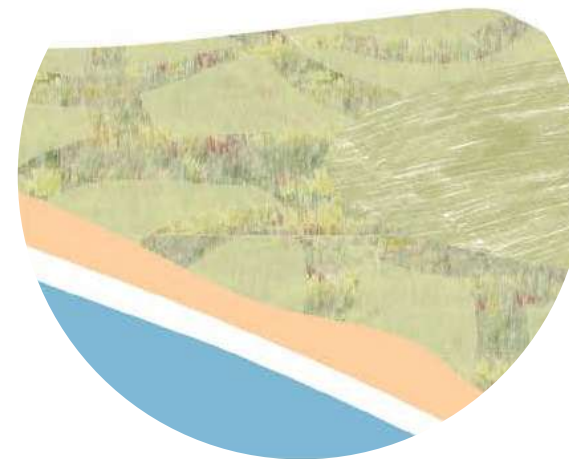
K údržbě těchto ploch byla zvolena mo-
zaiková seč, a to pro své ekologické,
ekonomické i estetické přínosy. Tato
metoda podporuje biodiverzitu pone-
cháváním částí ploch neposečených,
což poskytuje potravu a úkryt pro hmyz
a další živočichy. Luční směs byla vy-
brána s ohledem na přírodní podmínky
Vysočiny, obsahuje lokální rostliny a tím
podporuje stávající biodiverzitu. Součas-
ně zlepšuje estetiku prostoru kvetoucími
plochami a snižuje náklady na údržbu.

Výběr regionální vegetace

Pro založení lučních porostů ve městě
je klíčové použít správnou travní směs,
aby nedošlo k šíření nežádoucích nebo
invazních druhů do okolní krajiny. Regi-
onální směsi respektují místní podmín-
ky i genetickou příslušnost rostlin. Proto
bylo zvoleno osivo VYSOČINA Pestrá
- Regionální směs pro Žďárské vrchy
a Vysočinu od firmy Agrostis, která odpo-
ovídá ekologickým požadavkům Vysočiny.



první seč



druhá seč

Principy mozaikové seče

Střídavé sečení: Trávníky se nese-
kají plošně, ale pouze na vybraných čás-
tech, zatímco jiné plochy zůstávají ne-
posečené. To umožňuje rostlinám kvést
a poskytovat potravu a úkryt hmyzu, na-
příklad včelám, motýlům nebo broukům.

Přízpůsobení počasí: Sečení se vyhý-
bá období letního sucha, aby se mini-
malizoval stres pro rostliny a snížilo se
riziko vyschnutí půdy.

Diverzita ve vzhledu i funkci: Na
trávnících se ponechávají kvetou-
cí rostliny, což nejen zlepšuje esteti-
ku, ale zároveň podporuje opylovače
a další druhy závislé na luční vegetaci.

Postupné obnovování: Posekané plo-
chy se po nějaké době nechávají rege-
nerovat, zatímco jiné části se kosí. Tím
se zajišťuje kontinuita v poskytování po-
travy pro živočichy.

**Cílené ponechání neposekaných
míst:** Na trávnících mohou zůstat oblas-
ti, kde rostliny vysemení, čímž se zajistí
přirozené rozmnožování lučních druhů.

Sečení podle sezóny: V některých pří-
padech se doporučuje sekat vybrané
části dvakrát do roka (například v květnu
a srpnu) nebo pouze jednou na konci se-
zóny, pokud je cílem podpořit luční druhy
(Ekolist, 2024).

Tato metoda je vhodná zejména pro
městskou zeleň, kde pomáhá snižovat
dopady klimatických změn a zachovává
biologickou rozmanitost (Ekolist, 2019).



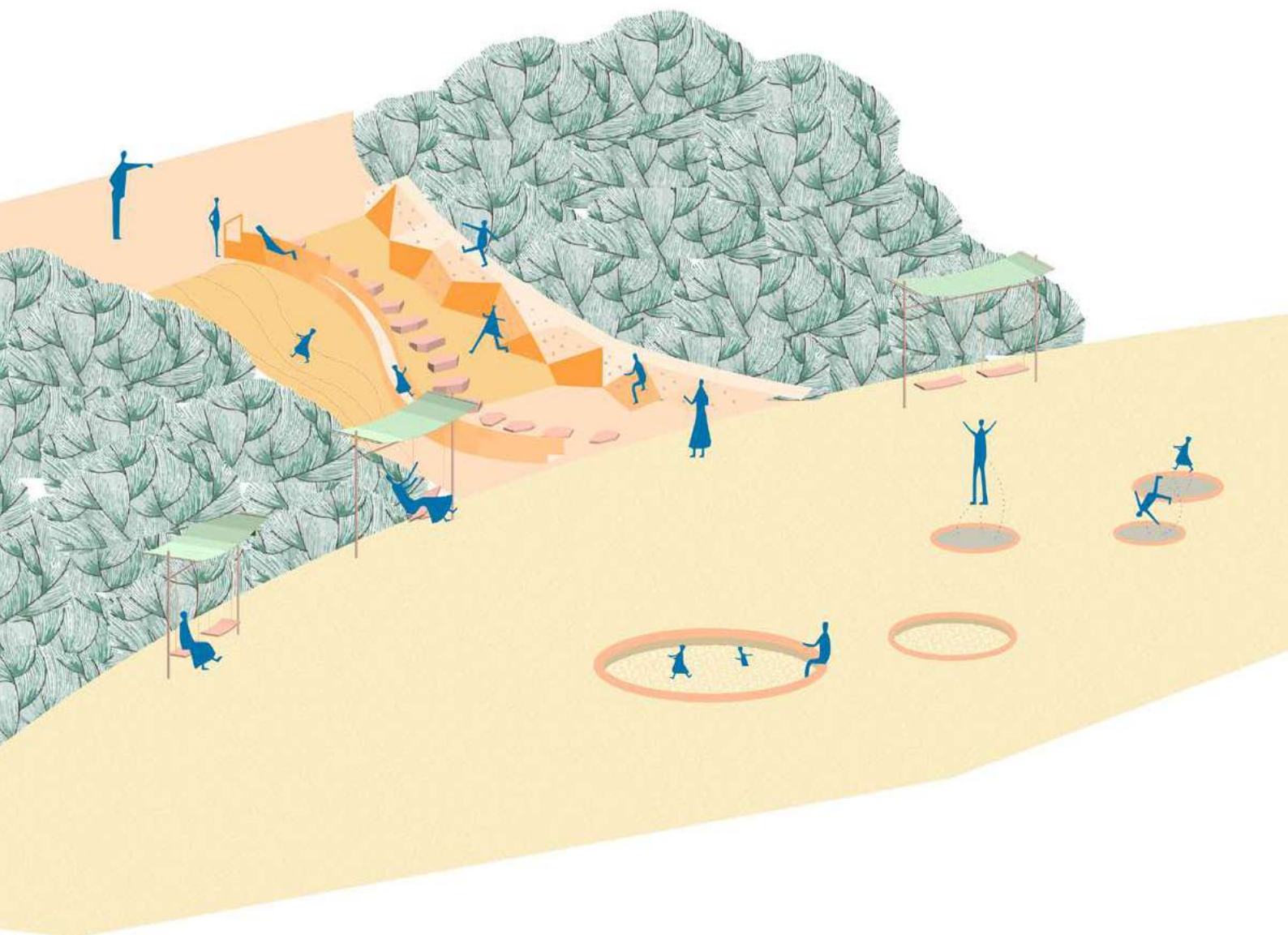
divoká šárka

[57]



divoká šárka

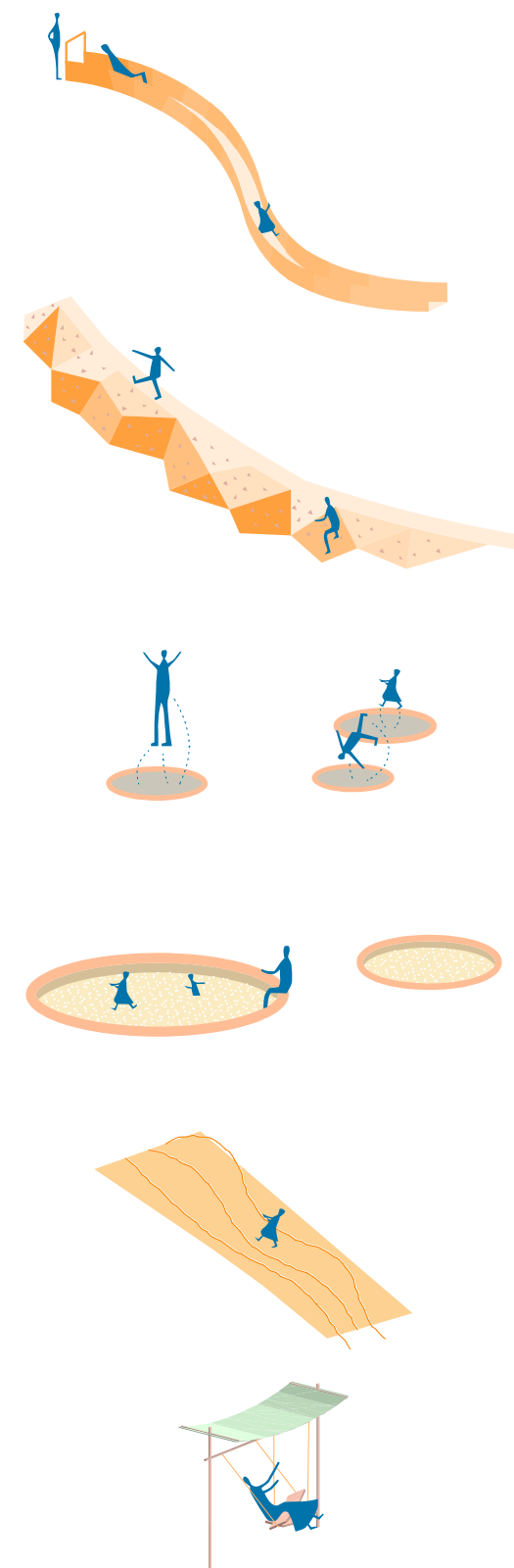
[56]



Přeměna dětského hřiště

Pro zachování a zvýraznění historického opevnění města bylo nutné odstranit vizuální překážky, které narušovaly výhled a blokovaly přirozené pěší trasy. Jednou z těchto překážek bylo stávající dětské hřiště. Ačkoliv je intenzivně využíváno, jeho špatný stav a nevhodné umístění zabraňovaly plynulému pohybu a vizuálnímu propojení prostoru podél hradeb.

Nový návrh dětského hřiště byl koncipován s cílem citlivě integrovat herní prvky do prostředí historických hradeb a zároveň zachovat přístupnost a vizuální kontinuitu tohoto cenného městského prostoru.



Hřiště pro všechny

Dětské hřiště využívá přirozenou morfologii terénu, kde mírný dvoumetrový svah umožňuje umístění herních prvků, jako jsou prolézačky a skluzavka, s minimálním vizuálním dopadem. Tyto prvky využívají terénní sklon k propojení dvou úrovní prostoru.

Sedací prvky byly navrženy tak, aby splňovaly nejen funkci hřiště, ale také podporovaly multifunkční využití veřejného prostoru. Široké houpací lavice, zhotovené z úzké ocelové konstrukce, vytvářejí subtilní vizuální dojem, a umožňují využití nejen dětmi, ale také dospělými.

Další herní prvky, jako zemní trampolíny a pískoviště, byly zapuštěny do povrchu tak, aby nenarušovaly plánovanou pěší trasu podél hradeb.

Tyto prvky byly umístěny strategicky, aby se integrovaly do prostoru, aniž by překážely výhledu na opevnění.

Tak získáme dvě odlišná využití veřejného prostoru, která promíchají rozdílné uživatelské skupiny. Nabádají dospělé uživatele, aby si zkrátili cestu k hradbám pomocí skluzavky, nebo skákali na zemních trampolínách, či využili sezení ve formě houpaček.

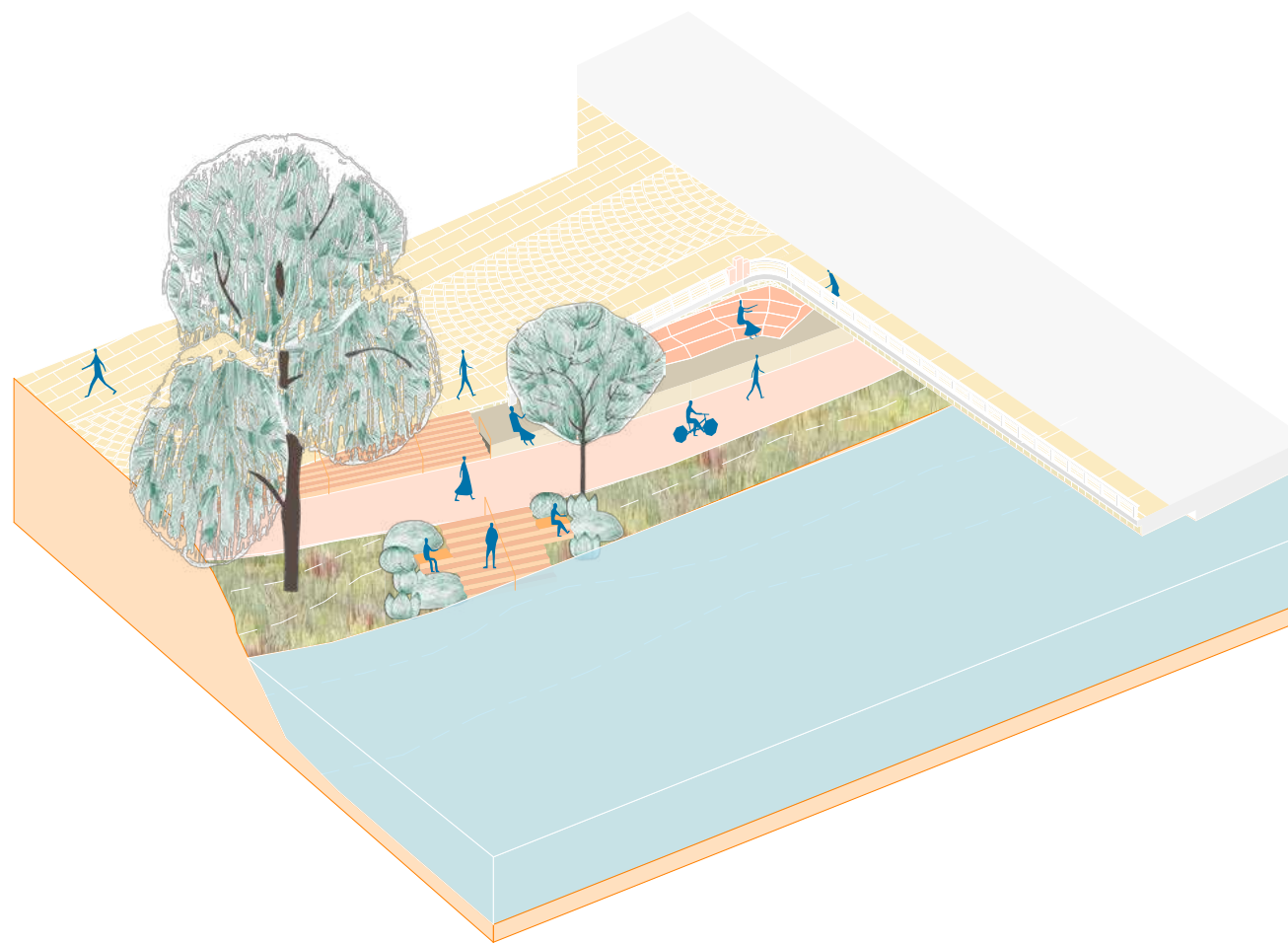
Koncept Playful Cities ukazuje, že zapojení herních prvků do běžného městského prostoru nejen zvyšuje jeho interaktivitu, ale také přispívá k navazování mezigeneračních dialogů, a tím podporuje sociální soudržnost. Tím se stírají hranice mezi různými uživatelskými skupinami.

Zároveň zde vzniká forma sociální kontroly. Koncept „očí na ulici“ spočívá v přítomnosti uživatelů, kteří aktivně využívají prostor a přirozeným dohledem přispívají k jeho bezpečnosti. (Jacobs, 2011).

