

ÚZEMNÍ STUDIE HUMPOLEC, ZÓNA 2

k.ú. Humpolec 649325

Město Humpolec
Horní náměstí 300
396 22 Humpolec

Tel.: 565 518 111
IČO: 00248266
DIČ: CZ00248266

GENERÁLNÍ PROJEKTANT

City Upgrade s.r.o. <http://cityupgrade.cz>
Dukovany 221 architekti@cityupgrade.cz
675 56 Dukovany +420 724 728 003



ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Ing. arch. Lucie Kadrmanová Chytilová
Školská 12, Praha - Nové Město 110 00
Autorizace: ČKA 04 165

AUTOR

Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka
architekti City Upgrade s.r.o.

Č. ČÁSTI

01

MĚŘÍTKO

-

PROJEKTANT ČÁSTI

Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka
Ing. arch. Lucie Kadrmanová Chytilová
Ing. arch. Sara Al-Wahaishiová
Ing. arch. Ivo Pavlík
Ing. arch. Vratislav Ansorge

RAZÍTKO

ČÍSLO PARÉ

NÁZEV ČÁSTI

TEXT NÁVRHU ÚZEMNÍ STUDIE
VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

STUPEŇ

Ús

ČÁST

2

ČÍS./REV.

-

1. KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

1.1 Analytická část

1.1.1 Úvod

Úkolem územní urbanistické studie je provést výzkum možností a vypracování detailního návrhu pro území, které sice má základní funkce určené v územním plánu, ale které vyžaduje zabývat se územím hlouběji. V návaznosti na naši práci pak jde o doporučení změn územního plánu.

Po zpracování dostupných informací a po vyhodnocení a interpretaci provedených analýz jsme vyhodnotili dané území jako přechodový prostor mezi celistvým městem s jeho centrální částí a průmyslovou zónou na západ od ulice Okružní.

Jako výsledek mnoha nejrůznějších aspektů a vlivů se Humpolec v minulosti vyvíjel jako koncentrická urbánní struktura, s těžištěm v historickém jádru města. Dá se konstatovat, že jednotlivé segmenty, navazující na historické jádro, měly vždy podobnou funkci – převážně bydlení. Jedině právě v případě bloku Okružní – Pražská – Hálkova – Lnářská jde o jiný charakter, myšleno funkčně i prostorově. Důvodů tohoto vývoje bylo jistě více – dostupnost po historických cestách, poloha vůči železnici, později dálnici, výhodná majetková i terénní struktura, blízkost městského centra, atd.

Výsledkem vývoje je podle našeho názoru to, že území v sobě slučuje charakteristiky jak města (hlavně svým jemnějším měřítkem a komunikační strukturou), tak i atmosféru výrobní zóny (přes ulici Okružní navazující na humpoleckou průmyslovou zónu na západní straně). Svoji polohou tvoří toto území zároveň jakýsi filtr mezi oběma, často těžko slučitelnými funkcemi. Tento profil území – přechod mezi městem a průmyslem - jsme se rozhodli zachovat a posílit.

Z hlediska majetkoprávních vztahů je dnes převážná část plochy vnitrobloku v soukromém vlastnictví. Ve veřejném vlastnictví (obecním nebo krajském) je území tenisového sportoviště a plocha Cihelského rybníku a jeho okolí a dále pak několik pěších propojení vnitroblokem.

Zhruba se dá konstatovat, že větší část plochy bloku Okružní – Pražská – Hálkova – Lnářská je využívána pro průmyslovou výrobu a skladování. Menší část vnitrobloku je pak zaujímana místním tenisovým klubem a Cihelským rybníkem, využívaným místním svazem rybářů k chovu ryb. Ve vnitrobloku se také nacházejí dva obydlené rodinné domy, jeden s menším soukromým rybníkem. Nárožní parcela, tvořená ulicemi Okružní / Lnářská, je dosud stále obsazena fungujícím autobusovým nádražím.

Ulice Okružní a Pražská jsou komunikace městského významu, tvoří hlavní tepny, které spojují město s dálnicí D1, zatímco ulice Hálkova a Lnářská jsou komunikace lokálního významu. Celý blok je navíc propojen několika potencionálními trasami pěších komunikací (dnes sice veřejné vlastnictví, ale pro chodce v nepoužitelném stavu). Zpevněná cesta napojující tenisový areál s ulicí Hálkovou (ulice V Brance) je prodloužena pěší cestou až na ulici Okružní. Kolem rybníku je rovněž pěší komunikace, napojená na ulici Pražskou a Hálkovou.

1.1.2 Historie průmyslového areálu

Historický vývoj Humpolce, a v jisté míře také území našeho bloku, byl silně ovlivněn rozvojem textilního průmyslu. V roce 1848 bylo v Humpolci již 430 soukenických dílen. Výrazným impulsem pro místní soukenictví byla příležitost dodávat sukno do Uher za maďarského povstání a pro chorvatskou armádu.

V roce 1910 odvádělo soukenictví 62% místních daní. Humpolec měl téměř 6000 obyvatel. Bylo zde zřízeno okresní hejtmanství. Okresním městem zůstal Humpolec až do roku 1960, kdy byl při reorganizaci státní správy připojen k okresu pelhřimovskému.

V 70. letech 19. století si nejbohatší humpolečtí soukeničtí mistři začali budovat továrny a kupovat moderní stroje na parní pohon. Zatímco v okolních městech, Jihlavě a Pelhřimově, podniky pro nekonkurenceschopnost průmyslovým centrům v Brně a Liberci zanikly, v Humpolci závodů přibývalo.

Výrazný rozvoj města Humpolec nastal od konce 19. století v důsledku industrializace soukenického průmyslu a přivedení lokální železnice. Přestavěla se např. radnice, spolkový dům a věž evangelického kostela. Zvýšil se počet obyvatel.

Zdejší heslo "500 let oblékáme svět" nebyl jen reklamní slogan, ale také kus historie a slávy Humpolce. V 19. století mělo město již natolik rozvinutou soukenickou výrobu, že zaměstnávala na 2 000 lidí a městu se začalo říkat "Český Manchester". Soukeník Emerich Dítě roku 1879 vytvořil světový rekord, který přispěl k propagaci města. Za pouhých sedm hodin dokázal zhotovit látku na lovecký oblek pro císaře Františka Josefa I. Vše sám od stříže ovcí až po utkání. Za další tři hodiny byl oblek ušit a dodán do Vídně. Není divu, že právě na jeho továrně se v roce 1890 rozsvítila první elektrická světla na Vysočině. (Historie humpoleckého soukenictví).

1.1.3 Historie Cihelského rybníka a okolí (morové pohřebiště, křížek)

Cihelský rybník, nebo také rybník Cihelna, leží v severní části bloku, blízko ulice Pražské a Hálkovy. Rybník vnikl jako jáma po těžbě cihlářské hlíny, ale již dlouhá desetiletí slouží jako chovný rybník. Již přes sto let je obhospodařován humpoleckým rybářským svazem.

V roce 2011 byl Cihelský rybník zevrubně opraven. Hlavní investiční akcí se stalo odbahnění a celková rekonstrukce rybníka. Výše pořizovacích nákladů dosáhla částky 4 000 000 Kč, z toho 2 841 000 Kč byla státní dotace a 1 milionem na opravu vypustil přispělo Město Humpolec. Nyní je rybník Cihelna využíván už jen jako chovný.

Nedaleko od Cihelského rybníku, nad jeho jižním břehem, leží místo, které nazýváme „pietní loukou“. Jde o pohřebiště nebo hromadný hrob obětí morové epidemie z osmnáctého století. V terénu je toto místo dnes vyznačeno křížkem a dvěma stromy.

Jediný dochovaný písemný pramen informací z konce devatenáctého století mluví o třech stovkách pohřbených obyvatelů Humpolce: „V letech 1714, 1715 a 1770 hledem a morem zemřelým zde bratrům a sestrám v Kristu dal zřídit Josef Nápravník 1848“.

Vlastně jen jediný písemný záznam z roku 1891 vysvětluje důvody postavení pomníku: „Roku 1769 a 1770 byla v Čechách velká neúroda. Lidé se živili trávou, kůrou a otrubami. Z toho vzešly všelijaké nemoci, jež ani Humpolce neušetřily. Opět bylo použito bývalé pohřebiště „U cihelny“ k pochování nešťastníků Nečítaje zemřelé obyčejnou smrtí, zemřelo na celé farnosti 300 osob. Mnozí byli pochováni jen v plátno nebo pytel jsouce zabalení neb pozůstalí na rakev neměli“.

1.1.4 Historie a fungování tenisového areálu

Tenisový klub v Humpolci existuje již více než sto deset let. V roce 1906 se tenisté rozhodli založit spolek Lawn Tennis Club Humpolec. Stanovy spolku byly potvrzeny 15. března 1907.

Koncem sedmdesátých a začátkem osmdesátých let do tenisového oddílu (tehdy s názvem Jiskra Humpolec) vstupují noví hráči a začíná se rovněž intenzivněji pracovat na výchově mládeže. Současně byl vybudován čtvrtý dvorec, nová tréninková stěna, oplocení a proběhly stavební úpravy na budově sloužící jako zázemí klubu. Od osmdesátých let družstva humpoleckého tenisu hrají pravidelně krajské soutěže.

V rámci dlouhodobého a rozsáhlého plánu zlepšování kvality zázemí byla v roce 2005 provedena kompletní rekonstrukce všech čtyř dvorců a nedávno (2009) byla realizována jednoúčelová tenisová hala, se dvěma kurty a sociálním zázemím, šatnami, klubovnami a občerstvením. Současně se předpokládá výstavba dvou nových tenisových dvorců.

1.2 Širší vztahy - urbanistické a prostorové podmínky – situace území v urbanistické struktuře města.

Území, pro které jsme vypracovali územní urbanistickou studii, je zhruba ohraničeno ulicemi Okružní – Pražská – Hálkova – Lnářská. Je samozřejmé, že jsme při vypracování návrhu postupovali na všech měřítkových úrovních, od celoměstského až po detailní. Za velmi důležité považujeme vnější vazby, kterými je toto území zakotveno ve svém prostorovém kontextu. Vypracování územní studie bere na zřetel aspekty prostorové, funkční i společenské.