Přístup k vodě

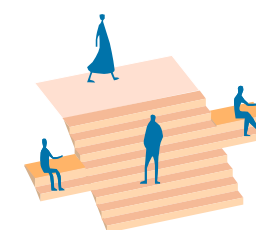
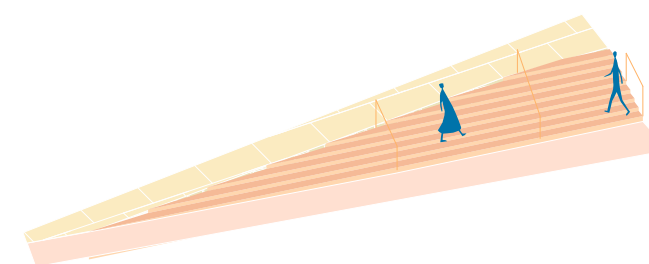
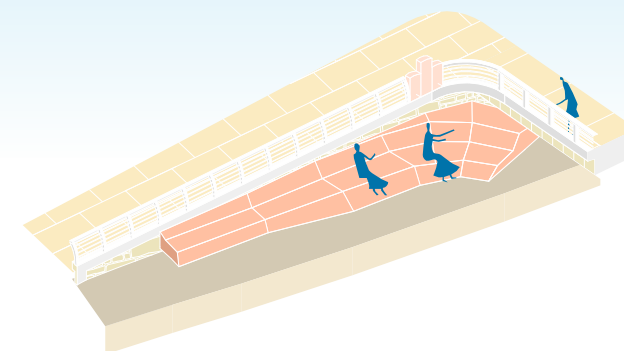
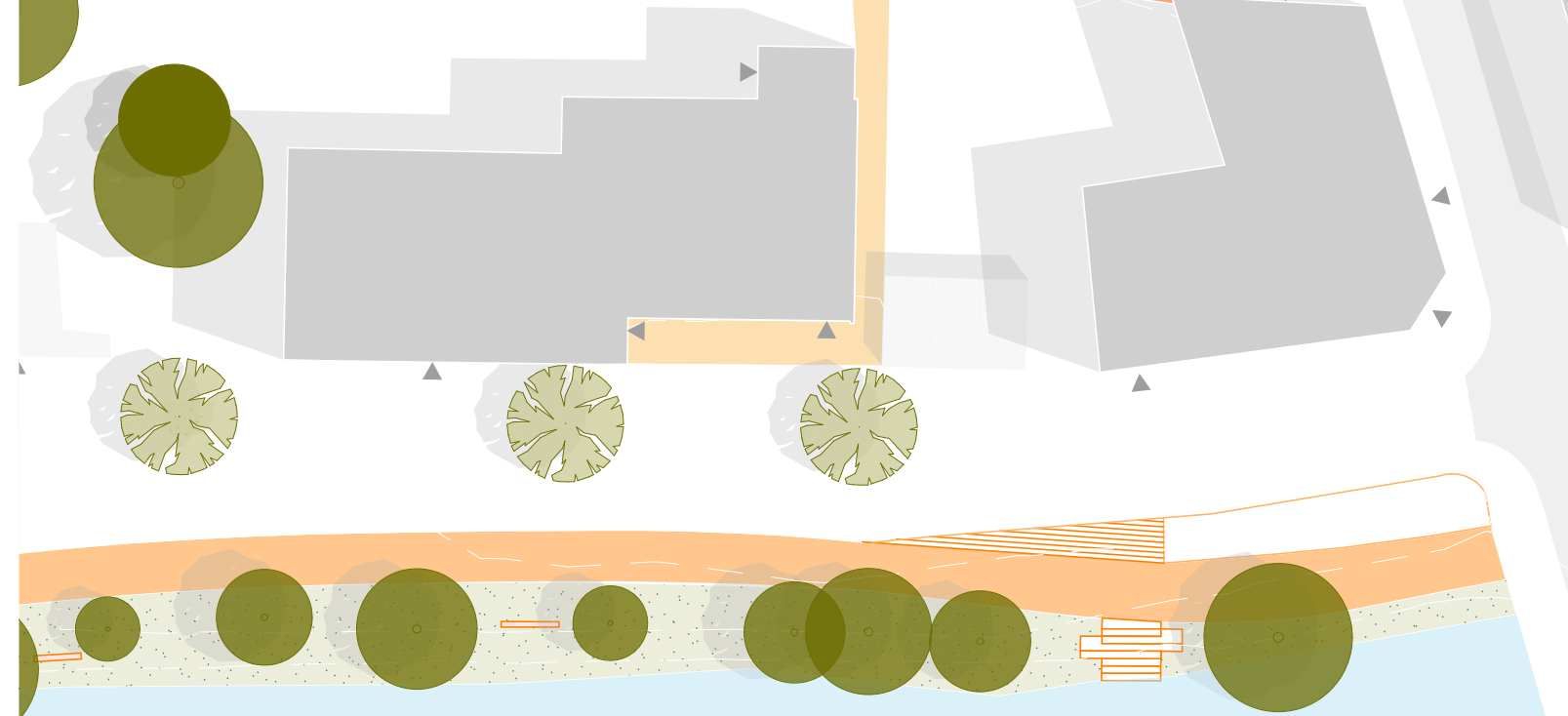
Voda ve městech hraje klíčovou roli nejen z hlediska mikroklima a ekologie, ale také má významný psychologický dopad na obyvatele. Přístup k vodě by měl být nedílnou součástí funkčních veřejných prostranství, a to obzvláště ve městech, které leží na řekách.

Havlíčkův Brod se pyšní cyklostezkou, která vede téměř podél celého obvodu řeky ve městě a poskytuje tak pohled na protékající řeku Sázavu. Tato cyklostezka však protíná veřejná prostranství, která se k ní chovají spíše jako k neprostupné linii, než k prvku, který propojí centrum města s vodou.



Nábřeží

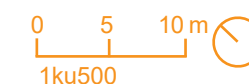
Kalinovo nábřeží je věnováno autům a jejich provozu. Nábřeží je významné tím, že na jeho nároží byl postaven jeden z prvních domů ve městě. Propojení úzkého chodníku s cyklostezkou odděluje zábradlí, které vymezuje parkování od provozu cyklostezky. Tím je prostor fragmentován do několika funkčních zón, které spolu nekomunikují, což vede k neefektivnímu využití celého území.



Proměna nábřeží v pěší zónu

Navrhované řešení se zaměřuje na propojení nábřeží s řekou a cyklostezkou. Stávající obousměrná silnice, která je natolik úzká, že neumožňuje pohodlné míjení dvou vozidel, bude přeměněna na jednosměrnou komunikaci. Parkovací stání, která jsou často nevyužitá a vzhledem k novému zachytěnému parkovišti u kulturního domu již nejsou nezbytná, budou zrušena. Stejně tak bude odstraněno zábradlí oddělující parkoviště od cyklostezky. Podél řady nábřežních domů bude ponecháno 12 parkovacích míst rozdělených na 4 skupiny, která budou od sebe oddělena chodníkem a vegetací, která tak vytvoří podél domů stromořadí. Parkování tak nebude překážkou a vznikne vydlážděná pěší zóna se sdíleným dopravním provozem.

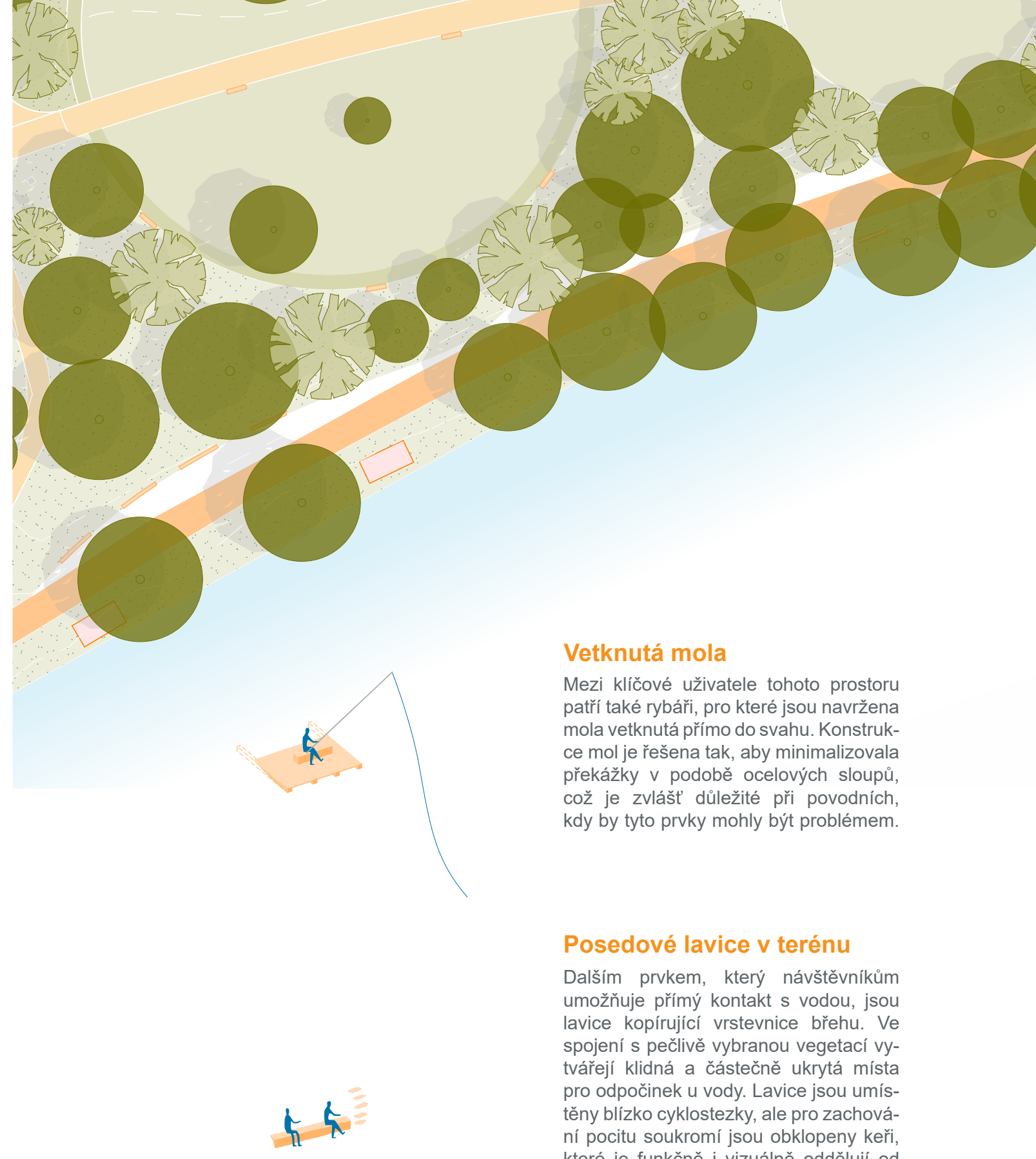
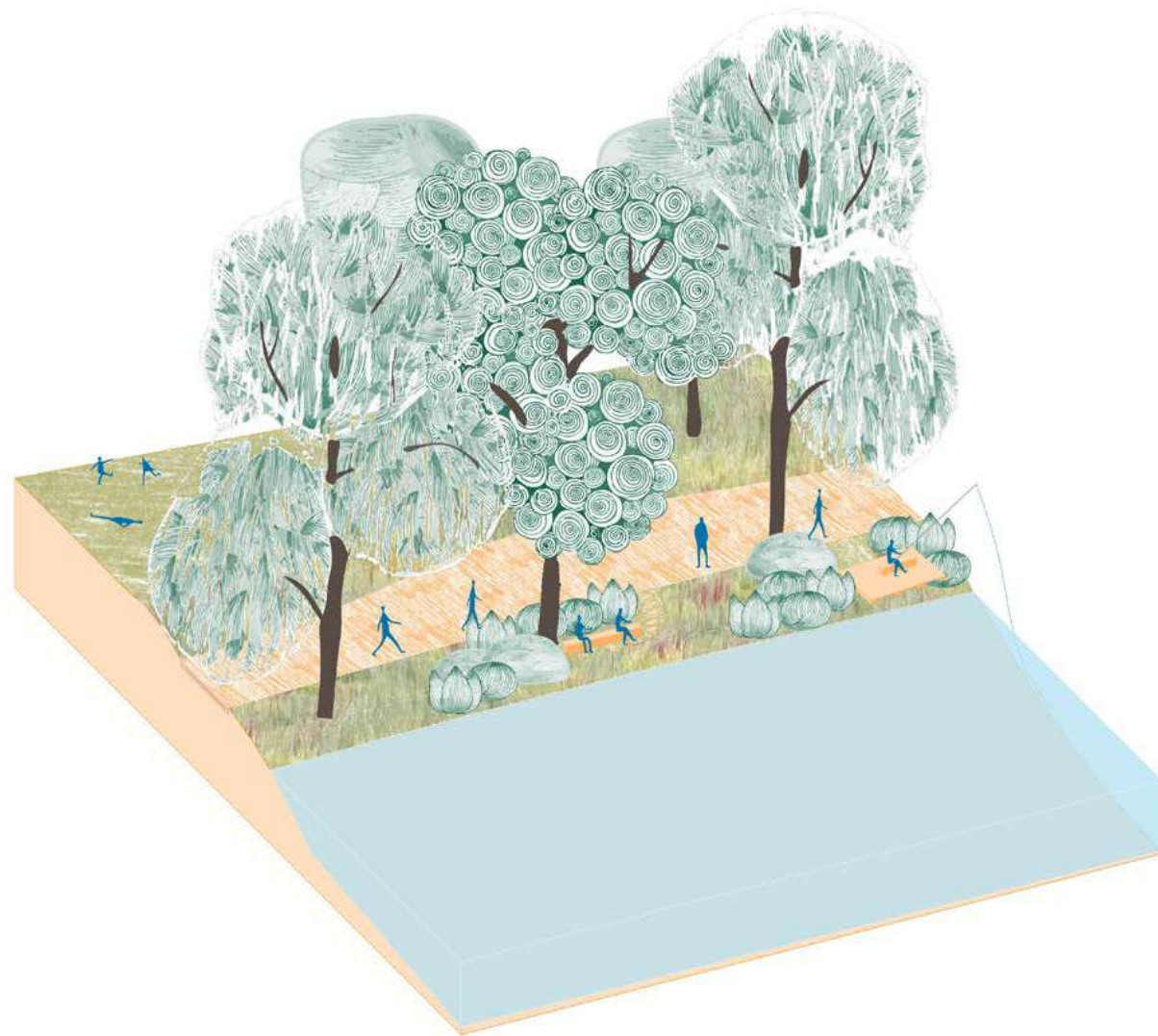
Výškový rozdíl mezi ulicí a cyklostezkou bude překonán posedovým schodištěm, které bude pokračovat až k hladině řeky. Doplnková konstrukce na straně mostu bude sloužit jako ergonomicky tvarované dřevěné podium pro sezení.



Přístup k vodě

Návrh zahrnuje různé typy pobytových ploch, které nabízejí odlišné atmosféry a možnosti využití. Lavice na pravé straně cyklostezky poskytují otevřený výhled na řeku skrze stromy a zároveň umožňují sledování dění na cyklostezce. Mola přinášejí jedinečný zážitek rybaření nebo odpočinku nad hladinou řeky. Lavice ve svahu břehu vytvářejí prostor pro soukromí, kde střechu tvoří koruny stromů, pozadí tvoří keře a výhled směřuje přímo k vodě.

Cyklostezka je oddělena od parku svažem, což omezuje přístup k vodě pouze na uživatele cyklostezky. Svažitý terén však nabízí příležitost k vytvoření klidných a atraktivních míst k sezení. Svah uzavírá prostor z jedné strany a poskytuje bezpečné zázemí, zatímco z druhé strany se prostor otevírá směrem k řece, což umožňuje uživatelům výhled na vodní hladinu skrze stromy. Navržené sezení je řešeno ve formě jemné křivky, která rozšiřuje cyklostezku a zároveň harmonicky zapadá do okolní krajiny.



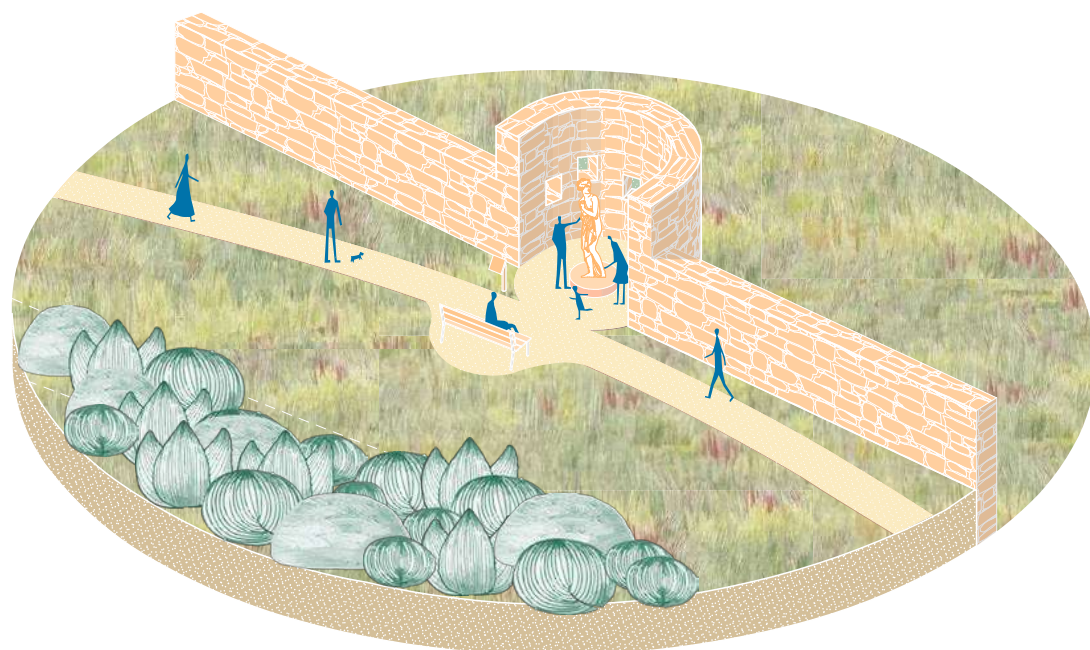
Vetknutá mola

Mezi klíčové uživatele tohoto prostoru patří také rybáři, pro které jsou navržena mola vetknutá přímo do svahu. Konstrukce mol je řešena tak, aby minimalizovala překážky v podobě ocelových sloupů, což je zvláště důležité při povodních, kdy by tyto prvky mohly být problémem.

Posedové lavice v terénu

Dalším prvkem, který návštěvníkům umožňuje přímý kontakt s vodou, jsou lavice kopírující vrstevnice břehu. Ve spojení s pečlivě vybranou vegetací vytvářejí klidná a částečně ukrytá místa pro odpočinek u vody. Lavice jsou umístěny blízko cyklostezky, ale pro zachování pocitu soukromí jsou obklopeny keři, které je funkčně i vizuálně oddělují od hlavního provozu. Konstruktivně jsou lavice zapuštěny do terénu tak, aby nepřesahovaly jeho úroveň a nezpůsobovaly překážky ani při zvýšené hladině vody.

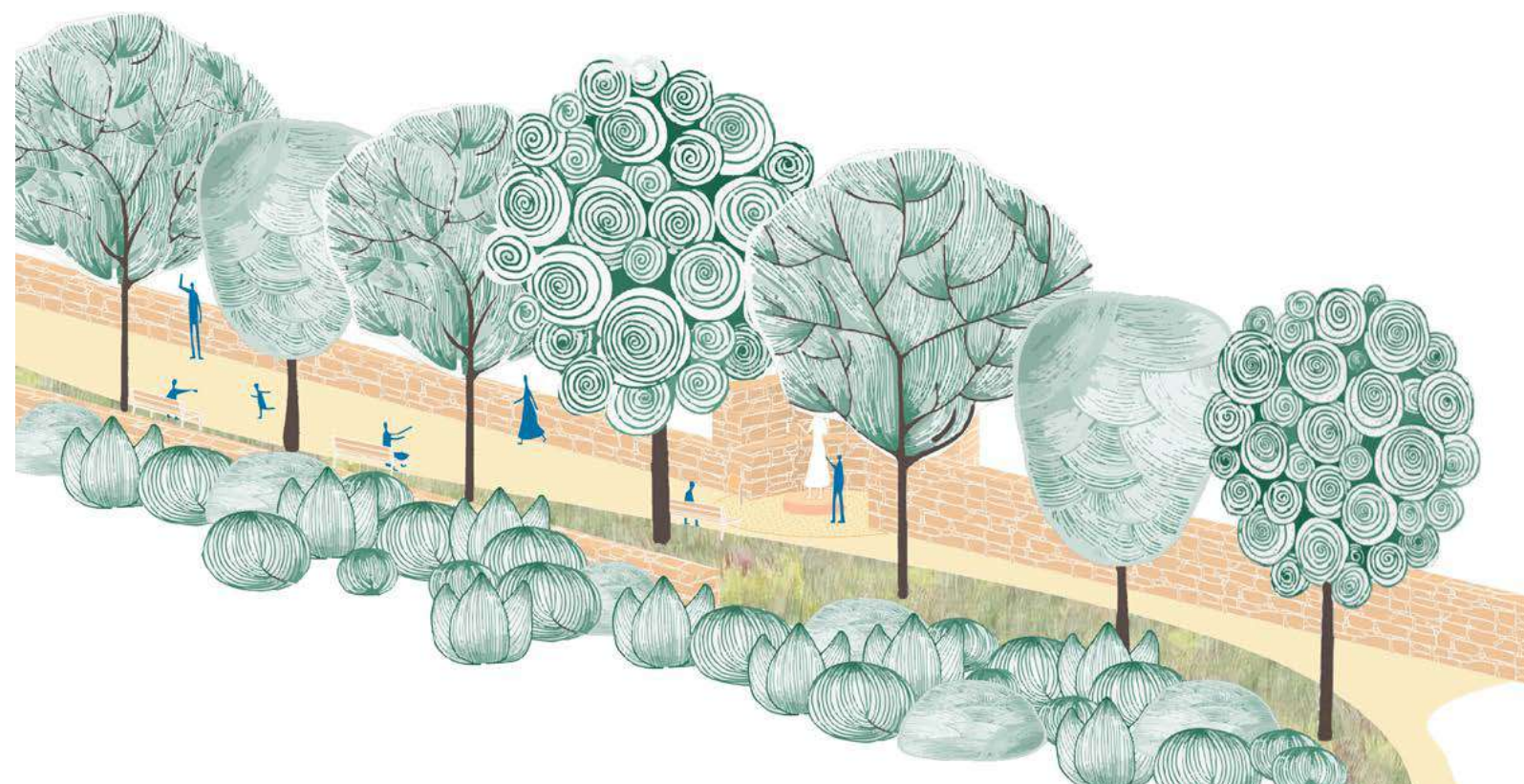
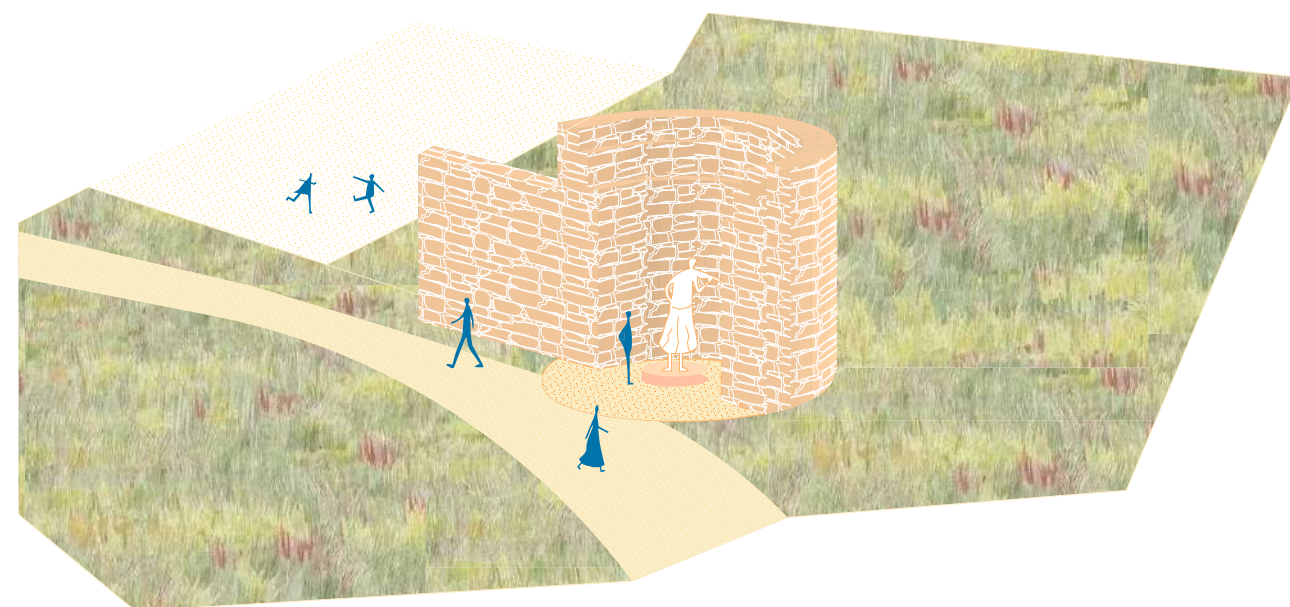


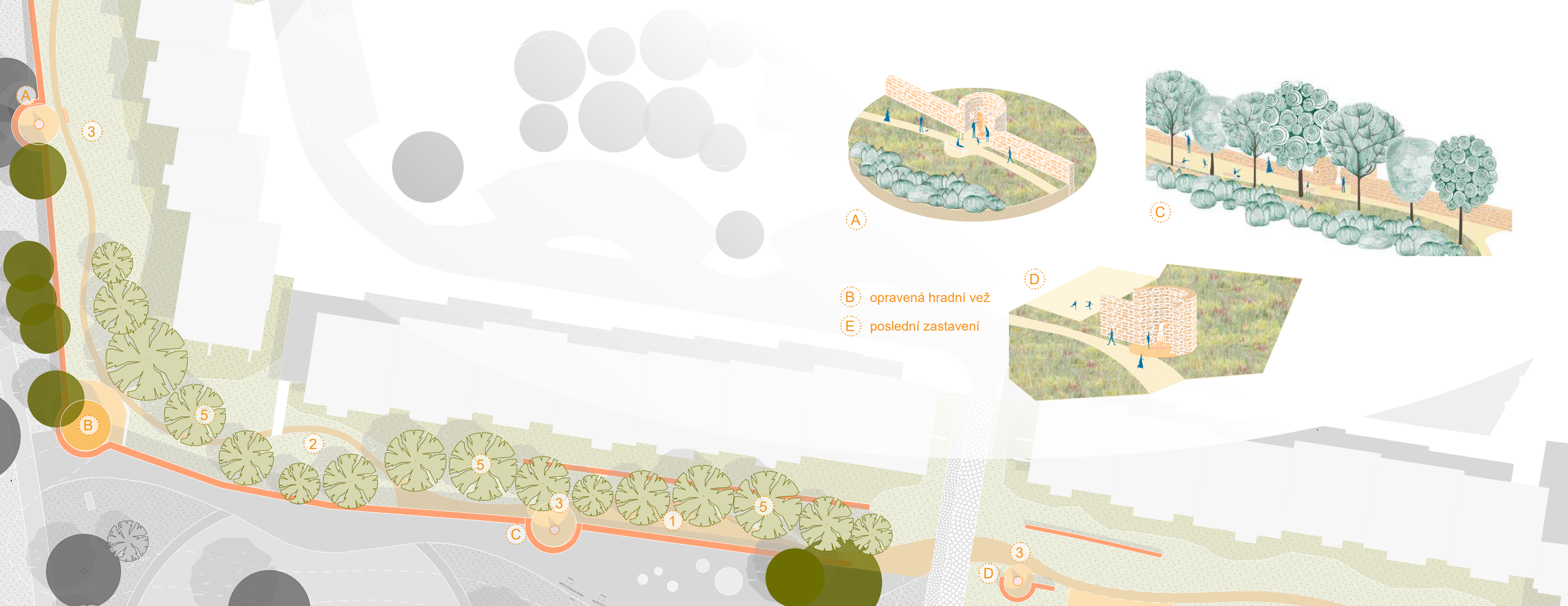


Hradební naučná stezka

Návrh se snaží citlivě propojit znovu odkrytou strukturu historického opevnění města s jeho hlubokou kulturní pamětí a uměleckým sochařstvím. Tak dává prostoru nový význam i život. Naučná historická stezka podél hradeb představuje návštěvníkům dějiny města prostřednictvím pověstí a bájí.

Pozůstatky hradebních věží nejsou jen hmotnými památkami, ale stávají se přirozenými kulisami pro umělecké instalace, které přinesou místu nový rozměr. V každé z věží ožije sochařské dílo, vytvořené sochaři působícími na Havlíčkově. Tato díla, inspirovaná vybranými pověstmi, přetvoří slova ve hmotnou formu, dají tvar příběhům, které vytvářejí kulturně historický obraz města. Každá socha představí svou pověst nejen ve vizuální podobě. Zabudované reproduktory budou prostřednictvím mluveného slova provázet při zkoumání jednotlivých zastavení.





Propojení zastavení

Linie cesty, která vede návštěvníky podél jednotlivých zastavení se sochami, je navržena tak, aby reagovala na okolní hradby. Její organický tvar vytváří kontrast k hrubé geometrii hradební zdi, což umožňuje zdi lépe vyniknout v prostoru.

- 1 V místech, kde jsou hradby nízké a nabízejí výhled na park, je cesta rozšířena, čímž vznikají pobytové zóny s možností zastavení a výhledu.
- 2 Naopak tam, kde jsou hradby vysoké, je cesta odsazena od zdi a zjemňuje tak měřítko prostoru a činí ho příjemnějším pro návštěvníky.
- 3 V blízkosti hradebních věží cesta přirozeně protíná okolní povrch a plynuje se napojuje na místa se sochami.

- 4 Cesta také vytváří nové propojení mezi intenzivně využívanou Dolní ulicí a parkem - napojuje se na samostatně stojící hradební věž se zastavením, kde propojuje také sportovní hřiště blízko věže. Poté podél hradeb s věží zakončuje naučnou stezku a napojuje se na Dolní ulici.
- 5 Prostor je dále formován nově navrženou vegetací, která vytváří vizuální clonu od okolní zástavby. Stromy jsou pečlivě vybrány z různých druhů (taxonů), lišících se velikostí i rychlostí růstu. Díky tomu vzniká nepravidelná a dynamická linie vegetace, která prostoru dodává hloubku a vizuální pestrost. Při návrhu vegetace byla zohledněna dostatečná vzdálenost stromů od hradeb i okolních budov, aby nedocházelo k ohrožení stability konstrukcí.

A

B opravená hradní věž

E poslední zastavení

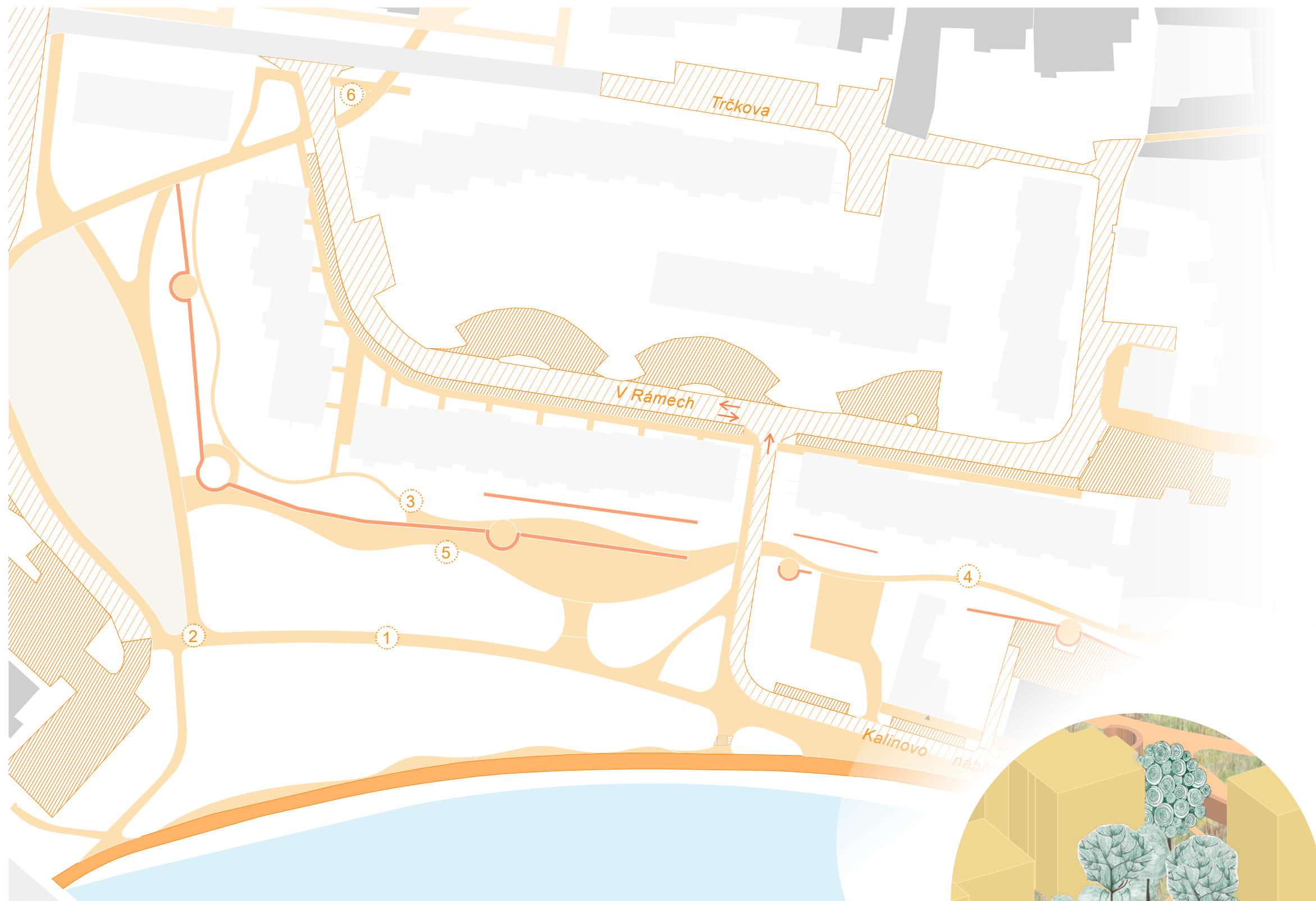
D

C

- stávající vegetace
- navržená vegetace
- městská louka
- půdopokryvné keře

- probarvený asfalt
- mlat

0 5 10 m
1:500



- | | |
|---|---|
|  pěší zóna |  historické opevnění |
|  cyklostezka - pěší + kola |  budovy |
|  silnice |  směr jízdy komunikace |
|  parkování |  zóna 30 |

0 10 25 m
1:1000

Dopravní řešení v pěší zóně parku

Hlavní propojení mezi nábřežím a centrem města

- 1 Hlavní spojnice mezi nábřežím a centrem města je řešena chodníkem o šířce 3 m. Trasa vede po terénním násypu podél příkopu hradeb, odkud nabízí pohled na historické opevnění města.
- 2 Následně se chodník větví a propojuje cyklostezku podél řeky, pěší trasu směřující do centra a přílehlý obchod.