Hlavním principem veřejných prostranství v řešeném území je integrace bloku ve struktuře města. Konkrétně to znamená jednak maximální zpřístupnění vnitřních prostorů vnitrobloku a jednak maximální propojení území se svým okolím, především s centrem Humpolce. Stejně tak prostupnost bloku směrem k ulici Okružní (mimo jiné propojení s možností nového autobusového nádraží).

1.3 Architektonicko-urbanistické řešení

Pro architektonicko-urbanistické řešení jsme vycházeli z následujících principů a úvah:

- Vypracovat vizi pro celé území i jeho přímé okolí, vycházejíc přitom z uváděného charakteru území jako „přechodového útvaru mezi městem s jeho centrální částí a průmyslovou zónou“, i z jeho potenciálu městského a krajinného kontextu širokého okolí (víze společná s ostatními územními studii)
- Optimalizovat nejdůležitější urbánní struktury, to znamená posílit jejich kvalitu, pokud nějaká existuje a eliminovat, co tuto kvalitu oslabuje
- Zlepšit dostupnost, prostupnost a přístupnost území, včetně průmyslového areálu
- Zachovat a posílit přírodní ekologické hodnoty území a jeho okolí
- Vypracovat detailní návrh řešení především pro části, které jsou ve veřejném majetku města, nebo jejichž veřejné využití navrhujeme
- Vytvořit atraktivní sportovně – rekreační území se zeleným charakterem v industriálním prostoru
- Zvýšit rekreační hodnotu Cihelského rybníka a jeho okolí - protíváhu Stromovce (hlavní humpolecký park)
- Vytvořit v území kvalitní zelenou infrastrukturu
- Přeprofilovat okolní komunikace, například zklidnit ulici Hálkovu podélným parkováním v doprovodu výsadby stromů a vytvořením “břehu” k rybníku
- Optimalizovat dopravní stav na ulici Okružní
- Formulovat podmínky (a regulativy) pro možnou budoucí výstavbu

1.3.1 Ohraničení území

Územní studie je v zásadě ohraničena vně komunikací Okružní – Pražská – Hálkova – Lnářská. Do území jsme tedy pojali celý profil těchto komunikací, včetně jejich nejbližšího okolí, abychom případně mohli navrhnout novou podobu těchto ulic (včetně všech změn vůči dnešnímu stavu). Ne zvolili jsme tedy záměrně osu těchto ulic jako hranici území (jak to většinou bývá).

Na několika místech, kde to bylo podstatné pro kvalitu daného veřejného prostranství, překračujeme tento princip a rozšiřujeme uvedené ohraničení územní studie jmenovanými hlavními komunikacemi. To je především na východní hranici zóny, například na křížení ulice Hálkovy s ulicemi Pražskou, V Brance a Lnářskou.

1.3.2 Veřejná prostranství

Cílem našeho návrhu je zajistit komfortní situaci pro používání všech komunikací pro nemotorizovanou dopravu. Jde nám o prostupnost územím, o bezpečnost užívání těchto komunikací všemi obyvateli, o zdravý životní styl a v neposlední řadě o posílení identity místa a vytvoření zajímavého a atraktivního veřejného prostoru.

Pro návrh veřejných prostranství jsme stanovili dva hlavní principy pro integraci území ve struktuře města. Konkrétně to znamená jednak maximální zpřístupnění vnitřních prostorů vnitrobloku a jednak maximální propojení území se svým okolím, především směrem k centru Humpolce.

Veřejná prostranství uvnitř i vně vnitrobloku pojímáme v několika významových rovinách. Podle prostorových aspektů je pak dělíme na lineární a na plošná. Mezi lineární řadíme celou řadu propojení pro pěší a cyklisty, funkční nebo rekreační, existující nebo navrhovaná. K plošným pak řadíme především Cihelský rybník a jeho okolí a areál tenisových sportovišť. Mezi plošné intervence patří také zpřístupnění prostorů mezi průmyslovými budovami, například okolí staré kotelny, přístupné z ulice Lnářské. Mnohá z veřejných prostranství ale toto striktní dělení (lineární a plošná) neustojí, protože buď spadají pod obě kategorie, nebo jsou svým charakterem právě přechodová.

Dalším významným prvkem veřejných prostranství pak jsou také ulice, které celý blok vymezují, tedy Okružní – Pražská – Hálkova – Lnářská a do určité míry i ulice V Brance. Dále pak část ulice V Brance, spojující tenisový areál s centrem města.

1.3.2.1 Pěší komunikace

Pěší komunikace – cesty – jsou všechna propojení uvnitř i na obvodu bloku, předurčená a používaná nemotorizovanou dopravou. Konkrétně to znamená všechny trasy pro chodce a cyklisty uvnitř bloku Okružní – Pražská – Hálkova – Lnářská a všechny chodníky a cyklostezky na těchto jmenovaných ulicích. Stejně tak je důležitá návaznost těchto komunikací na širší okolí, to znamená na struktury, ležící mimo řešené území.

Ve studii navrhujeme jednak valorizaci existujících pěších tras a jednak některé (staro)nové. Jde především o historické propojení ulice V Brance s ulicí Okružní (v přímé lince prodloužení ulice). Toto propojení kdysi zaniklo a je třeba ho obnovit, ostatně v chodníku ulice Okružní je ještě patrné. Další pěší komunikace, kterou navrhujeme, je spojení právě jmenované trasy s ulicí Lnářskou, rovnoběžně s Okružní a vedené za autobusovým nádražím. Tento koridor je ve vlastnictví města, ale není dnes vůbec využíván. A konečně se také jedná o dnes již existující pěšinu kolem Cihelského rybníku.

Detailní řešení jednotlivých částí navrhované struktury pěších komunikací je nejlépe patrné z půdorysů a řezů, uvedených v grafické části územní studie.

1.3.2.2 Rekreativní trasy

Součást struktury pěších komunikací tvoří její díly, které mají převážně rekreativní charakter. Jeden z nich je například stezka, která opisuje půdorysnou siluetu Cihelského rybníku. Pravidelně a podle terénní konfigurace se tato rekreativní stezka prolíná a střídá se sportovním okruhem. Tam, kde obě trasy vůči sobě leží v malé vzdálenosti, ale s relativně velkým výškovým rozdílem, vznikají zóny, kde je tento rozdíl ve výškách možné vyřešit ve formě zídek, které budou současně zídkami k posezení.

1.3.2.3 Sportovní trasa

Vedle klasických pěších tras, s převážně účelovým nebo rekreativním charakterem, navrhujeme vytvořit uvnitř území také trasu s charakterem sportovním, nebo lépe řečeno kondičním. Tato trasa je tvořena sítí okruhů, které je možné používat buď pro cyklický trénink (běhat dokola), nebo pro napojení na okolní, nadlokální pěší komunikace (například na atletickou dráhu ve Lnářské ulici).

V území studie jsou v podstatě dva okruhy. Jeden z nich také opisuje břeh Cihelského rybníku. Jak bylo již uvedeno, prolíná a střídá se tento sportovní okruh podle terénní konfigurace s pěším okruhem. V zónách mezi jednotlivými kříženími obou okruhů vznikají díly, kde navrhujeme vyřešit výškový rozdíl formou podpěrných zídek, které budou současně zídkami k posezení.

Druhý sportovní okruh se „proplétá“ mezi průmyslovými budovami a je veden zčásti paralelně s pěšími cestami, tedy v rámci veřejného prostranství, a zčásti po soukromých pozemcích, které ale navrhujeme veřejně zpřístupnit. Jde mimo jiné i o „piazza“ s kotelnou v ulici Lnářské.

Pro tuto sportovní infrastrukturu navrhujeme mlat jako povrchový materiál.

1.3.2.4 Piazza mezi průmyslovými budovami

Rozsáhlý prostor mezi průmyslovými budovami ve Lnářské ulici dominuje bývalá kotelna. Ta je sama o sobě z hlediska kvalitní architektury velmi zajímavou stavbou. V našem návrhu transformujeme tento prostor ve veřejně přístupnou piazza, tj. jakési náměstí. Pro kotelnu navrhujeme společenskou funkci, jako například galerii, kavárnu, a podobně.

Prostranství piazza tvoří tedy jakési srdce celého vnitrobloku. Z hlediska využití nebrání tato funkce nijak v přístupu k jednotlivým průmyslovým budovám nebo manipulaci s dopravními prostředky. Zároveň znamená tato piazza prostup pro pěší a cyklisty do středu vnitrobloku, tedy k tenisovému areálu.

1.3.2.4 Tenisový areál a pietní louka

Areál tenisového klubu je tvořen čtyřmi venkovními kurty a halou, která obsahuje dvě krytá hřiště. Podél tenisové haly vede také dnes jediné pěší propojení vnitroblokem.

V budoucnu je plánováno rozšíření tenisové haly o jeden kurt. Toto rozšíření přejímáme také v našem návrhu. Na severní straně tenisové haly je vyrovnaná plocha, dnes zelená. Tato plocha obsahuje mimo jiné historické pohřebiště morových epidemií. To je symbolizováno křížkem a dvěma lípami. V našem návrhu tuto pietní louku respektujeme, zřetelně ji vymezujeme a to tak, aby byla v terénu jasně patrna, a rozšiřujeme kolem ní odpočinkové místo.

Podle posledních informací má tenisový klub zájem realizovat na tomto místě dva další tenisové kurty. Toto řešení se nám zdá krajně nevhodné, i z důvodů pietního charakteru této lokality. Přesto navrhujeme realizovat tento záměr pod podmínkou, že stejně velká plocha (nebo větší) bude ozeleněna a veřejně zpřístupněna v přímé návaznosti na okolí Cihelského rybníku.

Mezi právě zmíněnou pietní loukou a Cihelský rybník situujeme také nové hřiště pro děti. To je tvořeno z přirozených přírodních prvků, jako jsou kmeny stromů, dřevěné prolézačky, a jiné atrakce.

1.3.2.5 Cihelský rybník a jeho okolí

Protože je Cihelský rybník a jeho okolí součástí jak zelené infrastruktury, tak i rekreativních funkcí, jsou nejdůležitější prvky vysvětleny v těchto příslušných kapitolách.