Naučná historická stezka

- 3 Součástí návrhu je naučná historická stezka podél hradeb. Jelikož se jedná o stezku s edukativní a rekreační funkcí, byla pro ní navržena šířka 1,2 m, která podporuje zpomalení pohybu a umožňuje detailnější prozkoumávání hradeb a uměleckých instalací. Stezka propojuje park s dolní ulicí a přispívá ke zpřístupnění historických struktur města.
- 4

Cesta podél hradební zdi

- 5 Další spojení vzniká podél hradební zdi a hřiště, odkud navazuje na hlavní trasu mezi parkem a centrem města a dále na komunikaci vedoucí k obytné oblasti. Tento návrh zajišťuje funkční a přehlednou síť propojení mezi klíčovými body.

Propojení s centrem města

Parkovací stání po celém obvodu Trčkovy ulice vytváří bariéru, která omezuje přirozené propojení mezi centrem města, parkem a páteční infrastrukturou podél řeky. Intenzivně využívaná trasa tak nutí občany pohybovat se mezi zaparkovanými vozidly, což snižuje komfort i bezpečnost.

- 6 Navrhované řešení odstraňuje tuto bariéru vytvořením nové pěší trasy zasazené do zeleně. Trasa byla navržena tak, aby zajistila bezpečný, rychlý a pohodlný přechod mezi centrem města a parkem. Pěší cesta je vedena tak, aby respektovala přirozené proudění pohybu a napojila se na vegetační plochy Smetanova náměstí.



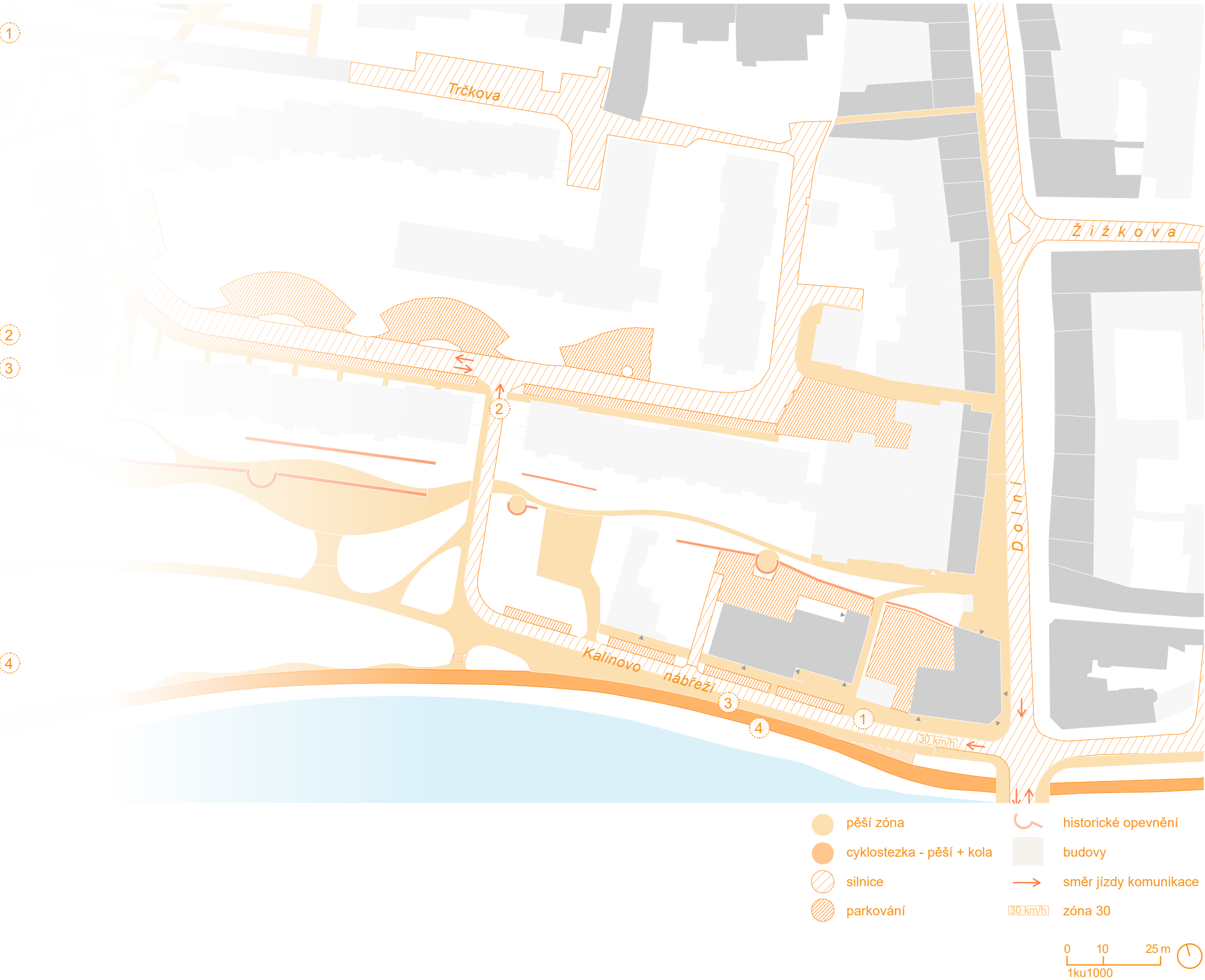
Propojení nábřeží a cyklostezky

Cílem návrhu bylo propojit cyklostezku s chodníkem na nábřeží a odstranit fyzické bariéry, které tyto prostory oddělovaly. Výsledkem je kontinuální nábřeží bez přerušení. Klíčovým opatřením bylo zúžení stávající dvousměrné silnice na jednosměrnou komunikaci o šířce 3,5 m (min. šířka dle ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací je 2,75;3 m). Stávající stav dvousměrné vozovky není provozně funkční, jelikož jsou pruhy natolik úzké, že vedle sebe neprojedou dvě auta. Zúžením vozovky bylo umožněno rozšíření chodníku podél řeky na dvojnásobek jeho původní šířky, čímž došlo ke zvýšení přístupnosti prostoru.

Navržená jednosměrná komunikace pokračuje podél parku a napojuje se na obytnou oblast. Dále bylo odstraněno parkování mezi komunikací a cyklostezkou, což umožnilo propojení nábřežní plochy do jednotného celku. Ponechaná parkovací místa byla vyhrazena výhradně pro návštěvníky lékařských zařízení v přilehlých budovách, přičemž byl z analýzy území a desítek průzkumů vyhodnocen závěr, že stávající parkovací kapacita na nábřeží je naddimenzována a pro běžné návštěvníky centra nevhodná. K tomuto účelu slouží nově vybudované parkoviště u knihovny s kapacitou 220 míst, které se nachází ve stejné vzdálenosti od centra (MUHB, 2024).

Plynulost cyklostezky

Zúžení vozovky a zrušení parkovacích stání umožnilo rozšíření cyklostezky na 3,8 m. (Stezky pro společný obousměrný provoz cyklistů a chodců mají mít šířku ≥ 3,00 m dle ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací). Díky sjednocené šířce podél celého toku řeky se předejde lokálnímu zúžení a zvýší se bezpečnost i komfort uživatelů.





Stávající stav



Návrh

Kemp, klubovna a bistro

Historie vodáctví na řece Sázavě

Vodáctví na řece Sázavě má bohatou tradici, sahající až do počátků organizovaného sportovního a rekreačního vodáctví v České republice. Na přelomu 19. a 20. století se vodáctví začalo rozvíjet jako volnočasová aktivita, kdy lidé hledali únik do přírody a zažívali dobrodružství na vodě. Řeka Sázava, známá svou malebnou krajinou a klidným, ale přitom dynamickým tokem, se brzy stala oblíbeným cílem pro milovníky vody.

Za první republiky, zejména ve 20. a 30. letech, došlo k výraznému rozvoji vodáckých klubů a spolků, které začaly pořádat pravidelné plavby a soutěže. Řeka Sázava díky své délce a přístupnosti nabízela ideální podmínky pro různé úrovně vodáckých dovedností, od začátečníků po zkušené vodáky. Tento trend se udržel až do poválečných let a následného rozmachu vodáckého sportu v 60. a 70. letech, kdy se vodáctví stalo masovou záležitostí (Povoda, 2020).

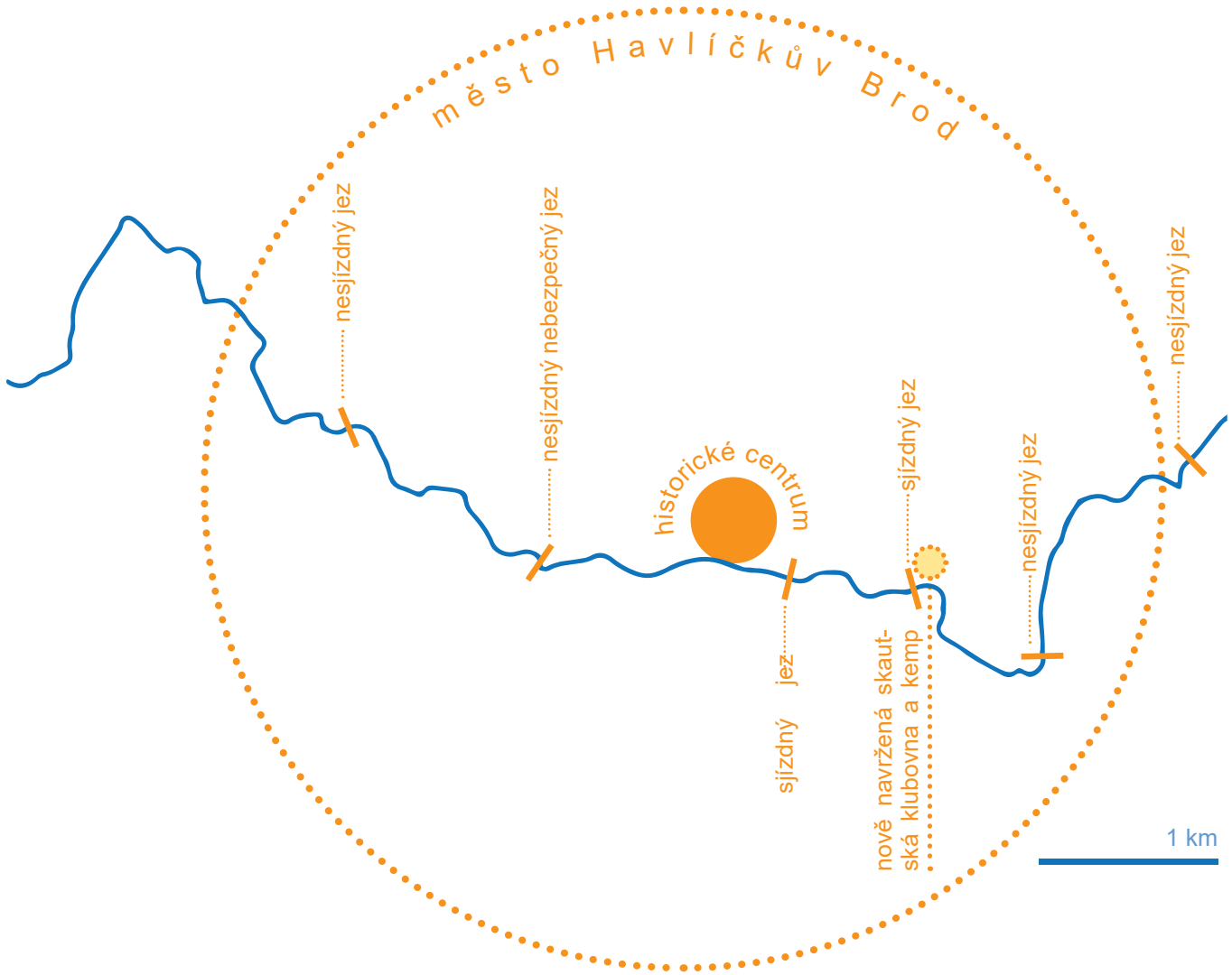
Vodáctví v dnešní době

Dnes je Sázava jednou z nejoblíbenějších vodáckých řek v České republice. Každý rok se na její vodu vydávají tisíce vodáků, zejména v letních měsících, kdy jsou zde ideální podmínky pro sjíždění řeky. Řeka nabízí různé úseky s různou obtížností, od klidných pasáží vhodných pro rodiny s dětmi až po technicky náročnější peřeje, které ocení zkušení vodáci. Vodáctví na Sázavě podporuje i rozsáhlá infrastruktura, která zahrnuje půjčovny lodí, kempingová zařízení, občerstvení a další služby podél řeky. Každá vodácká sezóna je zároveň provázena tradičními akcemi, jako jsou vodácké závody nebo společenské akce na vodě, což pomáhá udržovat zájem veřejnosti o tuto formu rekreace.

Role Havlíčkova Brodu ve vodáctví a skautství

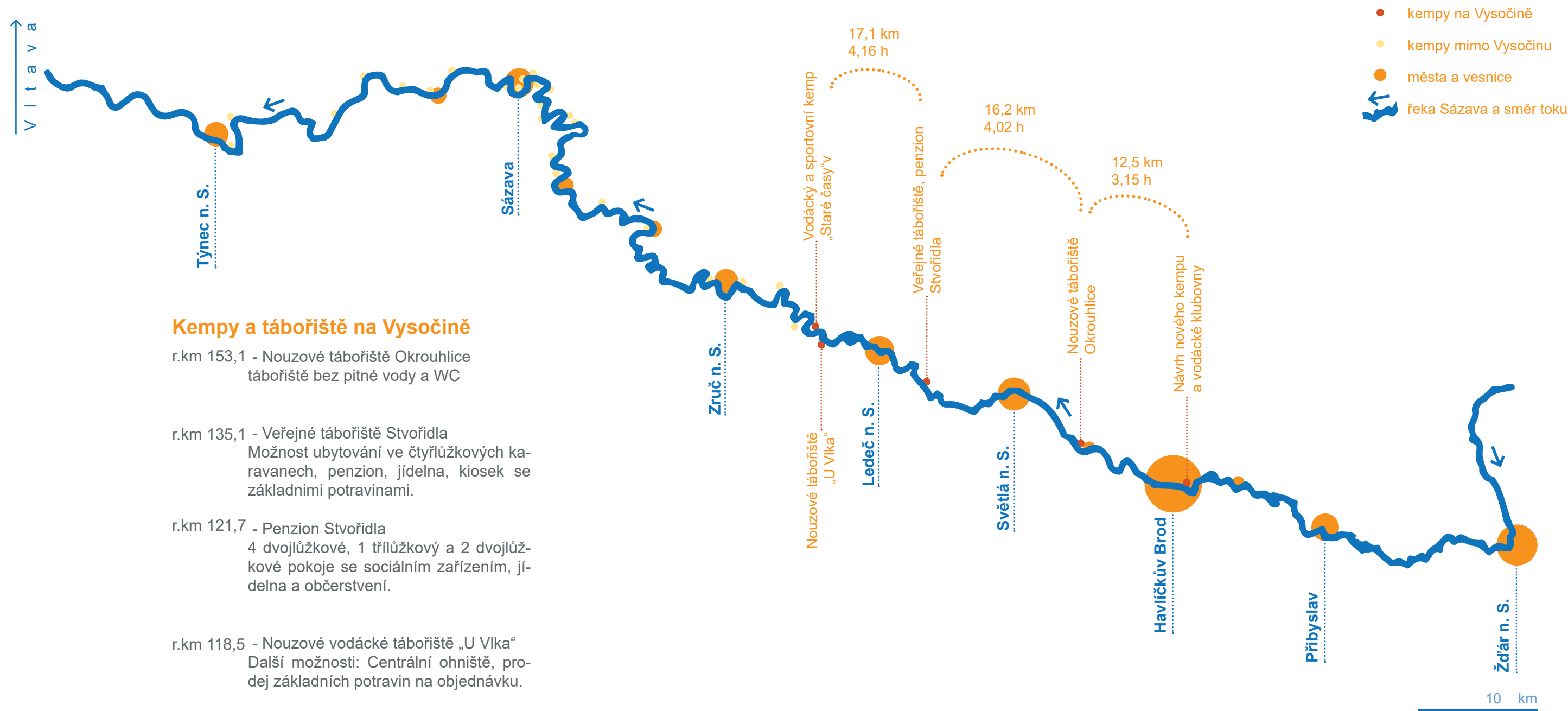
Havlíčkův Brod, který protíná řeka Sázava, hraje v kontextu vodáctví důležitou roli. Město leží na strategickém místě mezi Žďárem nad Sázavou a Světlou nad Sázavou a tvoří přirozený bod, kde vodáci mohou zastavit, doplnit zásoby nebo zde strávit noc.

Přestože Havlíčkův Brod zatím není dominantním vodáckým centrem, jeho poloha mu poskytuje velký potenciál pro rozvoj této aktivity. V současnosti je v oblasti kolem Havlíčkova Brodu nedostatek organizovaného zázemí pro vodáky, zejména co se týče kempů a občerstvení přímo u řeky, což představuje příležitost pro rozvoj.