Důležitou stránkou našeho projektu jsou detailní intervence, které v tomto prostoru navrhujeme. Kromě v ostatních kapitolách popsanych prvků souvisejících s oběma druhy pěších komunikací a se zelení, jde o dvě konstrukce, určené pro rekreaci. Ve východním rohu rybníku umísťujeme dřevěné, rozsáhlé schodiště, které publiku umožní přímý kontakt s vodou a zároveň poskytuje prostor pro relaxaci a na břehu, paralelním s ulicí Pražskou, navrhujeme molo. Toto molo se sestává ze dvou částí. Jednak pevné, která je fixována ke břehu, a jednak plovoucí, která může být buď připojena k pevné části, nebo přemísťována kamkoli po rybníku.

1.3.2.6 Ulice Okružní

Ohraničení stavebních zón má dvojitý význam: jednak vymezuje zóny, kde je možné (pod určenými funkčními a prostorovými podmínkami) realizovat stavební konstrukce a jednak (a možná především) vymezuje zóny, kde je stavět absolutně nemožné.

V ulici Okružní tvoří významnou součást veřejného prostoru právě jeho vymezení uliční stěnou na její východní straně. Zde proto navrhujeme poměrně přísnou regulaci k dosažení kvalitativního výsledku. Konkrétně jde o stavební zónu, jejíž přední stavební čára vázána na čáru uliční (závazná) a zadní je zakotvena jako nepřekročitelná. Tímto způsobem chceme dosáhnout hodnotné zástavby a zajímavého parteru do ulice Okružní a zároveň plynulého přechodu do zelené a modré zóny, ležící směrem k Cihelskému rybníku tak, aby zadní strany zástavby byly odcloněny zelení, vysazenou na zadní straně parcel.

1.3.3 Koncept zeleně

1.3.3.1 Veřejná zeleň ve vnitrobloku – pietní louka, tenisová hala a hřiště

V oblasti okolo rybníka a dnešních tenisových kurtů je celá řada vzrostlých stromů, tvořících hodnotné a kvalitativní porosty. Po dendrologickém průzkumu a jeho vyhodnocení zachovááme ty nejcennější z nich a doplňujeme je tak,

aby parkový charakter tohoto prostorového celku byl posílen. Podle jejich polohy jde o dřeviny doplňující porosty u vody, nebo parku.

1.3.3.2 Cihelský rybník s okolím

Mezi důležité prvky zelené infrastruktury patří také Cihelský rybník a jeho zelené okolí. Zde sestává náš návrh ze tří základních transformací. Okolí rybníka měníme na městskou rekreační zónu, protiváhu Stromovce. Konkrétně to znamená, že navrhujeme vytvoření zdvojené trasy cest: jednu klidnou pro pěší a jednu sportovní pro jogging, skateboarding, kolečkové brusle, atd. kolem rybníku. Břeh rybníku doplňujeme městským mobiliářem (lavičky, veřejné osvětlení, hrací prvky, odpadkové koše, atd.) Na dvou místech břehu rybníku, právě na styku souše s vodou, navrhujeme umístit zvláštní rekreativní prvky, relaxační schodiště a molo. V rybníku samotném vytváříme malý ostrov, který osázením svých břehů rákosinou zvýší mimo jiné samočisticí schopnost vody.

1.3.3.3 Pěší komunikace a prostory uvnitř území

Všechny komunikace pro pěší a cyklisty (stávající i navrhované), ležící uvnitř bloku navrhujeme lemovat jednoduchou řadou stromů (alejí). Jde nejen o prostorový prvek zdůrazňující trasu a tedy zjednodušující orientaci, ale i o identifikaci charakteru cesty.

1.3.3.4 Zelené „pokoje“

Jedním z navrhovaných kompozičních principů je vytvoření takzvaných „zelených pokojů“, oddělujících jednotlivé parcely, nebo funkční prostory. Tyto pokoje jsou tvořeny hustými řadami stromů s převážně vertikální korunou (topoly), vysazenými v těsné blízkosti hranic parcel jednotlivých průmyslových budov. Tím vznikne efekt, jakoby každý objekt byl vsazen do vlastního ohraničeného prostoru. To má důvody nejen vizuální a estetické (optický filtr a přesto kontakt se sousedním prostorem), ale také čistě praktické, jako například zastínění budov a tedy snížení jejich vnitřní teploty.

1.3.3.5 Aleje podél komunikací

Hlavní komunikaci tvořící blok, tedy Okružní – Pražská – Hálkova – Lnářská, navrhujeme přeprofilovat (zúžit) vozovku, rozšířit chodníky, případně vybavit cyklostezkou nebo parkováním a osadit po obou stranách alejemi stromů (případně doplnit existující aleje, jako v ulici Lnářské).

Tam, kde již vzrostlé stromy jsou (například roh Lnářské a Hálkovy), navrhujeme doplnění, tam kde dnes nejsou, navrhujeme novou výsadbu.

Díky tomu, že nejen na křížení ulic Pražské a Okružní bude realizován kruhový objezd, ale ten také navrhujeme na křižovatku Okružní / Lnářská, nebudou na Okružní ulici již potřeba odbočovací pruhy. Proto je možné a potřebné navrhnout i nový profil této komunikace. V návrhu zůstává ulice Okružní významnou tepnou, ale je pojata jako městský bulvár s jedním jízdním pruhem pro každý směr, širšími chodníky a osazená oboustrannou alejí vysokokmenných stromů.

Konkrétní řešení a příčné profily jednotlivých ulic jsou uvedeny v grafické části. Naší ambicí je, aby se tyto zelené aleje staly typovými pro všechny významné ulice v Humpolci.

1.3.3.6 Ostatní

Je samozřejmé, že mimo jmenovaných kategorií je v území celá řada typů městské zeleně, která je použita z konkrétních důvodů a potřeb. Jedná se o existující solitérní stromy, které již dnes mají svoji hodnotu a kvalitu, a které zachováváme. Může ale také jít o stromy a keřové porosty, které používáme pro zvýšení kvality prostoru, ale které zapadají mimo zmíněné typologie a kategorizaci.

2. ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

2.1 Architektonicko – stavební řešení parteru

2.1.1 Zpevněné plochy- skladby

Mlat

- pohyb chodců, běžců a cyklistů

- skladba:

1. lomová vápencová výsivka tl. 0-4 mm
2. lomová vápencový štěrk frakce 8-16mm tl. 80 mm
3. lomový vápencový štěrk fr. 16-32mm tl. 90 mm
4. lomový vápencový štěrk fr. 16-32mm tl. 90 mm
5. geotextilie 200g/m²
6. zhutněný terén zbavený kamenů a rostlin

- kovový obrubník ložený do prostého betonu, bez výškového členění

Mechanicky zpevněné kamenivo

- poježdění osobními auty a nákladními auty

- skladba:

1. mechanicky zpevněné kamenivo pláň únosnosti 110 MPa frakce 0-32mm tl. 180 mm
2. štěrkokodrt 0-63mm tl. 200 mm
3. zemní pláň únosnost 45 MPa

- obrubník tvořen dvojicí kostek zalitých do betonu, bez výškového členění

Cihelná dlažba

- pohyb chodců, běžců a cyklistů

- skladba:

1. cihelná dlažba režná tl. 60 mm
2. lože drobné drcené kamenivo tl. 50 mm
3. štěrkokodrt 0-63mm tl. 250 mm
4. zemní pláň

- obrubník tvořen dvojicí kostek zalitých do betonu popřípadě kovovým obrubníkem, bez výškového členění

Asfalt

- poježdění osobními auty a nákladními auty, pohyb chodců, běžců a cyklistů

- skladba:

1. litý asfalt MA 8 tl. 40 mm
2. litý asfalt MA 8 tl. 40 mm
3. štěrkokodrt 0-32mm tl. 150 mm
4. štěrkokodrt 0-63mm tl. 200 mm
5. zemní pláň

- bez obrubníku, popřípadě kovový obrubník bez výškového členění

Kamenná dlažba 10x10 mm

- poježdění osobními auty a nákladními auty, pohyb chodců, běžců a cyklistů

- skladba:

1. dlažba kamenná 10 x 10 mm tl. 100 mm
2. lože drobné drcené kamenivo tl. 50 mm
3. směs stmelena cementem tl. 200 mm
4. štěrkokodrt fr.0-63mm tl. 250 mm
5. zemní pláň únosnosti 45 MPa

- obrubník tvořen dvojicí kostek zalitých do betonu, bez výškového členění

Kamenná dlažba 80 x 80 mm

- pohyb chodců

- skladba:

5. dlažba kamenná 80 x 80 mm tl. 80 mm
6. lože drobné drcené kamenivo tl. 50 mm
7. štěrkokodrt 0-63 mm tl. 250 mm
8. zemní pláň

- obrubník tvořen dvojicí kostek zalitých do betonu, bez výškového členění

Kamenná dlažba štětová

- pohyb chodců

- skladba:

1. Kamenná štípaná dlažba max. rozměr 250 x 100 x 150 (mm) - poměr viditelných hran 3-4 : 1
2. písek na dosypání spár tl. 40 mm

3. lože drobné drcené kamenivo frakce 0-10 mm,
4. kámen vložen do min. 1/2 výšky do této vrstvy tl. 80 mm
5. štěrkodrtř fr.20-32 mm tl. 100 mm
6. štěrkodrtř fr.63-80 mm tl. 350 mm
7. zemní pláň

- obrubník tvořen dvojicí kostek zalitých do betonu, bez výškového členění

2.1.2 Návrh výsadby

2.1.2.1 Pietní louka a sluneční palouk

Zde převážně rostou dominantní jasanů s jedním exemplářem javorem babykou. Navrhujeme rozšíření lužního lesa směrem od rybníka výsadbou olší lepkavých, jasanů ztepilých a keřové patro doplnit střemchami hroznatými. Je vhodné odstranění jednoho exempláře douglasky, která nepatří do břehové zóny rybníka.

2.1.2.2 Cihelský rybník s okolím

Doporučujeme podpořit stávající typ vegetace lužních společenstev. Tato příbřežní vegetace je pestrá skládá se ze směsí vrb křehkých, jasanů, olší lepkavých a bříz. Keřové patro tvoří střemcha hroznatá. Při ulici Pražská jsou vysázeny javory.

Lípy a duby červené s jedním exemplářem jírovce maďalu a vrby košíkářské. Ideální ponechat vlastnímu osudu a rozrůstání. Navrhujeme při cestě na západní straně rybníka dosázet duby červené ve směsi s dubem letním v návaznosti na již existující výsadbu. Při cestě na hrázi po levé straně ulice Hálkova doplnit stromořadí břízami bělokorymi.

Prostor okolo potoka dosázet lužní výsadbou olší lepkavých, jasanů, vrb křehkých a keřové patro střemchami hroznatými.

2.1.2.3 Pěší komunikace uvnitř území

Je tvořena alejí mladých javorů mléč. Navrhujeme prostřídat s javory klen a doplnit další javory mléč.

2.1.2.4 Zelené "pokoje" - jedná se o odclonění ploch slepých fasád továrních hal

Zde jsou již vysázeny javory mléč a doporučujeme je vhodně doplnit, prostřídat s javory klen.

2.1.2.5 Aleje vysokokmenných stromů podél dopravně vytižené komunikace Okružní

Navrhujeme doplnit alejí bříz a již vzrostlé břízy nahradit ty, které jsou nejvíce poškozené námrazou, novými břízami. Pro zpestření lze dosázet jeřáby lesními.

2.1.2.6 Aleje vysokokmenných stromů podél dopravně vytižené komunikace Pražská

Pro alej v soukromých zahradách, sloužící k odclonění komunikace Pražská, lze využít odolnějších ovocných stromů vysokokmenných jabloní nebo třešní (může se jednat o neplodící odrůdy). Pro zpestření lze dosázet jeřáby lesními na straně u Cihelského rybníka.

2.1.2.7 Aleje stromů podél ulice Lnářská a V Brance směřující k centru města

Je zde lipová alej, kterou lze doplnit až na křižovatku s ulicí Okružní. Vysázet alejí s druhovou skladbou s mohutnějšími duby letními se slabým podílem lip.

2.1.2.8 Aleje stromů podél ulice Hálkova v úseku na hrázi

Po pravé straně ulice Hálkova v úseku na hrázi doplnit olšemi lepkavými, jasanů ztepilými až k nivě potoka a pokračovat v uličním profilu třemi duby letními.

2.1.2.9 Parčík na křižovatce ulic Lnářská a Hálkova

V parčíku na křižovatce ulic Lnářská a Hálkova odstranit mladší výsadbu Jehličnatých málo hodnotných stromů smrků pichlavého a borovice černé.

Travnaté plochy v okolí rybníka doporučujeme zachovat a osadit vhodným trávnikem lučního typu pro snadnější údržbu. Nově navrhované plochy zeleně v územním plánu mohou představovat rezervu pro možnost budoucího rozšíření zeleně v okolí rybníka.

2.1.3 Terénní úpravy a zídky

Většina navrhovaných terénních úprav týkajících se většího zásahu do terénu, který se tím výškově mění, se nachází v okolí Cihelského rybníka. Jde o snížení sklonu svahu, kterým došlo v minulosti navážkou u sportovní tenisové haly. Svah by měl mít pozvolnější sklo, aby byl bezpečně pochozí.

Další úprava svahu je doporučena na severním okraji rybníka na svahu orientovaného na jih. Zde předpokládáme vznik místa pro ležení a sezení v trávě v kontaktu s rybníkem. Svah je nyní moc prudký a tuto činnost dnes neumožňuje, naopak je plocha zeleně spíše orientována k dopravně velice vytižené komunikaci Pražská. Svahování terénu by mohlo být řešeno výstavbou nízkých opěrných kamenných zídek (cca 0,5m), které by vytvářely malé terasy vhodné pro pobyt na trávě. Svah se tak otevře více na jih a bude zde svítit slunce celý den. Předpokládáme, že se zde stane jedno z oblíbených pobytových míst. Proto zde umísťujeme také molo k vodě a grilovací místo. Probíhá zde také sportovní trasa z mlatu. Na zídkách se dá sedět. Kolem cest budou vsazeny do terénu lavičky a občasně i stojan na kola a odpadkové koše.

V rámci terénních úprav doporučujeme vytvořit menší ostrov v Cihelském rybníku o ploše cca 15000 m².

2.1.4 Objekt bývalé kotelny- piazzy

Doporučujeme, aby byla budova městem odkoupena a rekonstruována, může zde vzniknout galerie Kotelna mapující průmyslovou historii města od počátku do dneška. V expozici může být zmíněn také podnik Sukno, který se přímo v této lokalitě nacházel. Projekt by mohly podpořit místní podniky a mohlo by to pro ně být zajímavým místem sebezprezentace. Výhodou a zajímavostí je, že se objekt nachází přímo v průmyslovém areálu. Samozřejmě by se jednalo o vytvoření galerie a muzea s vysokou architektonickou úrovní. Navrhujeme, aby zde v budoucnu byla hlavní funkce kultury a umění ještě doplněna o další služby pro veřejnost, jako například kavárna nebo občerstvení, kulturní akce by mohly mít prostor pro posezení venku směrem za kotelnu na pochozí piazze. Prostory v budově, které jsou v přímém kontaktu s veřejným prostorem, budou využívány převážně pro veřejnost. Tato piazza by byla od okolního terénu oddělena menším schodem (cca 10 cm) a byla by tvořena cihelnou dlažbou a trávnikem. Trávnik navrhujeme umístit do přední části před kotelnu, aby byla také v co největší míře zachována zeleň. Navrhujeme zde výsadbu stromů. Stojící pozůstatek trafostanice nebo elektrorozvodny doporučujeme odstranit, aby se otevřel pohled přímo na fasádu objektu kotelny a prostor kolem ní. Na trávník před kotelnu se může umístit objekt sochy, které bude také drobnou dominantou celého prostoru. Stávající komín patřící ke kotelně doporučujeme odkoupit, zachovat a rekonstruovat také. Je součástí kotelny a bude součástí piazzy a stane se dominantou celého prostoru. Na fasádu budovy lze umístit obrazy nebo plošná umělecká díla.

2.1.5 Pietní místo

Pohřebiště navrhujeme upravit v pietní místo připomínající tuto událost a důstojně se vyrovnávající s přítomností lidských ostatků. V předpokládané ploše, kde by se mělo nacházet morové pohřebiště, kde se také nachází křížek, navrhujeme upravit terén. Místo, kde se ostatky nacházejí, není přesně lokalizováno, proto navrhujeme vycházet z katastrální mapy a dle čáry v katastru nacházející se v tomto území, definovat hranici pietního místa. Hranice bude tvořena cortenovým obrubníkem, který bude vystupovat nad terén. Stávající terén v předpokládaném místě pohřebiště nebude nijak výrazně snižován, naopak doporučujeme zde terén dosypat do jedné úrovně, aby se vytvořila jedna rovina. Na navýšený terén bude vysazena tráva. Skrze místo prochází cesta a procházející se tedy na chvíli může zastavit a rozjímat. V místě průchodu bude cesta tvořena cortenovým povrchem, který zdůrazní specifickou místa. Místo navrhujeme v noci nasvítit, řešení viz část veřejné osvětlení. Pietní místo se nachází v blízkosti sportovní haly nad Cihelským rybníkem. Doporučujeme v rámci výsadby nových stromů zde kolem pietního místa vytvořit palouček, který bude celý obklopený stromy. Slunce bude svítit pouze do středu palouku a koruny okolních stromů orámují prostor palouku a uzavřou a odcloní jej od okolních staveb a ruchů. Pod stromy kolem palouku doporučujeme umístit lavičky.

2.1.6 Předprostor sportovní haly

V rámci úprav předprostor sportovní haly navrhujeme změnu povrchu, pojižděným auty a také v lokalizaci vhodného místa pro vytvoření venkovního posezení a možnosti zřízení do budoucna drobného prodeje občerstvení pro sportovce a návštěvníky Cihelského rybníka. V místě drobného přístřešku navrhujeme vytvořit drobnou stavbu občerstvení s navazující dřevěnou terasou pro umístění stolů a židlí pro posezení. V návaznosti na toto posezení by zde mohlo vzniknout grilovací místo. Pro úpravy veřejných prostranství zde doporučujeme používat pouze přírodní materiály jako kámen, dřevo, popřípadě corten. Dále zde dojde k vyčištění koryta přítoku do Cihelského rybníka. Koryto bude rozšířeno, vyskládáno kameny a bude pravidelně čištěno. Dojte tak ke zpřístupnění vody v přítoku. Navážka v okolním svahu bude částečně snížena, aby se snížil svah směrem k vodě a celé místo se zpřůchodnilo.

2.1.7 Hráz rybníka - promenáda

V rámci doporučených úprav veřejných prostranství v ulici Hálkova doporučujeme upravit hráze rybníku, která je součástí této ulice, v jakousi pomyslnou promenádu. Podél stromů na hrázi se stýkají v obytné zóně vycházkové trasy pěších, cyklistů a běžců. Na povrch stezek bude použit malt, na povrch komunikací kamenná dlažba. Doporučujeme hráze upravit v místo pro posezení na lavičkách s výhledem na rybník pod korunami stromů. Doporučujeme dosadit druhou alej stromů, která vytváří stín a tedy příjemné pobytové místo pro posezení na hrázi. Jedná se o západní stranu, kde svítí příjemně slunce až do večera. Mobiliiář laviček může být doplněn o stojany na kola a odpadkové koše.

2.2 Vybavení veřejného prostranství

Hlavní zásady:

- materiálové sjednocení: corten, kámen, dřevo
- corten - odkaz na industriální charakter místa
- přírodní materiály - podpora zeleně v území kolem rybníka, které je zde nedostatek
- tvarové řešení: jednoduché tvary zasazené přímo v terénu
- citlivé zásahy podporující duch místa
- barevné řešení: dřevo má přírodní povrch bez barevného nátěru, corten má svůj přirozený povrch s typickou rezavou patinou (rez nešpiní), kámen bude použit z blízkých lomů - typický pro tuto lokalitu, doplňková barevnost drobných prvků je černá (sloupy veřejného osvětlení, stojany na kola atd.)