Průběh toku městem

- 167,0 Hamry, jez 1,5 m
- 166,9 Pohledští Dvořáci, lávka
- 166,6 Břevnický potok zprava
- 166,2 most železniční, stupeň
- 165,2 jez 1,7 m, lávka
- 164,4 Šlapanka ústí zleva
- 164,3 most železniční
- 164,1 most silniční, jez 1,3 m
- 163,6 Havlíčkův Brod, most silniční
- 163,2 ostrov, jez 1,5 m
- 162,9 most silniční
- 162,6 Havlíčkův Brod, most silniční
- 162,4 potrubí, stadion
- 162,1 lávka
- 161,7 ostrov, jez 1,5 m, vpravo
nesjízdný vakový, vlevo
šikmý sjízdňý po prohlídce
- 160,6 most silniční
- 160,4 Rozkošský potok zprava
- 160,1 Perknov, jez 2,1 m



Kempy a tábořiště na Vysočině

r.km 153,1 - Nouzové tábořiště Okrouhlice
tábořiště bez pitné vody a WC

r.km 135,1 - Veřejné tábořiště Stvořidla
Možnost ubytování ve čtyřlůžkových ka-
ravanech, penzion, jídelna, kiosek se
základními potravinami.

r.km 121,7 - Penzion Stvořidla
4 dvojlůžkové, 1 třílůžkový a 2 dvojlůž-
kové pokoje se sociálním zařízením, jí-
delna a občerstvení.

r.km 118,5 - Nouzové vodácké tábořiště „U Vlka“
Další možnosti: Centrální ohniště, pro-
dej základních potravin na objednávku.

r.km 119 - Vodácký a sportovní kemp „Staré časy“
tábořiště, pitná voda, teplá voda, WC,
sprcha, elekt. přípojka, restaurace, par-
koviště, tenis, volejbal, bezbariérový pří-
stup

Podél řeky Sázavy, mezi Žďárem nad
Sázavou a Světlou nad Sázavou, je
nedostatek veřejně přístupných kempů
s odpovídající infrastrukturou. Vybudo-
vání kempu v Havlíčkově Brodě by vy-
plnilo tuto mezeru a přineslo nové mo-
žnosti nejen pro vodáky, ale i pro širší
spektrum návštěvníků.

Města na řece Sázavě

Žďár nad Sázavou	20 525 ob.	207,45 km
Přibyslav	4 041 ob.	184,80 km
Havlíčkův Brod	23 746 ob.	166,90 km
Světlá nad Sázavou	6 452 ob.	144,10 km
Ledeč nad Sázavou	4 832 ob.	129,40 km
Zruč nad Sázavou	4 749 ob.	105,20 km
Sázava	3 875 ob.	54,4 km
Týnec nad Sázavou	5 717 ob.	19,7 km

Návrh skautské klubovny, bistra a zázemí kempu

Skautská klubovna vodáckého oddílu Racků se nachází na frekventovaném místě poblíž cyklostezky a sportovního areálu Plovárenská, ale její současná podoba není vizuálně atraktivní a nepodporuje povědomí o její funkci. Budova působí spíše jako sklad, což brání veřejnosti ve vnímání jejího významu. Cílem návrhu je proto vytvořit novou klubovnu, která propojí skautskou činnost s veřejným prostorem a zvýší její přínos pro komunitu.

Koncepce návrhu

Nový koncept klubovny integruje více funkcí a podporuje propojení skautingu a veřejného života města. Součástí návrhu je provozovna bistra, která vyplní chybějící nabídku občerstvení v areálu Plovárenská, navštěvovaném stovkami lidí denně. Bistro umístěné v budově klubovny by mohlo být provozováno přímo skauty, čímž by sloužilo několika účelům:

1) Podpora povědomí o skautingu

Viditelná aktivita skautů ve veřejném prostoru by přiblížila skautské hodnoty široké veřejnosti, přilákala nové členy a zlepšila vnímání skautingu jako společensky přínosného hnutí.

2) Výchova a rozvoj praktických dovedností skautů

Provoz bistra by poskytl mladým skautům cenné zkušenosti v oblasti pohostinství, organizace a řízení provozu.

3) Podpora turismu a lokální ekonomiky

Bistro by sloužilo nejen místním obyvatelům, ale také turistům, cyklistům a vodákům. Spojení s cyklostezkou a řekou Sázavou zvyšuje atraktivitu regionu a přispívá k rozvoji udržitelného turismu, jak popisují koncepty „slow tourism“

Návrh kempu

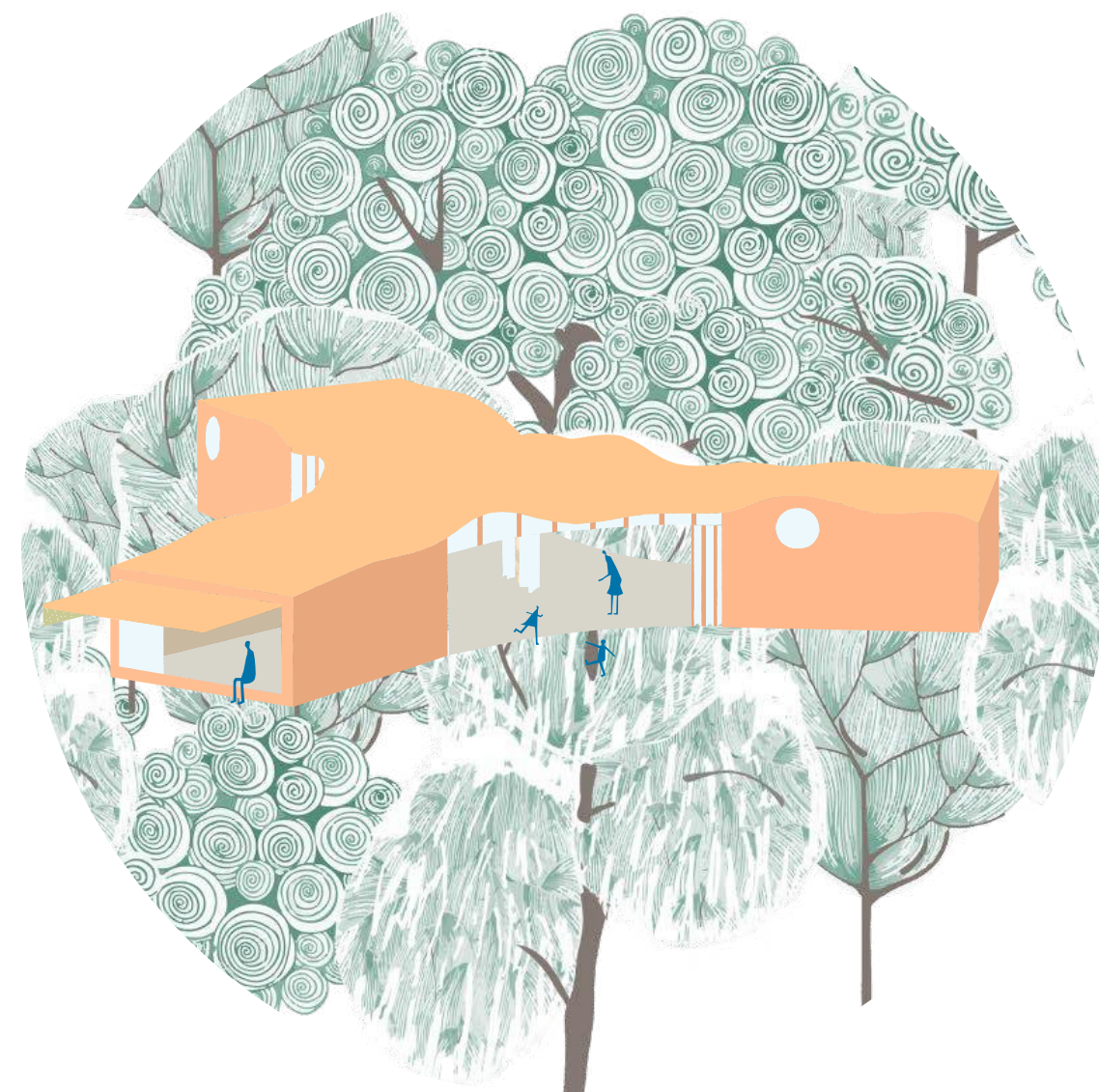
Součástí návrhu je také malý kemp s kapacitou do 20 osob, zaměřený především na vodáky. Kemp poskytne hygienické zázemí (toalety, sprchy) integrované do jednoho z pavilonů skautské klubovny. Umístění v blízkosti řeky umožní vodákům pohodlné přenocování během sjíždění Sázavy, čímž podpoří rozvoj vodáctví v regionu. Zároveň kemp přiláká i další turisty, což zvýší atraktivitu města jako zastávky na vodáckých trasách.

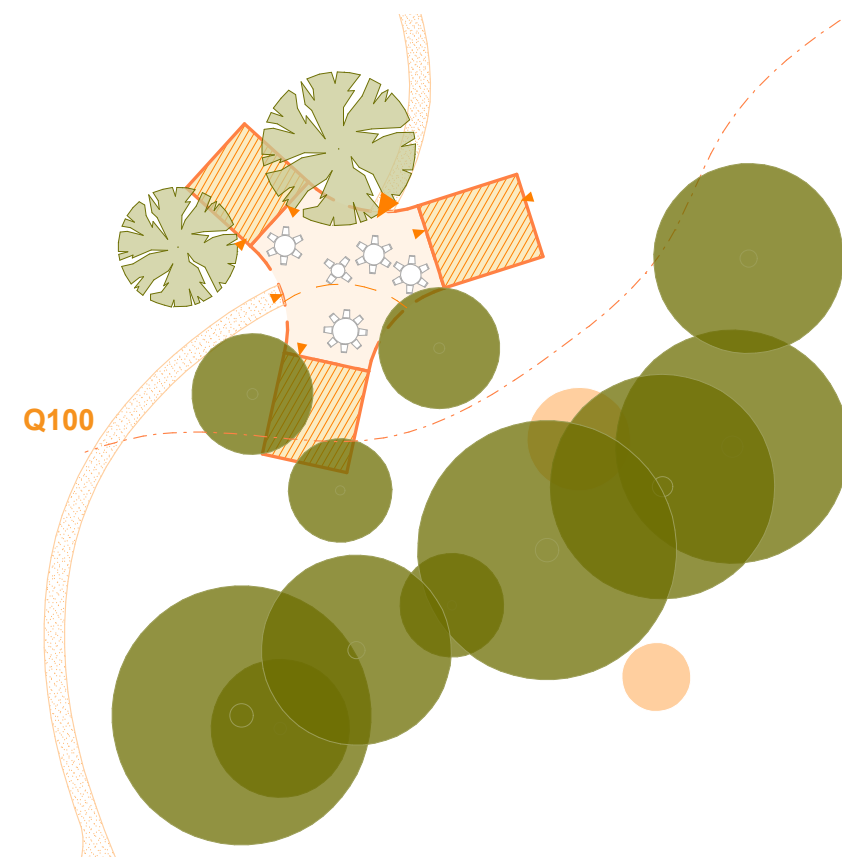
Historie skautingu

Skauti vodáci v České republice mají dlouhou a bohatou historii. Vodácké oddíly jsou známé především mezi skauty a milovníky outdoorových aktivit, ale povědomí veřejnosti o nich není tak výrazné jako u klasických skautů. Vodácké skautské oddíly kombinují tradiční skautské principy se specifickým zaměřením na vodácké dovednosti, jako je jízda na kánoích, kajacích či raftech.

Skauting v České republice zaznamenal v posledních letech mírný nárůst členů, přičemž větší zájem o skauting se odvíjí od trendů spojených s návratem k přírodě a dobrovolnictví. Přesto nárůst vodáckých skautů není tak výrazný, jako je tomu u tradičních skautů, i když tato aktivita nabízí velký potenciál přilákat nové členy.

Skauti v Havlíčkově Brodě mají své specifické postavení. Vodácký oddíl zde fungoval už od meziválečného období, ale jako u mnoha jiných oddílů byly jeho aktivity přerušeny během totalitních režimů a znovuobnoveny po roce 1989. Vodáčtí skauti zde hráli důležitou roli ve výchově mladých lidí ke správným hodnotám. Umístění oddílu u řeky Sázavy navazuje na tuto historii a umožňuje jejich lepší vztah s veřejností (Skaut, 2019).



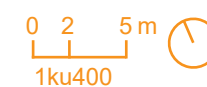


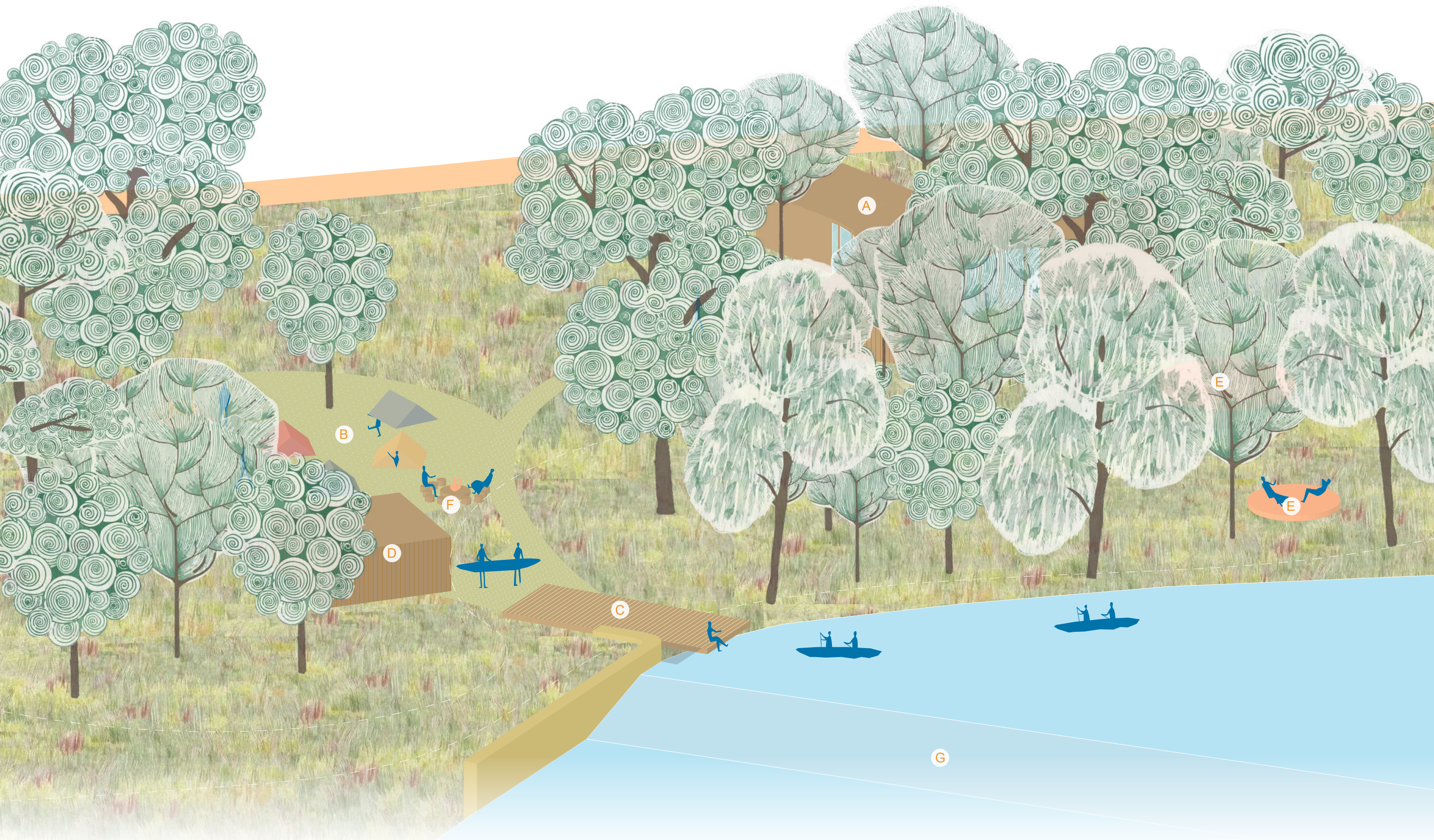
Návrh a umístění pavilonu

Budova skautské klubovny, bistra a hygienického zázemí je situována tak, aby ponechávala dostatečný prostor pro rekreaci v přírodě, zejména v okolí řeky mezi stávajícími stromy. Je umístěna nad aktivní záplavovou zónu a hranici stoleté vody.

Kompozice pavilonů respektuje vegetační a terénní podmínky a svým umístěním zdůrazňuje výhledy do krajiny.

Pavilony jsou koncipovány jako tři samostatné objekty podobných rozměrů, které svým uspořádáním a tvarem vytvářejí jakési „klíny“ do krajiny. Ta obklopuje jednotlivé objekty a přirozeně je integruje do okolního prostředí. Rozdělení budov na tři menší pavilony zvyšuje vizuální propojení s krajinou a zajišťuje, že objekty nenarušují přirozený ráz okolí.





- A pavilon B kemp C vodácké molo D úschovna lodí E pobytové terasy F ohniště G splav

Návrh pavilonu

Budovy jsou propojeny zastřešenou terasou, která slouží jako sdílený prostor pro posezení návštěvníků bistra a skautů v klubovně.