2.2.1. Drobná architektura

2.2.1.1 Molo

Dřevěné molo je umístěno v severozápadní části rybníka vedle stávajících stromů padajících nad vodní hladinu. Molo vybíhá nad vodu rybníka a má dvě části. První pevnou kotvenou do terénu mimo vodní hladinu a druhou pohyblivou plovoucí na pontonech a připevněnou k pevné části.

Pevná část vytváří pobytové plochy k sezení a ležení. Nosná konstrukce je dřevěná kotvená do terénu přes betonové základy pomocí kovových spojek. Povrch nosné konstrukce je pokryt dřevěným laťováním s menšími mezerami. Plovací část se dá přemístit libovolně kolem břehů rybníka a na nově navržený ostrov. Je tvořena dřevěnou konstrukcí položenou na plovacích pontonech a na povrchu je stejné laťování jako má pevná část. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

2.2.1.2 Dřevěné terasy

Dřevěné terasy sbíhající k hladině rybníka jsou umístěny v jihozápadním rohu rybníka. Terasy plní funkci pro odpočinek a rekreaci, je zde možné sedět, opalovat se. V blízkosti se nachází dětské hřiště, a proto terasy budou fungovat i pro pobyt a hru dětí. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

Terasy mají dřevěnou nosnou konstrukci kotvenou do terénu mimo vodní hladinu pomocí kovových částí. Pochozí pevná část je tvořena dřevěnými latěmi. Pevnou část vytváří tři pobytové terasy k sezení a ležení. Nosná konstrukce je kotvená do terénu do betonových základů

2.2.1.3 Dětské hřiště a cvičební prvky

Dnes se nachází v okolí Cihelského rybníka několik míst s dětskými herními prvky. Navrhujeme centralizovat herní prvky na jedno místo a vytvořit jedno větší dětské hřiště. Hřiště doporučujeme umístit mimo přímý dosah projížděných komunikací a to do místa jihovýchodního rohu rybníka. Zde se nachází svah, který může být zajímavým prvkem pro stavbu dětského hřiště. Dětské hřiště navrhujeme umístit částečně do svahu a některé prvky hřiště budou vloženy ve svahu. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace. Hřiště by mělo podněcovat kreativitu myšlení dětí, pohyb a hru. Prvky budou přírodní dřevěné a budou příliš popisné, budou sportovního charakteru. Pro menší děti do dvou let je možné umístit oplocení hřiště do horní části.

2.2.1.4 Oplocení tenisových kurtů

V pohledově exponovaných částech navrhujeme použít jako náhradu za stávající stínění zelenou textilií a plakáty architektonický plot z cortenu. Kurty se tak zasadí do genia loci místa a budou více vizuálně odděleny od okolí. Cortenový plot se může stát zajímavým pohledovým prvkem. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

2.2.1.5 Schodiště

Nové schodiště se nachází ve svahu směrem k supermarketu. Schodiště může být pojato jako jeden z prvků mobiliáře a může být provedeno z materiálů v kombinaci kámen a corten. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

2.2.2 Mobiliář

2.2.2.1 Lavičky

Lavičky umísťujeme do okolí rybníku podél cest nebo pod stromy u zajímavých cílů (grilovací místo, cvičební prvky, dětské hřiště) dále pak pod stromy kolem pietního místa a slunečního palouku, nově definovaného veřejného prostranství ulic a náměstí v průmyslové oblasti a do míst stávajících parků a ploch zeleně. Lavičky jsme navrhli speciálně pro tuto oblast a pro Humpolec. Lavičky jsou navrženy ve dvou základních typech a to bez opěráku a s opěrákem.

Nosná konstrukce lavičky je tvořena cortenovým plátem do kterého je vložen dřevěný sedák. U typu s opěrákem je konstrukce opěráku tvořena cortenem. Lavička je volně položena na terén a kotvena do betonového základu. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

2.2.2.2 Stojany na kola

Jedná se o stojany jednoduchého tvaru např. MM Cité lotlimit. Materiál stojanu bude opět corten. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

2.2.2.3 Mříže u stromů

Kolem kořenů a spodních částí kmenů nově vysazovaných stromů v ulicích mezi parkovacími místy pro automobily nebo na veřejných pochozích prostranstvích doporučujeme osadit krycí mříže. Mříže chrání kořeny stromů proti poškození. Jsou vytvořeny z cortenu a na okraj mohou být umístěny zábrany proti vjezdu automobilů do blízkosti stromů - další ochranný prvek. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

2.2.2.4 Odpadkové koše

Navrhujeme použít tvarově jednoduchý typ čtvercového koše stojícího na jedné středové noze např. typ nanuk od MM Cité. Povrchová úprava koše bude vytvořena z cortenu. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

2.2.2.5 Grilovací místa

Jedná se o menší objekt otevřeného ohniště na uhlí, které je umístěno nad terén. Konstrukce je vytvořena z cortenového plechu jednoduchého tvaru. Ohniště je ukotveno na místě do základu, je však přenositelné. Viz inspirace přiložené v grafické části dokumentace.

2.2.3 Veřejné osvětlení

koncept a celkový návrh

Nasvětlení prostor veřejných ulic a průchodů, rekreační zóny kolem rybníku doporučujeme průchodů atd. Pomocí světelného zdroje umístěného na konickém sloupu veřejného osvětlení.

Typy veřejného osvětlení: např.: barva povrchu materiálu: černá RAL 9011

2.2.3.1 Veřejné osvětlení parkové

- umístění: kolem Cihelského rybníka a podél pěších tras procházejících územím,
- výška stožáru: 4 m,
- typ osvětlovacího tělesa: na konickém stožáru kruhové osvětlovací těleso na středu stožáru,
- vzdálenost mezi stožáry cca 10-15 m (dle konkrétního typu svítidla).

2.2.3.2 Veřejné osvětlení komunikace vedlejší

- umístění: kolem místní komunikace Lnářská a Hálkova, obytné zóny V Brance a Hálkova a pěší zóny v průmyslovém areálu,
- výška stožáru: 6-8 m,
- typ osvětlovacího tělesa: na konickém stožáru kruhové osvětlovací těleso na středu stožáru,

- vzdálenost mezi stožáry cca 30-40m (dle konkrétního typu svítidla).

2.2.3.3 Veřejné osvětlení komunikace III. třídy

- umístění: kolem krajské komunikace Okružní a Pražská,
- výška stožáru: 10 m,
- typ osvětlovacího tělesa: na konickém stožáru kruhové osvětlovací těleso na výložníku,
- vzdálenost mezi stožáry cca 50m (dle konkrétního typu svítidla)

2.2.3.4 Architektonické osvětlení objektů

Nasvětlení průchodu pietním místem

Navrhujeme architektonicky ztvárnit jednoduchými terénními úpravami místo bývalého pohřebiště u křížku. Toto pietní místo pak doporučujeme nasvětlit architektonickým osvětlením. Skrze místo vede cesta, která se zařezává a vytváří tak pro průchozí dojem, že prochází koridorem - polo objektem. Pro zvýraznění tohoto dojmu navrhujeme stěny koridoru nasvítit v noci. Do mlatové cesty budou umístěny zemní reflektory, které budou svítit na stěnu a budou ji souvisle navesvětlovat. Barvu reflektorového světla navrhujeme teplou žlutou. Okruh sítě bude napojen na nové vedení veřejného osvětlení kolem rybníka Cihelna.

2.2.3.5 Nasvětlení budovy bývalé kotelny

Budova bývalé kotelny je námí doporučená pro zachování a rekonstrukci. A jako zajímavá budova by mohla fungovat pro kulturní funkce, viz popis architektonické řešení budov. Navrhujeme, aby byla budova speciálně nasvětlena architektonickým osvětlením. Bude se jednat o reflektorová svítidla osvětlující plošně fasády budovy a umělecká díla stojící ve veřejném prostoru. Barvu reflektorového světla navrhujeme teplou žlutou. Okruh sítě bude napojen na vedení veřejného osvětlení.

3. KONCEPCE OBJEKTŮ

3.1 Analytická část

Prvotní vstup - podklad pro naši práci. Dostali jsme k dispozici zaměření polohopisu a výškopisu s trasami stávajícího stavu technické infrastruktury řešeného území ploch v majetku města nebo kraje a volně přístupných ploch. Výšky budov, stromů a ostatních objektů nebyli součástí zaměření, stejně tak jako zaměření vnitřního průmyslového areálu (soukromé prostory).

Byly provedeny průzkumy na místě procházením a detailním prozkoumáním terénu a řešeného území, dále také návazností na okolí a celkový urbanistický vzhled a potenciál sídla. Výstupy z terénního průzkumu byly zakresleny do analytických map vložených v analytické části (sešit 1). Dále byly vedeny rozhovory s místními aktéry (manažery a vedení výroben firem a podniků, vedoucí organizací, aktivními lidmi atd.). Výstupy z rozhovorů byly zapsány a jsou přiloženy v analytické části (sešit 1). Byl proveden průzkum majetkoprávních vztahů. Grafické schéma těchto vztahů je přiloženo v analytické části (sešit 1). Byl proveden průzkum přesunu autobusového nádraží, výstup je přiložen v analytické části (sešit 1).

Slovníček pro správné pochopení vymezení pojmů:

Uliční čára:

Hranice mezi pozemky a veřejným prostranstvím nebo veřejným komunikačním prostorem; uzavřená uliční čára vymezuje blok.

Zdroj: Maier, Karel: Názvosloví a příklady metodiky užívané pro zpracování regulačních plánů. Praha: FA ČVUT, 2001. Materiál z výzkumného úkolu MSM 210000026 „Proměny urbanismu“.

Stavební čára (dále jen s.č.):

Způsob zástavby stavebních bloků a vztah zástavby k veřejným prostranstvím se zpravidla vymezuje stavební čarou. Stavební čára je hranice vymezující v rámci stavebního bloku nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami. Dle nejběžnějšího charakteru zástavby rozlišujeme stavební čáru uzavřenou, otevřenou, volnou.

Zdroj: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Pražské stavební předpisy s aktualizovaným odůvodněním [online]. Praha: IPR Praha, 2014. [cit. 2014-10-21].

Podle závaznosti hovoříme o s.č. závazné (rozhraní musí zástavba dodržet v celém svém průběhu, tj. nesmí překročit, ale ani ustupovat - s výjimkou arkýřů, rizalitů apod.) a s.č. nepřekročitelné (rozhraní nemusí být dokročeno, nelze je ovšem překročit směrem ven - opět s výjimkou arkýřů, rizalitů stanovené hloubky atd.). U bloku můžeme rozlišit stavební čáru vnější a vnitřní (vzdálenost mezi nimi je pak „hloubkou zástavby“).

Zdroj: Oberstein, Ivo, Cach, Jan. Názvosloví urbanismu a územního plánování. Praha: FA ČVUT, 2001. Materiál z výzkumného úkolu MSM 210000026 „Proměny urbanismu“.

Parcelace

Rozdělení bloku na pozemky pro výstavbu.

Blok

Část současně zastavěného nebo zastavitelného území tvořená prostorově souvisejícími stavebními pozemky, popřípadě jedním stavebním pozemkem, vymezená veřejnými prostranstvími nebo veřejnými komunikačními prostory nebo hranicí současně zastavěného či zastavitelného území.

Zdroj: Maier, Karel: *Názvosloví a příklady metodiky užívané pro zpracování regulačních plánů*. Praha: FA ČVUT, 2001. Materiál z výzkumného úkolu MSM 21000026 „Proměny urbanismu“.

3.2 Vyhodnocení

Podklady dodané pro naši práci byly dostačující. Informace zjištěné v rámci setření doplňujících průzkumů byly zhodnoceny a zpracovány do návrhu řešení.

Stávající stav veřejných prostranství a zavazujících budov není dobrý. Veřejné prostranství jsou zanedbané, nedefinované, nemají městotvorný charakter. Místo působí jako periferie na okraji města. Místo je neprostupné, je zde několik proluk a míst vhodných pro novou výstavbu celé ulice.

Některé stávající objekty jsou postaveny v rozporu s navrhovaným budoucím řešením. Tyto objekty navrhuje zachovat, ale jejich dostavby a přestavby popřípadě novostavby již musí být v souladu s touto územní studií.

Část pozemků se nachází v majetku města, část je jich v soukromém vlastnictví. V návrhu doporučujeme, aby se rekultivovaly nejen veřejné prostory v majetku města, ale také veřejné prostory v soukromém a v návaznosti na to doporučujeme i možnosti nové zástavby.

3.3 Základní koncepce objektů

V rámci definování veřejných ploch jsme stanovili uliční čáru, která vymezuje prostor veřejně přístupný od nepřístupného. Nepřístupný prostor je soukromý a je definován stávajícími bariérami (ploty, zídky atd.) nebo samotnými objekty. V našem návrhu jsme doporučili jeho nové vymezení v místech, kde byl pochyb o jeho vymezení nebo je nekválně vymezen a má do budoucna potenciál se zlepšit. V některých případech jde o soukromé pozemky veřejně přístupné v některých případech jsou to soukromé pozemky nepřístupné, anebo o pozemky města, které jsou přístupné. V některých případech tvoří uliční čáru nově navrhované objekty. Jedná se o ulici Okružní a okolí ulice Hálkova. Právě v těchto místech vzhledem k veřejnému prostoru doporučujeme regulace pro zástavbu. Základní principy nově navrhované zástavby:

- objekty vytvářejí ulici
- objekty dostavují proluky
- výšky nově definovaných objektů vychází ze stávajícího stavu okolní zástavby a respektují ji
- funkce nově definovaných objektů vychází z konceptu postupného začleňování průmyslové zóny do organismu města
- nově definované objekty nezatěžují veřejný prostor parkovacími místy, kamionovou dopravou
- vnitrobloky doporučujeme co nejvíce osadit kvalitní zelení (stromy vhodné do tohoto podnebného typu lokality)

Ulice Okružní je důležitým prostorem pohybu dopravy a lidí. Její vzhled je nyní neutěšený, není regulován a připomíná periferii než kompaktní městskou třídu. Návrhem regulací bychom chtěli dosáhnout vytvoření kompaktní zástavby ulice a vytvoření plnohodnotné uliční třídy. Nově navrhovaná uliční čára pro celou ulici Okružní dodržuje stejný odstup od krajské komunikace v její celé délce a v této délce je definována jako otevřená. Tzn., vytváří možnosti postupů mezi jednotlivými definovanými bloky zástavby. Každý blok má pak svou uliční čáru a stavební čáru definovanou viz níže pro jednotlivá místa. Koncept funkčního využití objektů podél ulice Okružní vychází z doporučení postupného omezování skladování a logisticky náročné výroby.

Na ulici Hálkova jsme definovali tři místa proluk vhodných pro zastavení. Jedná se převážně o proluky na hranici s kompaktní bytovou zástavbou centra města. Proto doporučujeme na tuto kompaktní zástavbu navázat a dostavět zde opět objekty s bytovou funkcí.

3.3.1 Regulace objektů- návrh uliční fronty a doporučené zásady zástavby ulice Okružní

3.3.1.1. Stavební čára

Pro nově navrhované a stávající budovy vymezující veřejný prostor na ulici Okružní doporučujeme (v rámci možnosti) stanovit uliční a stavební čáru. Vedení uliční a stavební čáry je zakresleno v koordinační situaci. Stavební čára je definována pro nově navrhované a stávající objekty takto:

- objekty mají definovanou vnější a vnitřní stavební čáru, každá definuje hranici jiné maximální podlažnosti objektů (viz návrh typologie zástavby), jsou definovány dvě hloubky zástavby- dvě fronty.
- v kontaktu s ulicí Okružní je stavební čára definována jako závazná
- stavební čára mimo kontakt s ulicí Okružní je definována jako nepřekročitelná

3.3.1.2. Prostorové regulace budov

Definovali jsme jako doporučení rozdělit místo na jednotlivé stavební bloky kolem ulice Okružní, které vycházejí z doporučené parcelace a navrhované prostupnosti územím. Tyto stavební bloky již dále nedefinujeme parcelací. Je možné zde postavit hmoty dle libovolné parcelace s dodržáním stanovených regulací. Hmoty by měly respektovat navržené uliční a stavební čáry a další doporučení uvedené v této územní studii veřejných prostranství. Detailní vysvětlení viz návrh typologie zástavby. Navrženou zástavbu podél ulice Okružní jsme definovali do dvou rozdílných front zástavby o různé podlažnosti a hloubce zástavby. Hloubka zástavby budov je definována takto:

hloubka 1. fronty zástavby (zástavba v kontaktu ulicí Okružní): 20 m

hloubka 2. fronty zástavby (zástavba v kontaktu s ulicí Okružní): 28 m

3.3.1.3. Funkce a typologie budov

funkční využití jednotlivých bloků je definováno takto:

blok číslo 1: polyfunkce

doporučené využití 1PP: parkovací plochy, výroba, prodej, služby, sklady

doporučené využití parteru 1NP: výroba, prodej, služby, dopravní obslužnost území

doporučené využití 2NP- 4NP: výroba, služby, kancelářské a kulturní prostory

blok číslo 2: polyfunkce

doporučené využití 1PP: parkovací plochy, výroba, sklady

doporučené využití parteru 1NP- fronta A: výroba, prodej, služby

doporučené využití parteru 1NP- fronta B: parkovací plochy, výroba, prodej, služby

doporučené využití 2NP- 4NP: výroba, služby, kancelářské a kulturní prostory

blok číslo 3: polyfunkce

doporučené využití 1PP: parkovací plochy, výroba, sklady

doporučené využití parteru 1NP- fronta A: výroba, prodej, služby

doporučené využití parteru 1NP- fronta B: parkovací plochy, výroba, prodej, služby

doporučené využití 2NP- 4NP: výroba, služby, kancelářské a kulturní prostory

blok číslo 4: polyfunkce

doporučené využití 1PP: parkovací plochy, výroba, sklady

doporučené využití parteru 1NP- fronta A: výroba, prodej, služby

doporučené využití parteru 1NP- fronta B: parkovací plochy, výroba, prodej, služby

doporučené využití 2NP- 4NP: výroba, služby, kancelářské a kulturní prostory

blok číslo 5: polyfunkce

doporučené využití 1PP: parkovací plochy, sklady

doporučené využití parteru 1NP: prodej, služby

doporučené využití 2NP- 4NP: kancelářské prostory, bytové prostory

3.3.1.4. Výška a podlažnost zástavby

Výška budov je definována takto:

maximální nadzemní výška A fronty zástavby (zástavba v kontaktu ulicí Okružní): 13 m,

maximální nadzemní výška B fronty zástavby (zástavba není v kontaktu s ulicí Okružní): 6 m,

maximální podzemní výška A fronty zástavby (zástavba v kontaktu ulicí Okružní): 3 m,

maximální podzemní výška B fronty zástavby (zástavba není v kontaktu s ulicí Okružní): 3 m,

maximální výška 1NP- parteru je 4 m.

Podlažnost budov je definována takto:

maximální počet nadzemních pater A fronty zástavby (zástavba v kontaktu ulicí Okružní): 4,

maximální počet nadzemních pater B fronty zástavby (zástavba není v kontaktu s ulicí Okružní): 2.

3.3.1.5. Koncepce parkování na pozemku

Parkování pro potřeby nových objektů (zaměstnanci, vedení apod.) bude řešeno na konkrétním stavebním pozemku. Tyto plochy pro parkování budou umístěny v rámci plochy vymezené stavební čarou. Parkovací místa pro potřeby nových objektů nebudou realizována na veřejných prostranstvích ulic. Nová parkovací místa podél ulice Okružní na veřejných prostranstvích ulic jsou určena pro krátkodobé zastavení místních obyvatel (návštěvy, nákupy, schůzky apod.).

Obslužnost nových objektů bude zajištěna z nově navrhovaných zálivů.

3.3.1.6. Definice čelního průčelí domů

Definice průčelí domů min. plocha zasklení (oken) na jedno patro (nadzemní podlaží je 20% z plochy fasády konkrétního patra). Každé patro průčelí domu musí splňovat min. určenou plochu zasklení.