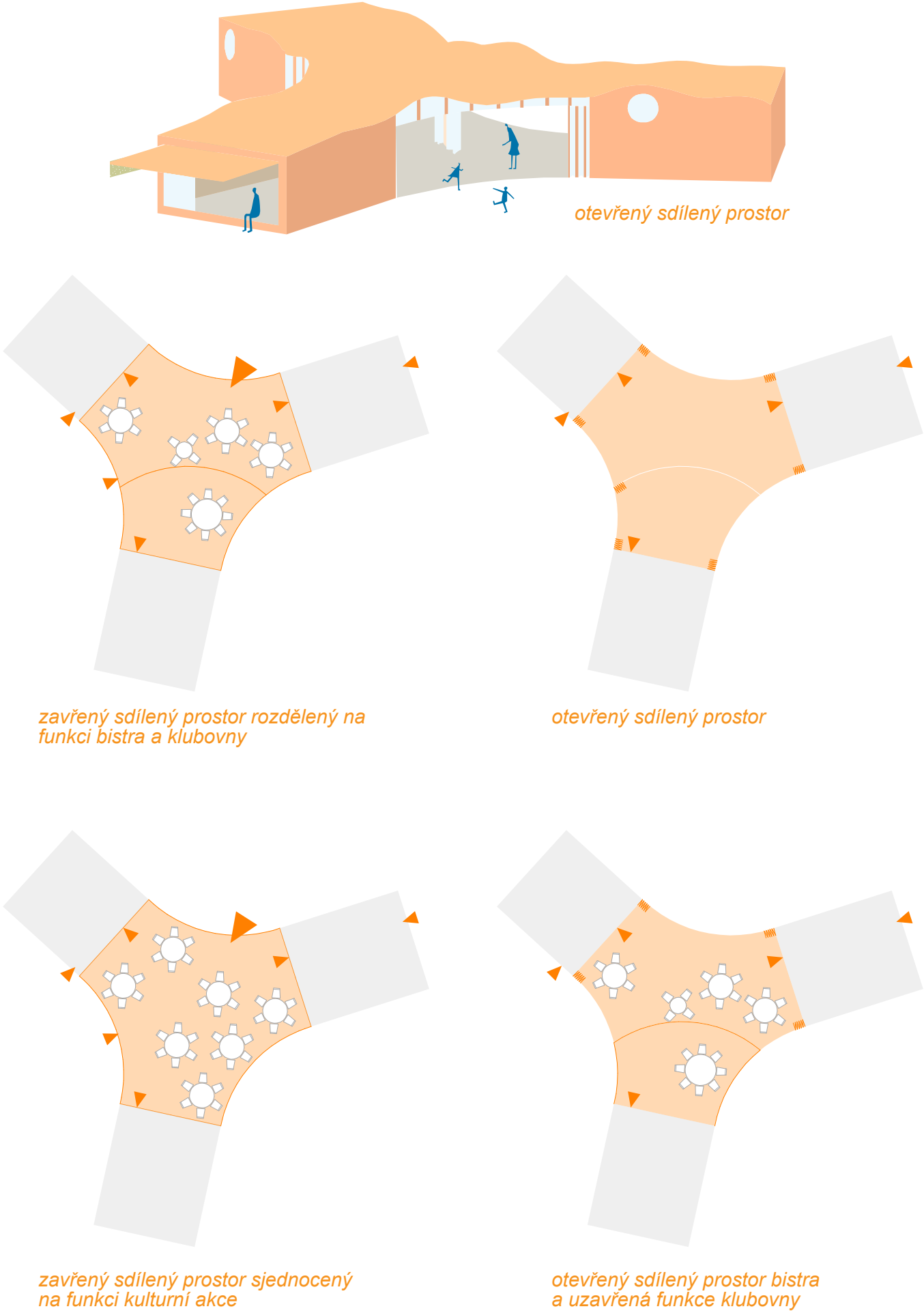
Posuvné a průhledné příčky umožňují variabilní uspořádání prostoru, přičemž oddělují jednotlivé funkce – klubovnu a sezení bistra. Díky průhlednému a modulárnímu designu však zůstávají obě funkce vizuálně propojené. To podporuje interakci mezi návštěvníky bistra a skauty, čímž vzniká multifunkční „open space“, který lze přizpůsobit potřebám různých akcí, jako jsou kulturní akce, svatby nebo skautské sešlosti.

Prostor lze také zcela otevřít, čímž se terasa promění ve venkovní zastřešené místo s výhledem do přírody.

Sdílená střecha zajišťuje ochranu před deštěm, sněhem či sluncem a zároveň usnadňuje přechod mezi jednotlivými pavilony. Díky rovinnému uspořádání je celý areál bezbariérový a přístupný všem uživatelům.

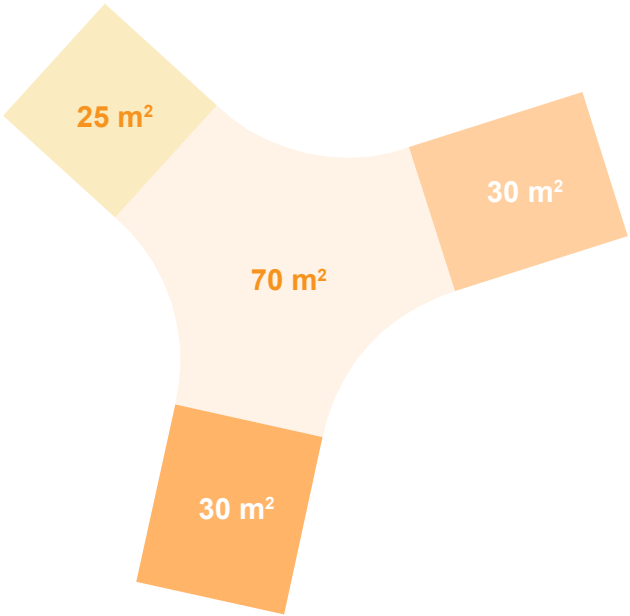
Velikosti jednotlivých pavilonů byly navrženy na základě požadavků na jejich funkce a kapacitu:

- **Skautská klubovna:**
Kapacita: 10–20 osob
Osoba: 1-1,5 m²
Celková plocha: 20–30 m²
 - **Hygienické zázemí kempu:**
 - Toalety: 5 kabin × 2 m² = 10 m²
 - Sprchy: 2 kabiny × 3 m² = 6 m²
 - Převlékárny: 2 kabiny × 1,5 m² = 3 m²
 - Umývárna/dřez: 2–3 m²
 - Technická místnost: 3 m²Celková plocha: 20-25 m²
 - **Bistro:**
 - Výdejna: 5–7 m²
 - Kuchyň: 10–12 m²
 - Sklad: 6–8 m²
 - Toaleta pro zaměstnance: 1,5–2 m²
- Celková plocha: 25–30 m²



3 OBJEKTY - 3 FUNKCE
1 OPEN SPACE PROSTOR

- Skautská klubovna
- Bistro
- Hygienické zázemí kempu

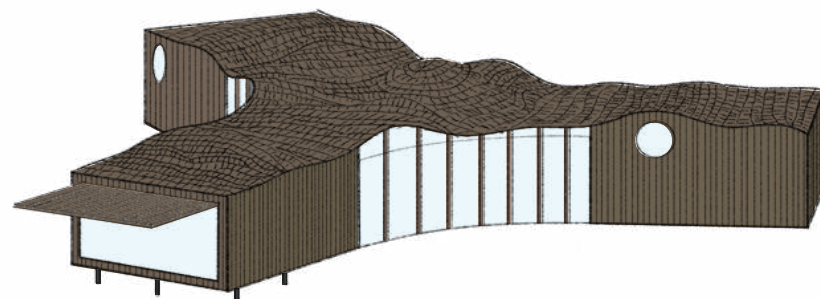


Prostorové a konstrukční řešení

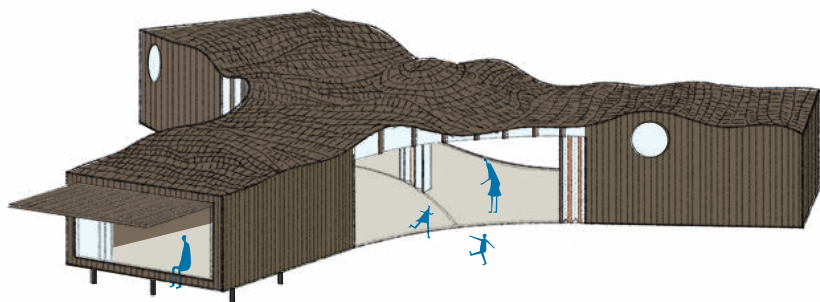
Diplomová práce se zabývá návrhem umístění stavby v parku, její funkční náplní a objemovým řešením. Návrh exteriéru budovy je zpracován koncepčně, doplněný referencemi na stavby podobného charakteru. Interiérové uspořádání vychází z požadavků na plochy a funkce jednotlivých prostor, avšak detailní návrh interiéru nebyl v rámci práce zpracován. Pro dosažení plně funkčního a proveditelného řešení by bylo vhodné vypracovat samostatnou architektonickou studii.

Konstrukce pavilonu vychází z původní dřevěné klubovny, jejíž materiál by mohl být zčásti znovu využit. Dřevěná konstrukce odpovídá charakteru přírodního prostředí parku u řeky a svým designem přirozeně zapadá do krajiny. Architektonická inspirace byla čerpána ze Zahradního pavilonu od studia BYRÓ. Prostor skautské klubovny je orientován směrem k řece, aby poskytl výhled na okolní stromy a vodní tok. Výklopná stěna umožňuje propojení interiéru s přírodou a zajišťuje přímý kontakt s venkovním prostředím. Ostatní části pavilonu zachovávají jednotný styl, avšak bez možnosti otevírání stěn.

Zastřešená terasa, která propojuje jednotlivé části pavilonu, je vybavena posuvnými okny, umožňujícími variabilní využití prostoru podle aktuálních povětrnostních podmínek. Inspirací pro konstrukční řešení zastřešení byl Symbiosis Pavilion od studia Yuan Architects. Zakřivené linie střechy zjemňují celkový vzhled stavby a pomáhají ji začlenit do přírodní krajiny. Linie střechy odkazuje na zvlněnou krajinu Havlíčkovy, mezi kterou se vine řeka Sázava a připomíná abstrahovanou morfologii terénu Vysočiny. Tento přístup snižuje vizuální objem stavby a podporuje její integraci do okolního prostředí.



zavřená terasa a skautská klubovna



otevřená terasa a skautská klubovna



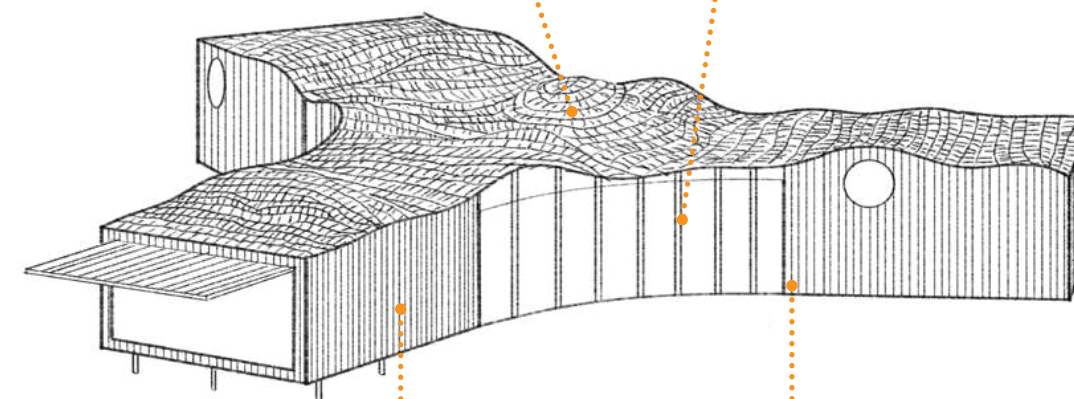
[58]

Symbiosis Pavilion, Yuan Architects



[59]

Pavilion Casa de Vidro, Sol Camacho



Zahradní pavilon, BYRÓ architekti

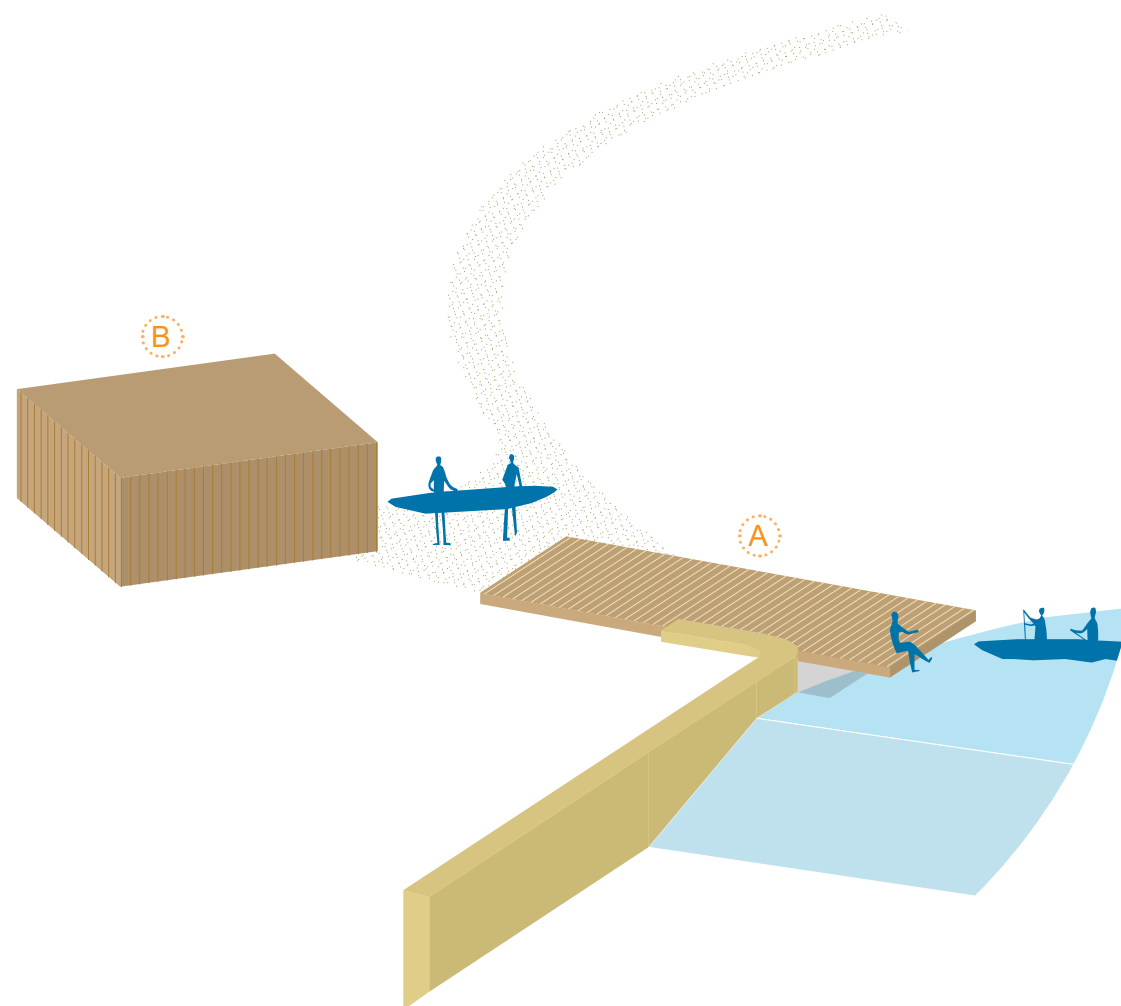


[60]



[61]

Zahradní pavilon, BYRÓ architekti

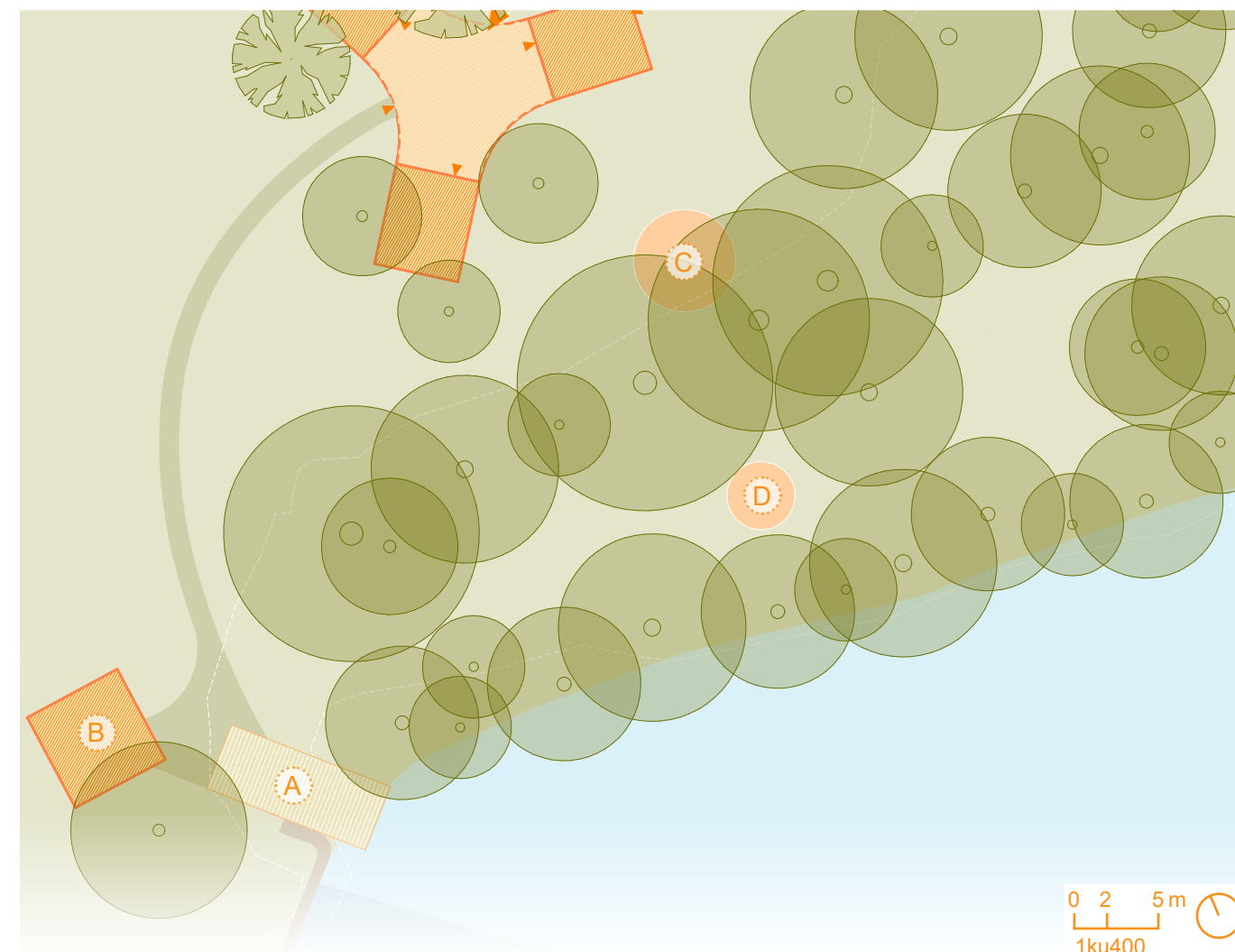


Molo a úschovna lodí

- A** Nově navržené molo usnadní naložení vodáků a skautů. Je umístěno podél zdi jezu v místě přenášení lodí, což zjednoduší přístup na souš. Zároveň nahradí stávající záliv, kde se kvůli proudu vody hromadil odpad, a tím se odstraní nutnost opakovaného čištění. Konstrukce mola tak nejen zlepší provoz, ale vytvoří i klidné místo k posezení u vody.
- B** Aby si mohli vodáci při příplutí do kempu uchovat své lodě a navštívit město, byl zde navržen objekt na skladování lodí. Budova je umístěna na vyvýšeném místě mezi stromy, mimo aktivní záplavovou zónu, aby nenarušovala krajinný ráz. Rozměry 6 × 6 m vycházejí z typických parametrů lodí, což umožňuje dostatečnou kapacitu pro návštěvníky kempu i skauty.

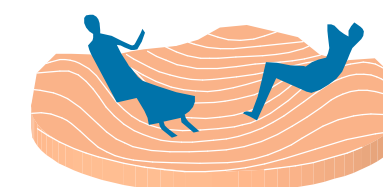
Rozměry lodí (pro orientaci kapacity):

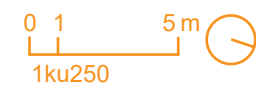
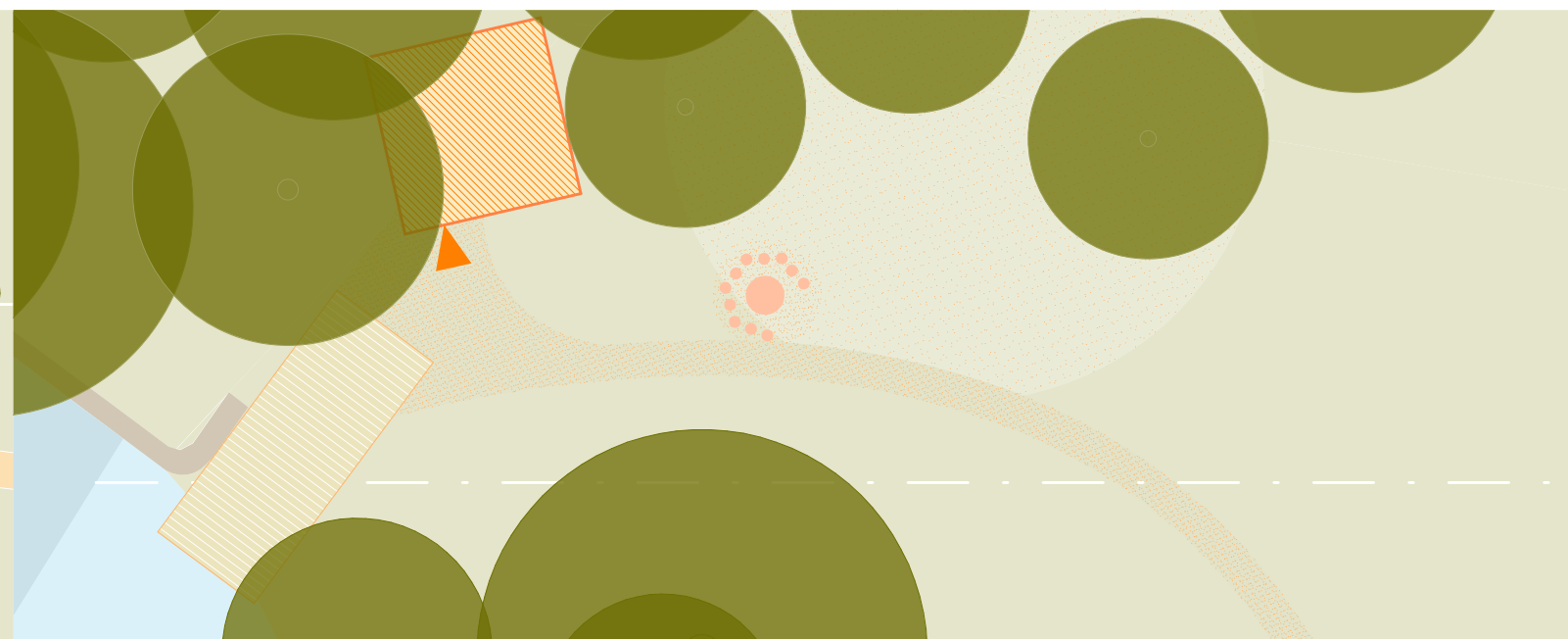
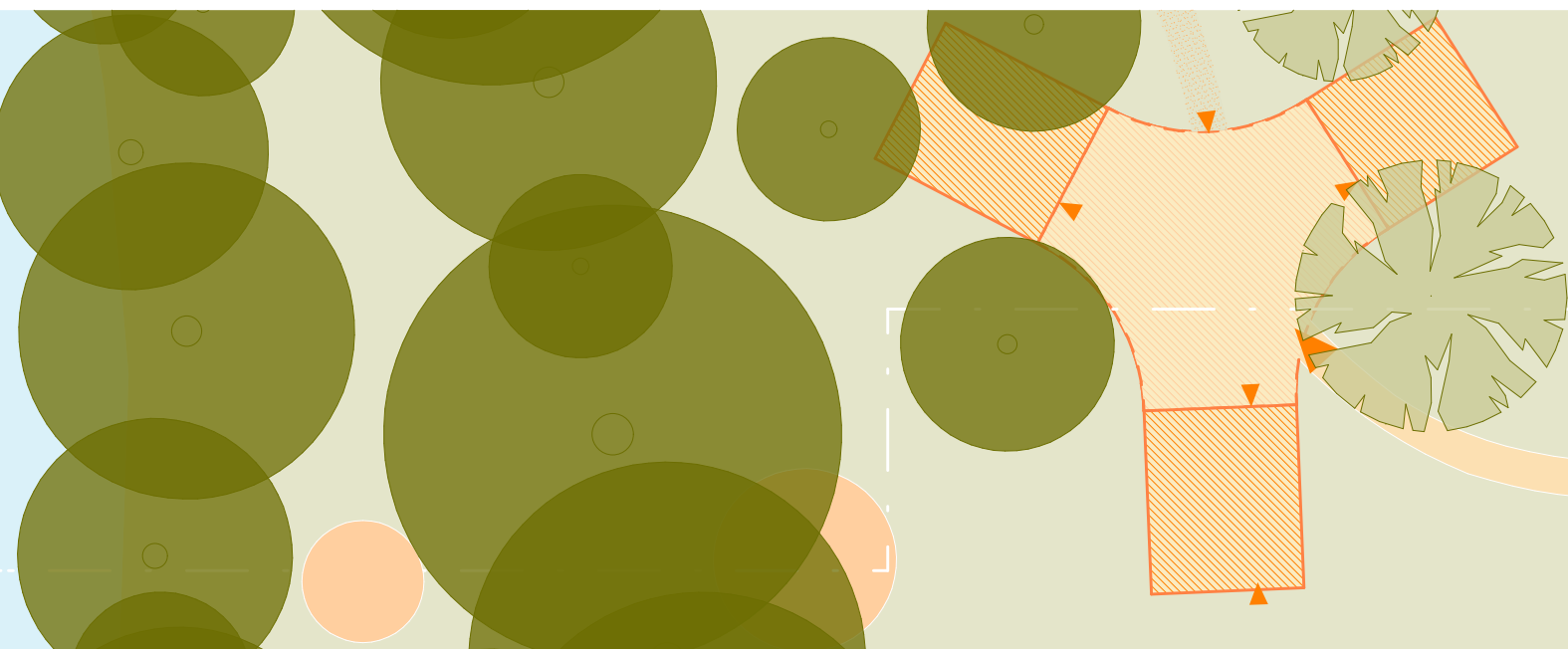
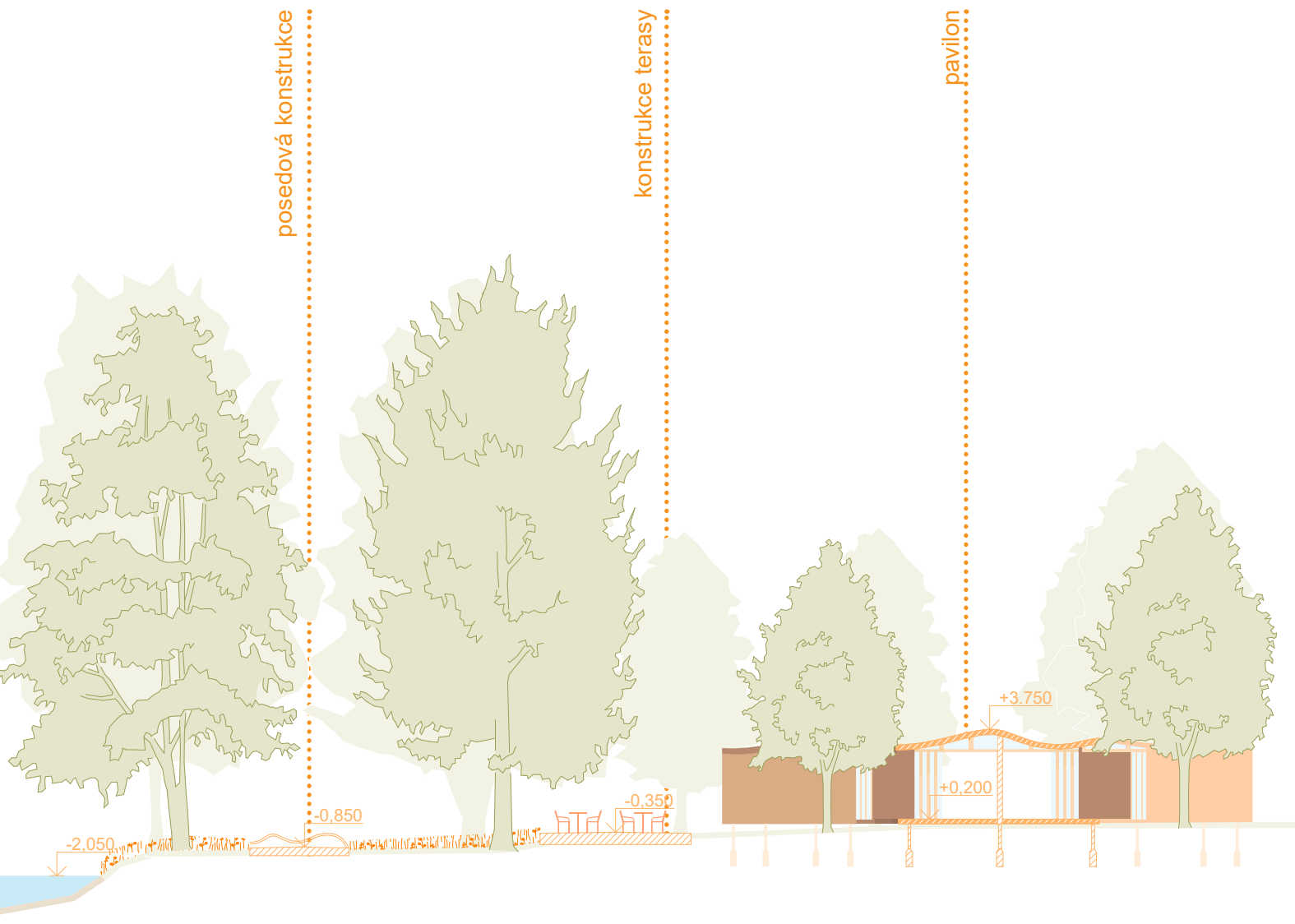
- Malý raft (2–4 osoby):
Délka 3–4 m, šířka 1,5–2 m
- Střední raft (4–8 osob):
Délka 4–5,5 m, šířka 2–2,5 m
- Velký raft (8–12 osob):
Délka 5,5–7 m, šířka 2,5–3 m
- Jednomístná kanoe:
Délka 2,5–4 m, šířka 0,6–0,8 m
- Vícemístná kanoe (2–4 osoby):
Délka 4–6 m, šířka 0,8–1 m
- Jednomístný kajak:
Délka 2,5–4,5 m, šířka 0,6–0,8 m
- Vícemístný kajak (2–3 osoby):
Délka 4–6 m, šířka 0,8–0,9 m



Pobytové konstrukce

- C** Pod pavilonem mezi stromy jsou navrženy dvě konstrukce. První slouží jako rozšířená terasa k bistro nebo pro skauty. Od jara do podzimu lze na této konstrukci umístit skládací stoly a židle, čímž vznikne nový venkovní prostor pro občerstvení pod korunami stromů.
- D** Druhá konstrukce je umístěna blíže k řece a jejím tvarem i funkcí reaguje na potřebu relaxačního místa u vody. Ergonomické tvarování podobné střeše pavilonu umožňuje pohodlné sezení i ležení, což nabízí příležitost k odpočinku ve stínu stromů. Dřevěná konstrukce je zároveň částečně zapuštěná a navržena s ohledem na povodňové riziko a nevytváří překážku. Díky své poloze a provedení poskytuje návštěvníkům prostor pro klidné pozorování přírody i pro přímý kontakt s vodním prostředím.





Knižní zdroje:

1) ALEXANDER, Christopher; ISHIKAWA, Sara; SILVER-STEIN, Murray. A A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction. Oxford: Oxford University Press, 1977. 1071 s. ISBN: 0-19-501919-9.

2) BAROŠ, Adam a kolektiv. Břehové porosty. Průhonice: Výzkumný ústav Silva Taroucy. 2013. 98 s. ISBN: 978-80-85116-98-4.

3) CISÁR, Vladimír; ČERNÝ, Karel; LÍBAL, Jaroslav; NAVRÁTIL, Martin. Železniční trať Jihlava – Německý Brod – Kolín na starých pohlednicích. Žďár nad Sázavou: Tváře - Jitka Průžová, 2011. 227 s. ISBN: 978-80-904970-1-6.

4) DICKINSON, Janet; LUMSDON, Les. Slow Travel and Tourism. United Kingdom: Earthscan, 2010. 240 s. ISBN: 10.4324/9781849776493. GEHL, Jan. Cities for people. Washington: Island Press. 2010. 288 s. ISBN: 9781597265737.

5) JACOBS, Jane. The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House INC, 2011. 598 s. ISBN: 485935394.

6) KREJČÍK, Mojmír. Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003. 172 s. ISBN: 978-80-86765-22-8.

7) KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku VIII. Díl. Praha: Libri, 2011. 891 s. ISBN: 9788085983128.

8) LUTTERER, Ivan; MAJTÁN, Milan; ŠRÁMEK, Rudolf. Zeměpisná jména Československa. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1982. 376 s. ISBN: 23-042-82.

9) LYNCH, Kevin. The Image of the City. Cambridge: MIT Press, 2000. 164 s. ISBN: 485935394.

10) MACEK. Ladislav; ROUS, Pavel. Havlíčkův Brod v pověstech a historii. Havlíčkův Brod: Kulturní dům Ostrov. 1993. 140 s.

11) OLDENBURG, Ray. Celebrating the Third Place. New York: Marlowe & Company, 2001. 210 s. ISBN: 1-56924-612-2.

12) SOCHR, Jiří. Havlíčkův Brod a staletí Havlíčkův Brod: Městský národní výbor, 1971. 226 s.

13) SOCHR, Jiří; SOCHROVÁ, Marie. Havlíčkův Brod a okolí. Havlíčkův Brod: Gradat, 1992. 141 s. ISBN: 5401323B.

14) TOPIL, Zdeněk. Almanach ke stému výročí okresní nemocnice v Havlíčkově Brodě. Havlíčkův Brod, 1996. 83 s.

Zdroje:

Internetové zdroje:

1) Český Hydrometeorologický Ústav. Historická data. In: Český Hydrometeorologický Ústav. 2024 [online]. [cit. 2024-08-11]. Dostupné z: <https://www.chmi.cz/historicka-data/hydrologie/historicka-data>.

2) Český Statistický Úřad. Databáze demografických údajů za obce ČR, data na žádost. In: Český Statistický Úřad. [online]. 2024, [cit. 2024-07-11]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr>.

3) Český Statistický Úřad. Historický lexikon obcí České republiky - 1869 – 2024. In: Český Statistický Úřad. [online]. 2024 [cit. 2024-07-11]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/maly-lexikon-obci-ceske-republiky>.