Maximální plocha zasklení není určena.

3.3.1.6. Vyčlenění výškové dominanty

V rámci návrhu zástavby podél ulice Okružní jsme doporučili místo pro možnou výškovou dominantu. viz schéma ulice. Jedná se o pohledově exponované místo na křižovatce ulic Okružní a Lnářská. Výškovou dominantu vytváří dům, který převyšuje svou podlažností o dvě patra okolní zástavbu a vytváří dominantní pohled na nároží křižovatky.

3.3.2 Regulace objektů- návrh uliční fronty a doporučené zásady zástavby ulice Hájkova

3.3.2.1. Stavební čára

Pro nově navrhované budovy vymezující veřejný prostor v okolí ulice Hájkova doporučujeme vymezit stavební a uliční čáru. Vedení stavební a uliční čáry je zakresleno v koordinační situaci. Stavební čára je definována pro nově navrhované objekty takto:

- objekty mají definovanou vnější a vnitřní stavební čáru.
- v kontaktu s ulicemi Hájkova, V Brance, Pražská a Lnářská je stavební čára definována jako závazná
- stavební čára mimo kontakt s výše uvedenými ulicemi je definována jako nepřekročitelná

3.3.2.2. Prostorové regulace budov

Doporučujeme vnitřní plochy jednotlivých stavebních bloků kolem oblasti ulice Hájkova definované stavební čarou již dále nedefinovat vnitřní parcelaci. Vymezení ploch jednotlivých bloků vychází z navrhované prostupnosti územím. Je možné zde postavit hmoty dodržující stavební čáru dle libovolné parcelace. Hmoty by měly respektovat navržené uliční a stavební čáry a další doporučení uvedené v této územní studii veřejných prostranství. Detailní vysvětlení viz návrh typologie zástavby. Navrženou hloubku zástavby v oblasti ulice Hájkova jsme definovali takto:

hloubka bloku 6: 17 m

hloubka bloku 7: 17 m

hloubka bloku 8: 10,5 m

3.3.2.3. Funkce a typologie budov

Detailní vysvětlení viz. návrh typologie zástavby. Funkční využití jednotlivých bloků je definováno takto:

blok číslo 6: polyfunkce- převážně bydlení,

doporučené využití 1PP: parkovací plochy, sklady,

doporučené využití parteru 1NP: prodej, služby, bydlení,

doporučené využití 2NP- 4NP: bydlení,

blok číslo 7: polyfunkce- převážně bydlení,

doporučené využití 1PP: parkovací plochy, sklady,

doporučené využití parteru 1NP: prodej, služby, bydlení,

doporučené využití 2NP- 4NP: bydlení,

blok číslo 8: polyfunkce- převážně bydlení,

doporučené využití 1PP: parkovací plochy, sklady,

doporučené využití parteru 1NP: prodej, služby,

doporučené využití 2NP- 4NP: bydlení.

3.3.2.4. Výška a podlažnost zástavby

Detailní vysvětlení viz. návrh typologie zástavby. Výška budov je definována takto:

maximální nadzemní výška bloku 6 a 7: 13 m,

maximální nadzemní výška bloku 8: stejná jako sousední vedle stojící dům v ulici Pražská, výšku římsy doporučujeme také dodržet ve stejné výšce jako u vedle stojícího domu

maximální podzemní výška zástavby: 3 m.

Podlažnost budov je definována takto:

maximální počet nadzemních pater zástavby: 3 a podkroví,

maximální počet podzemních pater zástavby: 1.

3.3.2.5. Koncepce parkování na pozemku

Parkování rezidentů nových objektů určených převážně k bydlení (blok 6, 7, 8) bude řešeno na konkrétním stavebním pozemku každého jednotlivého bloku. Parkovací místa pro potřeby nových objektů nebudou realizována

na veřejných prostranstvích přilehlých ulic. Nová parkovací místa podél ulic V Brance, Lnářská, Hálkova, Pražská na veřejných prostranstvích jsou určena pro krátkodobé zastavení místních obyvatel (návštěvy, nákupy, rekreace apod.).

3.3.2.6. Definice čelního průčelí domů

Definice průčelí orientovaných do ulice min. plocha zasklení (oken) na jedno patro (nadzemní podlaží je 20% z plochy fasády konkrétního patra (nadzemního podlaží). Každé patro průčelí domu musí splňovat min. určenou plochu zasklení.

Maximální plocha zasklení není určena. Plocha zasklení fasády do vnitrobloku není určena.

4. ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

4.1 Podrobné řešení dopravní infrastruktury ve vazbě na architektonicko-urbanistické řešení

Úvod

Humpolec je městem, které se výrazně orientuje na rozvoj podnikání a s tím spojenou výrobu, logistiku, skladování, prodej atd. A tento směr se pro město stává nejdůležitějším motorem rozvoje a proto město tento směr podporuje. Z hlediska stávajícího stavu a možného dalšího rozvoje je a bude doprava velice důležitým prvkem určující budoucí možnosti města. Doprava je rozsáhlý pojem, který v sobě zahrnuje více specifických oblastí (autobusová doprava, osobní přeprava a parkování, kamionová doprava, cyklisté, bezpečnost pohybu lidí atd.), které se navzájem ovlivňují a prolínají a mají specifické problémy, které je potřeba řešit samostatně, avšak s ohledem na ostatní prvky.

Aktuální stav některých specifických oblastí je velice problematický. Ukazuje se, že problémy je nutné řešit koncepčně s celkovou vizí dopravy do budoucna. Bylo by dobré popsat možnosti každé oblasti, její možný rozvoj do určitých hranic a dopady na život lidí ve městě, podnikatelské subjekty, životní prostředí, finance atd. Město nyní tuto vizí nemá a tato územní studie ji nemůže nahradit či vytvořit, bohužel z ní nemůže ani vycházet. Proto jsme se v některých oblastech snažili vizí „suplovat“ a pokusili jsme se navrhnout řešení v několika variantách, které mohou v budoucnu nastat. Varianty mohou také pomoci v rozhodování o budoucím směru řešení.

Účelem této územní studie je navrhnout řešení jednoho lokálního místa. Toto místo však doprava v Humpolci velice ovlivňuje a to hned v několika aspektech: umístění autobusového nádraží, kamionová doprava zajišťující zásobování výrobních podniků, veškerá tranzitní doprava městem oběhávající se na ulici Okružní, napojení města na dálnici a možnost realizace obchvatu města, osobní automobilová doprava, parkování v místě (jak pro místní obyvatele, tak pro zaměstnance výrobních podniků) a možnosti zásobování výrobních podniků.

4.2 Širší vztahy

Ve stávajícím územním plánu je navržena trasa možného obchvatu města. Návrh obchvatu města je veden logicky a je možné jej realizovat po několika etapách. Realizování první z etap by mohlo kladně ovlivnit intenzitu dopravy na ulici Okružní v blízkosti našeho řešeného místa. Dokončení druhé etapy by pak pomohlo další části města. Město samo se nikdy zcela nezbaví dopravy spojené s podnikáním a výrobou v centru města, protože se zde nachází a v budoucnu nacházet stále bude mnoho podniků a firem závislých na tranzitní dopravě. Bylo by tedy vhodné počet těchto podniků v centru města postupně omezovat. Přesun podniků by mohl postupně nastat vlivem otevření možností stavby nové velké průmyslové zóny na východní straně města. Ty podniky, které se rozhodnou v centru setrvat musí počítat s tím, že nebudou moci mít stejný komfort jako podniky v průmyslové zóně a budou muset dodržovat určitá pravidla orientovaná hlavně na kvalitní život obyvatel v okolí.

Železniční doprava má pouze místní význam a to z toho důvodu, že trať v Humpolci končí. Z Humpolce vede vlaková doprava typu osobních vlaků do Havlíčkova Brodu. Až v Havlíčkově Brodu je pak větší železniční dopravní uzel. Vzhledem k malému významu trati není vlaková doprava moc využívána a není k tomu předpoklad ani v budoucnu. Většina lidí využívá dopravu autobusovou nebo osobní.

Autobusová doprava v Humpolci má velkou intenzitu a autobusy jezdí jak na meziměstských tak dálkových spojích. Tyto spoje také suplují MHD ve městě. Dále funguje soukromá doprava do výrobních podniků ve městě. Zaměstnavatelé své zaměstnance do továren a výrobních podniků přivážejí na své náklady vlastními autobusy.

Přesné údaje o tomto druhu dopravy neexistují. Město by mělo nechat zpracovat přesnou analýzu těchto údajů a to nejen ve spojitosti s dopravní situací, ale také ze sociálního hlediska.

Ve městě chybí koncepce dopravy v klidu (osobní auto, kamiony, nákladní auta, autobusy). To je např. Víze zachytných parkovišť v rámci města dle spádovosti obyvatel, pracujících dojíždějících a cílů a tras tranzitní dopravy (u autobusového nádraží, vlakového nádraží, větších výrobních podniků, v zamýšlené budoucí průmyslové zóně atd.).

4.3 Automobilová doprava a obslužnost území

4.3.1 Analýza

Automobilová doprava se v řešeném území a v blízkém okolí odehrává na několika typech komunikace s různou intenzitou a technickým zařízením. Nejvytíženější jsou komunikace Okružní ulice č. 129 a Pražská č. 347, které jsou v majetku kraje Vysočina a jedná se o silnice II. třídy. Silnice jsou zatěžovány provozem nejen osobních automobilů, ale také nákladní dopravou, autobusovou dopravou. Silnice fungují jako průtah městem, kterým projíždí doprava směru západního a severního. Vzhledem k tomu, že se přímo v intravilánu města nachází výrobní podniky a firmy, tak nákladní doprava, která by nemusela do centra zajíždět, k nim jede a tím zatěžuje centrum několika násobně. Komunikace působí jako velká bariéra pro pohyb chodců a cyklistů ve městě.

Plánované projekty zpomalení dopravy, které se mohou realizovat:

- Nová okružní křižovatka II/129 x II/347 u Penny marketu na ulici Okružní
- Nová okružní křižovatka na ulici Lnářská x Okružní II/129
- Centrální městská oblast označit jako zónu Tempo 30

Projekty mají za úkol zpomalení průjezdné dopravy ulicemi a tím i snížení rizika kolize s chodci. Tato opatření jsou však nedostačující.