4) Ekolist.cz. Dává Iniciativa Evropské komise týkající se opylovačů naději?. In: Ekolist.cz. [online]. 2024 [cit. 2024-11-04]. dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/publicistika/priroda/dava-iniciativa-evropske-komise-tykajici-se-opylo-vacu-nadeji>.

5) Ekolist.cz. Mozaiková seč. In: Ekolist.cz. [online]. 2019 [cit. 2024-11-04]. dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/zelena-domacnost/zelena-usporam/mozaikova-sec-neznamena-ze-se-travnik-nebude-sekat-vubec.bude-se-sekat-jinak>

6) HAVLIS. Charakteristika stromů. In: Havlis [online]. 2024 [cit. 2024-11-15]. Dostupné z: <https://www.havlis.cz/seznam.php?menuid=stromy>.

7) IPMI. Are Cities Prepared for Autonomous Vehicles? Journal of the American Planning Association. In: International Parking & Mobility Institute [online]. 2024 [cit. 2024-8-04]. Available from: <https://www.parking-mobility.org/2023/06/20/what-the-future-of-parking-might-look-like/>

8) ISOP. Acidofilní bučina. In: informační systém ochrany přírody [online]. 2024 [cit. 2024-08-11]. Dostupné z: <https://portal.nature.cz/w/biotop-139#/>.

9) ISOP. Břevnický potok. In: informační systém ochrany přírody [online]. 2024 [cit. 2024-08-11]. Dostupné z: <https://portal.nature.cz/w/uzemi-3434#/>.

10) ISOP. Šlapanka a Zlatý potok. In: informační systém ochrany přírody [online]. 2024 [cit. 2024-08-11]. Dostupné z: <https://portal.nature.cz/w/uzemi-2798#/>.

11) ISOP. Vlhké acidofilní doubravy. In: informační systém ochrany přírody [online]. 2024 [cit. 2024-08-11]. Dostupné z: <https://portal.nature.cz/w/biotop-147>.

12) McKinsey & Company. Change vehicles: How robo-taxis and shuttles will reinvent mobility. In: McKinsey & Company [online]. 2019 [cit. 2024-8-04]. Available from: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/change-vehicles-how-robo-taxis-and-shuttles-will-reinvent-mobility>.

13) Meteoblue. Simulované historické údaje o klimatu a počasí pro Havlíčkův Brod. In: Meteoblue. [online]. 2024 [cit. 2024-08-11]. Dostupné z: https://www.meteoblue.com/cs/po%C4%8Das%C3%AD/historyclimate/climatemodel-led/havl%C3%AD%C4%8Dk%C5%AFv-brod_%C4%8Cesko_3075919.

14) MUHB. Provozní řády parkovišť. In MUHB.CZ. [online]. 2024 [cit. 2024-12-07]. dostupné z: <https://www.muhb.cz/provozni-rady-parkovist/>.

15) Parking Industry. The Future of the Parking & Mobility Industry: A Global Outlook. In: Parking Industry insights [online]. 2024 [cit. 2024-8-04]. Available from: <https://www.parkingindustry.ca/parking-technology/the-future-of-the-parking-mobility-industry-a-global-outlook>.

16) PLADIAS. Střemchové jaseniny. In: PLADIAS. [online]. 2024 [cit. 2024-08-11]. Dostupné z: <https://pladias.cz/vegetation/description/Pruno%20padi-Fraxinetum%20excelsioris>.

17) Povoda. Historie vodáctví v Čechách. In: Povoda.cz. [online]. 2020 [cit. 2024-11-15]. Dostupné z: <https://www.povoda.cz/historie-vodactvi-v-cechach>.

18) PPS. Hans Moderman. Where the Sidewalk Doesn't End: What Shared Space has to Share. In: Project for Public Spaces. [online]. 2009 [cit. 2024-11-04]. Available from: <https://www.pps.org/article/shared-space>.

19) PPS. Hans Moderman. Where the Sidewalk Doesn't End: What Shared Space has to Share. In: Project for Public Spaces. [online]. 2009 [cit. 2024-11-04]. Available from: <https://www.pps.org/article/shared-space>.

20) Skaut. Historie Skautingu. In: Skaut. [online]. 2019, [cit. 2024-11-15]. Dostupné z: <https://www.skaut.cz/skauting/historie/>.

21) Technické služby Havlíčkův Brod. Městská hromadná doprava (MHD). In: TSHB. [online]. 2024, [cit. 2024-06-11]. Dostupné z: <https://www.tshb.cz/mestska-hromadna-doprava-2/>.

22) Turistické informační centrum. In: TIC HB. [online]. 2024, [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://tic.muhb.cz/mesto-v-letopoctech/>.

23) ZAHRAHA Havlíčkův Brod. O výstavě. In: Geonova. [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.zlatyceskyrucicky.cz/o-vystave>.

Obrázkové přílohy, podkladní vrstvy map:

Obrázky a ilustrace u kterých není uvedeno číslo, byly zhotoveny autorem práce.

[1] Data 50. Český úřad zeměměřický a katastrální ČÚZK [online], 2023. Dostupné z: https://cuzk.cz/CZ-00025712-CUZK_WMS_LOCAL_DATA50.

[2] Územní jednotky. Český úřad zeměměřický a katastrální ČÚZK [online], 2023. Dostupné z: <https://services.cuzk.cz/wms/local-UX-wms.asp?>.

[3] DMR5G, ZABAGED. DMR5G [online]. 2016 [cit. 2024-01-02]. Dostupné z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(3aj-ssrt3zpeqfcoz1kzg32zr\)\)/Default.aspx?lng=CZ&mode=-TextMeta&side=vyskopis&metadataID=CZ-CUZK-DMR-5G-V&mapid=8&menu=302](https://geoportal.cuzk.cz/(S(3aj-ssrt3zpeqfcoz1kzg32zr))/Default.aspx?lng=CZ&mode=-TextMeta&side=vyskopis&metadataID=CZ-CUZK-DMR-5G-V&mapid=8&menu=302).

[4] Císařské otisky, 1878, Císařské otisky stabilního katastru [online]. 1:2880. 1878 [cit.2024-01-09]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>.

[5] Veduta ze 17. století, Ikonografie Moravy [online]. [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://www.ikonografiemo-ravy.cz/galerie.html>.

[6] Veduta z 19. století, Ikonografie Moravy [online]. [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://www.ikonografiemo-ravy.cz/galerie.html>.

[7] Fotografie 1893. KUNC, Vladimír. Havlíčkův Brod: portrét města = a portrait of the town = ein Porträt der Stadt. Havlíčkův Brod: Fotoateliér Video-fotoKunc, 2009. ISBN 978-80-254-5851-8.

[8] Fotografie 1905. KUNC, Vladimír. Havlíčkův Brod: portrét města = a portrait of the town = ein Porträt der Stadt. Havlíčkův Brod: Fotoateliér Video-fotoKunc, 2009. ISBN 978-80-254-5851-8.

[9] Fotografie 1906. KUNC, Vladimír. Havlíčkův Brod: portrét města = a portrait of the town = ein Porträt der Stadt. Havlíčkův Brod: Fotoateliér Video-fotoKunc, 2009. ISBN 978-80-254-5851-8.

[10] Mullerova mapa Moravy, 1716, Mullerova mapa Moravy [online]. 1:132000. 1716 [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>.

[11] I. Vojské mapování, 1764-1768, První vojenské mapování [online]. 1:2880. 1768 [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>.

[12] II. Vojské mapování, 1876-1878, Druhé vojenské mapování [online]. 1:2880. 1850 [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>.

[13] III. Vojské mapování, 1877-1880, Třetí vojenské mapování [online]. 1:2880. 1880 [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>.

[14] Havlíčkův Dům, MuzeumHB [online]. [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://www.muzeumhb.cz/objevujte/vyznamna-architektura-na-havlickobrodsku/>.

[15] Nádraží Německý Brod. CISÁR, Vladimír; ČERNÝ, Karel; LÍBAL, Jaroslav; NAVRÁTIL, Martin. Železniční trať Jihlava – Německý Brod – Kolín na starých pohlednicích. Žďár nad Sázavou: Tváře - Jitka Průžová, 2011. 227 s. ISBN: 978-80-904970-1-6.

[16] Starý most, MuzeumHB [online]. [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://www.muzeumhb.cz/objevujte/vyznamna-architektura-na-havlickobrodsku/>.

[17] Základní hydrologická situace, Hydrographic network [online]. 2023 [cit. 2024-01-02]. Dostupné z: https://geoportal.cuzk.cz/WMS_INSPIRE_HY/WMSservice.aspx.

[18] Záplavová území pro Q5. SHP. Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka [VÚVTGM], 2023. Dostupné z: <https://heis.vuv.cz/default.asp?typ=02>.

[19] Záplavová území pro Q20. SHP. Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka [VÚVTGM], 2023. Dostupné z: <https://heis.vuv.cz/default.asp?typ=02>.

[20] Záplavová území pro Q100. SHP. Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka [VÚVTGM], 2023. Dostupné z: <https://heis.vuv.cz/default.asp?typ=02>.

[21] Záplavová území pro Q500. SHP. Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka [VÚVTGM], 2023. Dostupné z: <https://heis.vuv.cz/default.asp?typ=02>.

[22] Aktivní zóna záplavového území. SHP. Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka [VÚVTGM], 2023. Dostupné z: <https://heis.vuv.cz/default.asp?typ=02>.

[23] Sázava v Brodě před týdnem a dnes. Ivona Souralová [online]. [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: https://havlickobrodsky.denik.cz/zpravy_region/sazava-povodne-2024-havlickuv-brod-srovnaciv-fotky.html.

[24] Erozní ohroženost stupně, Půda v mapách. VUMOP [online]. Praha: Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, 2024 [cit. 2024-01-10]. Dostupné z: <https://mapy.vumop.cz/>.

[25] Ohroženost podzemních vod suchem, Mapa ohroženosti podzemních vod suchem In: Geovědní mapy [online]. Praha: Česká geologická služba [cit. 2024-01-10]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/geo>.

[26] Nepropustnost povrchů v zastavěném území, Mapa nepropustnosti povrchů v zastavěném území In: Geovědní mapy [online]. Praha: Česká geologická služba [cit. 2024-01-10]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/geo/>.

[27] Geologická mapa 1 : 50 000. Česká geologická služba. Praha: Česká geologická služba, [online]. [cit. 2024-06-11]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/geo/>.

[28] Půdní mapa 1 : 50 000. Česká geologická služba. Praha: Česká geologická služba, [online]. [cit. 2024-06-11]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/pudy/>. [cit. 2024-05-11].

[29] Hloubka půdy (dle BPEJ). Výzkumný ústav monitoringu a ochrany půdy [online]. 2024, [cit. 2024-05-11]. https://vumop.cz/CZ-00027049-VUMOP-Hloubka_pudy_BPEJ.

[30] Zrnitost půdy. Výzkumný ústav monitoringu a ochrany půdy [online]. 2024, [cit. 2024-05-11]. https://vumop.cz/CZ-00027049-VUMOP-zrnitost_pudy_.

[31] Mapa USES, Otevřená data AOPK ČR. [online]. 2024, [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://gis-aopkcr.opendata.arcgis.com/>.

[32] Navržený ÚSES, Otevřená data AOPK ČR. [online]. 2024, [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://gis-aopkcr.opendata.arcgis.com/>.

[33] Mapa chráněných oblastí, Otevřená data AOPK ČR. [online]. 2024, [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://gis-aopkcr.opendata.arcgis.com/>.

[34] Ochrana přírody a krajiny, malé, vrstva, podkladová mapa. AOPKCR [online]. 2024, [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.esri.com/arcgis-blog/products/3d-gis/3d-gis/esri-updates-world-topographic-and-world-imagery-maps/>, <https://gis-aopkcr.opendata.arcgis.com/datasets/>.

[35] Potenciální přirozená vegetace, vrstva, podkladová mapa. Geoprohlížeč CUZK [online]. 2024, [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.arcgis.com/home/item.html?id=27e49a83231043a480bd61ed5210bcc1>, <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>.

[36] Mapa vlastnictví, Nahlížení do katastru nemovitostí CUZK [online]. 2024, [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>.

[37] Pohled od kolejiště. KREJČÍK, Mojmír. Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003. 172 s. ISBN: 978-80-86765-22-8.

[38] Pohled na přední fasádu nádražní budovy. KREJČÍK, Mojmír. Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003. 172 s. ISBN: 978-80-86765-22-8.

[39] Pohled na koleje, Rolnický dům a nádražní budovu v pozadí. ČISÁR, Vladimír; ČERNÝ, Karel; LÍBAL, Jaroslav; NAVRÁTIL, Martin. Železniční trať Jihlava – Německý Brod – Kolín na starých pohlednicích. Žďár nad Sázavou: Tváře - Jitka Průžová, 2011. 227 s. ISBN: 978-80-904970-1-6.

[40] Pohled na nádražní budovu tehdy Německého Brodu. ČISÁR, Vladimír; ČERNÝ, Karel; LÍBAL, Jaroslav; NAVRÁTIL, Martin. Železniční trať Jihlava – Německý Brod – Kolín na starých pohlednicích. Žďár nad Sázavou: Tváře - Jitka Průžová, 2011. 227 s. ISBN: 978-80-904970-1-6.

[41] Havlíčkobrodský Deník, Štěpánka Saadouni in: Havlíčkobrodský Deník [online].2023, [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: https://havlickobrodsky.denik.cz/zpravy_region/video-vystava-zahrada-havlickuv-brod-svatek-kutilu-a-pestitelu-20230421.html.

[42] ZAHRAHA Havlíčkův Brod, O výstavě. In: Geonova [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.zlatyceskyrucicky.cz/o-vystave>.

[43] TIC MUHB. Výstava Zahrada 2024. In: Havlíčkobrodský Deník [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://tic.muhb.cz/kalendar-akci/vystava-zahrada-2024-v-havlickove-brode-28.-rocnik.html>.

[44] Fraxinus ornus. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[45] Gleditsia triacanthos ‚Skyline‘. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[46] Gleditsia triacanthos. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[47] Pyrus calleryana. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[48] Acer campestre ‚Elsrijk‘. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[49] Acer campestre. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[50] Fraxinus angustifolia. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[51] Acer campestre ‚Elegant‘. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[52] Alnus xspaethii ‚Spaeth‘. Meye, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Available from: <https://meye.dk/>.

[53] Turistické cíle – Cyklostezka Přibyslav. Vysočina eu, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://www.vysocina.eu/turisticke-cile/1450-cyklostezka-pribyslav-sazava-po-stare-zeleznicni-trati>.

[54] Cyklostezka Světlá nad Sázavou. Kytice Světlá, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://turistika.kyticesvetla.cz/page/16541/article/12172/cyklostezka-svetla-nad-sazavou-ledec-nad-sazavou>.

[55] Cyklostezka Pelhřimov Vokov. Kudy z nudy, 2024 [online]. [cit. 2024-01-09]. Dostupné z: <https://www.kudyz-nudy.cz/aktivity/cyklostezka-pelhrimov-vokov>.

[56] Mozaiková seč luk Divoká Šárka 1. Pražská příroda In: Praha - příroda [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.praha-priroda.cz/mozaikovita-sec-luk/>.

[57] Mozaiková seč luk Divoká Šárka 2. Pražská příroda In: Praha - příroda [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.praha-priroda.cz/mozaikovita-sec-luk/>.

[58] Symbiosis Pavilion, Yuan Architects. In: Arch Daily [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Available from: <https://www.archdaily.com/1011898/symbiosis-pavilion-yuan-architects>.

[59] Pavilion Casa de Vidro, Sol Camacho. In: Avontuura [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Available from: https://www.avontuura.com/su-mmer-pavilion-by-sol-camacho/?srsltid=AfmBOop8iCto-BaUA01z8QpsCMGbuEnZUbxfm5Qz-GiMuoVB6D-3N3EL3_.

[60] Zahradní pavilon, BYRÓ architekti. In: Byro [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.byro.cz/zahradni-altan>.

[61] Zahradní pavilon, BYRÓ architekti. In: Byro [online]. 2024 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.byro.cz/zahradni-altan>.

Závěr

Diplomová práce přináší komplexní návrh revitalizace vybraných veřejných prostranství v Havlíčkově Brodě s cílem podpořit funkční propojení města a posílit jeho komunitní život. Prostřednictvím přístupu „akupunktury města“ byly identifikovány klíčové lokality, jejichž proměna přispívá k vytvoření soudržného městského organismu.

Tento návrh a jeho principy mohou sloužit jako inspirace pro budoucí přístup k veřejným prostranstvím a nakládání s lokalitami města Havlíčkův Brod. Práce se zároveň stává podnětem k diskuzi o podobě veřejných prostor ve městě, jejich významu a možnostech, jak dosáhnout kompromisu mezi ekonomickým, ekologickým a sociálním pilířem udržitelného rozvoje.

Poděkování

V první řadě bych rád poděkoval vedoucímu mé diplomové práce, panu Vladimíru Sittovi, za podnětné komentáře, nikdy nekončící inspiraci a za podněcování k hlubšímu zkoumání oboru a významu architektury.

Velké díky patří také Adéle Chmelové za její hodnotné připomínky a cenné rady, které mi pomohly práci dále rozvíjet.

Děkuju své rodině, přátelům a Kristýnce za podporu, lásku a trpělivost po celou dobu mého studia.