V řešeném území se dále nachází komunikace nižší třídy: ulice Hálkova, Lnářská. Ty jsou v majetku města. Silnice jsou zatěžovány provozem nejen osobních automobilů, ale také nákladní dopravou a autobusovou dopravou. Komunikace fungují jako dopravně obslužné komunikace, místo většího pohybu chodců, mají charakter městských ulic. Na těchto ulicích jsou také parkovací místa osobních automobilů.

Dále se v řešeném území nachází komunikace příjezdové k jednotlivým halám a výrobním podnikům. Tyto komunikace, zajišťující především obslužnost území, jsou převážně na soukromých pozemcích. Některé z nich mají více majitelů, protože zajišťují příjezd k více objektům. Komunikace jsou zatěžovány převážně provozem osobních automobilů pracovníků a nákladní dopravou. Ulice V Brance vedoucí k tenisové hale, je slepá, je v majetku města a má pouze místní význam, převážně klidná ulice v zeleni. Tato komunikace je zatěžována dopravou osobních aut, zásobování sportovní haly, a nákladních aut přijíždějících ze zadní strany k objektům stojícím u ulice Okružní. Tento provoz vyvolává velký střet mezi klidovou sportovní zónou a nákladní dopravou.

Intenzita dopravy na hlavních komunikacích – sčítání dopravy 2010 ŘSD:

komunikace č. 129, úsek od křižovatky Pražská x Okružní až po kruhový objezd Okružní

komunikace číslo 347 úsek od křižovatky Pražská x Okružní až po křižovatku Kamarytova x Lužická

4.3.2 Vyhodnocení stávajícího stavu a problémů

- velká intenzita dopravy kolem řešeného území
- ulice Hálkova vytváří bariéru bezpečného přechodu a pohybu pěších a cyklistů od centra města
- ulice Okružní vytváří nebezpečnou bariéru pro bezpečný přechod a pohyb pěších a cyklistů
- problematické dopravní napojení objektů na ulici Okružní ve smyslu vjezdu a výjezdu dopravní obslužnosti a zásobování
- problematický způsob přecházení přes komunikaci Okružní, místo možných střetů pěších a aut
- chybějící chodníky kolem komunikace Okružní, doporučujeme zlepšení průchodnosti území doplněním chodníků
- zmírnění frekvence průjezdné dopravy na ulici Okružní - aktivní podpora a prosazování projektu stavby obchvatu ze strany vedení města Humpolce

4.3.3 Návrh řešení

4.3.3.1 Okružní ulice

Doporučujeme vybudovat chodník po obou stranách Okružní po celé její délce. Chodník bude od komunikace oddělen pásem zeleně a povede co celé její délce po obou stranách.

Doporučujeme zlepšit možnosti zásobování, příjezdu a parkování ke stávajícím i budoucím objektům na ulici Okružní a to tím, že dojde k proměně ulice Okružní z dopravně sběrné komunikace na místní komunikaci dopravně obslužnou. Toto nám umožní zúžit komunikaci na dva pruhy, nebude potřeba třetí odbočovací. Šířka jednotlivých pruhů se nezmění, pouze se koriguje jejich počet ze třech na dva. Na komunikaci Okružní doporučujeme vytvořit zálivy pro obslužnost objektů na ulici. V těchto zálivech se nachází pruh komunikace pro jednosměrný průjezd, pruh pro podélné parkování s možností zastavení pro vykládku a nakládku a podél komunikace po obou stranách vede chodník pro pěší průchod. Vzniká zde nových 60 parkovacích míst pro osobní automobily.

Také jsme do návrhu zapracovali plány města na vytvoření kruhových křižovatek na křižení ulic Okružní a Pražská a Okružní a Lnářská, což nám umožnilo právě výše zmíněné snížení počtu pruhů na komunikaci Okružní odebrání již nepotřebného odbočovacího pruhu. Pro zlepšení a zmírnění kolizních míst střetu chodců a dopravy doporučujeme vytvořit na ulici Okružní místa přechodů pro chodce. Tyto místa navazují na frekventované trasy pěších skrze území.

Navržené aleje kolem komunikace budou tvořeny stromy, které svými korunami nebudou zasahovat do trasy projíždějících osobních a nákladní aut. Zároveň stromy budou vytvářet bariéru mezi silnicí a okolním prostorem. Bariéra bude působit jako hluková, proti prašnosti, vizuální a bezpečnostní.

4.3.3.2 Ulice místního významu Lnářská, Hálkova

Stopu, profil, typologické zařazení a materiál ulice Lnářské zachovááme dle stávajícího stavu. Navrhujeme zde vysadit aleje stromů v místech, kde stromy nyní nerostou a nejsou v kolizi se sítěmi veřejné infrastruktury.

4.3.3.3 Pěší zóna v průmyslové oblasti

V rámci návrhu zprůchodnění, otevření a nového vymezení veřejných prostranství v průmyslové oblasti bývalého Sukna Humpolec doporučujeme vytvoření nových ulic a veřejných prostor. Celé nová oblast veřejných prostranství bude dopravně definována jako pěší zóna s vjezdem aut a nákladních aut na povolení, pouze pro zde sídlící podniky, firmy a rezidenty. Komunikace zde tedy nebudou rozlišeny pro pohyb aut a chodců. Předpokládá se nízká rychlost pohybu aut a přehlednost velkých otevřených prostor. Vzhledem k omezenému vjezdu se nepředpokládá výrazné zvýšení intenzity dopravy v místě.

Doporučujeme další propojení ve směru na ulici Okružní a k Cihelskému rybníku. Tyto propojení však již nejsou pro automobily, ale pouze pro pěší pohyb a mají zamezit zvyšování frekvence průjezdné dopravy v území a naopak podporovat pěší pohyb lidí v území.

Podél komunikací doporučujeme dosadit alej stromů. Umístění stromů v územní studii je doporučující, protože nemáme k dispozici vedení sítí v areálu. Výška stromů a typ bude navržen tak, aby nevytvářeli problémy a bariéry pro pohyb aut a nákladních aut, ale naopak zpříjemňovali klima pro pobyt ve veřejném prostoru.

4.3.3.4 Obytná zóna ulice Hálkova a V Brance

Doporučujeme zklidnění dopravy v ulici V Brance a v části ulice Hálkova na hrázi Cihelského rybníka. Měla by zde vzniknout obytná zóna - ulice kde je zpomalen pohyb aut a přednost v pohybu v ulici mají chodci před auty. Obytnou zónu zde navrhujeme vzhledem k předpokládanému rozvoji rekreační funkce kolem Cihelského rybníka. Výše zmíněné ulice jsou obousměrné pro pojiždění a je zde místo pro podélné parkování.

V těchto místech omezujeme pohyb nákladní a kamionové dopravy. Viz text níže kamionová doprava.

4.3.4 Parkování

4.3.4.1 Analýza

Parkovací stání v území využívá více subjektů a to:

- dlouhodobé (cca 8 hodin) parkování osobních aut pro zaměstnance a hosty výrobních podniků a firem
- dlouhodobé (cca 24 hodin) parkování osobních aut pro obyvatele zde a v okolí bydlicí
- krátkodobé (cca 2-4 hodin) parkování osobních aut pro návštěvníky sportovní haly, supermarketu, rybníka atd.
- dlouhodobé (cca 8-12 hodin) odstavné parkovací stání osobních aut pro cestující jedoucí z autobusového nádraží

Místa těchto parkovacích ploch jsou navzájem promíchána a díky tomu mohou vznikat kolize a problémy s parkovacími místy (přeplněnost/ prázdnost). Parkování osobních aut zaměstnanců a hostů výrobních podniků a firem je nárazová od pondělí až pátek, o víkendu jsou zde volné prázdné parkovací plochy. Odstavné parkovací stání pro autobusové nádraží (pro cestující) bude odstraněno a není řešena jeho náhrada. V řešeném místě se nachází i manipulační plochy a místa pro dlouhodobé parkování nákladních automobilů. Tyto parkovací plochy nejsou vhodné pro tuto lokalitu a měly by být přemístěny.

4.3.4.2 Vyhodnocení stávajícího stavu a problémů

Nedostatek parkovacích míst pro osobní automobily.

Neexistence vytváření zázemí a podpory dojíždění zaměstnanců do firem a podniků jinými způsoby než auty – snížení parkovací zátěže.

Nedodržování dopravních pravidel a značek.

Neexistence koncepce parkování v řešené území a ve městě.

Nediferencované místa pro parkování rezidentů, dojíždějících pracovníků a pro krátkodobé zastavení.

4.3.4.3 Návrh řešení

Koncepce

Diferenciace parkování dle jednotlivých uživatelů např. formou parkovacích karet pro obyvatele a pro dojíždějící pracovníky.

„Sharing parking places“, půjčování parkovacích ploch. Jedná se o možnost vytvoření dohody mezi firmami a městem o propůjčení parkovacích ploch těmto podnikům mimo pracovní dobu, kdy jsou parkoviště nevyužívána. Tyto časy jsou většinou o víkendech a svátcích, kdy lidé nejsou v práci, ale hojně navštěvují místa s možností odpočinku a relaxace. Toto místo by mělo vzniknout právě v okolí Cihelského rybníka. A proto by se mohlo jednat o využití právě těchto volných parkovacích míst.

Podporování dojíždění zaměstnanců do firem jinými alternativními způsoby: autobusovou dopravou (zlepšení integrace a přestupů), na kole (propojení místa na cyklostezky), vlakem (lepší četnost spojů - podpora ze strany podniků, popřípadě zlepšení pěšího napojení na vlakové nádraží)

Koncepce parkování v území: parkování zaměstnanců a hostů výrobních firem a podniků řešit (pokud je to možné) na pozemku firem a podniků. Auta by neměla zatěžovat parkovací kapacity na veřejných prostranstvích (ulice, náměstí atd.). Parkování pro obyvatele nově navrhovaných objektů k bydlení, tedy nových rezidentů by nemělo být řešeno v rámci veřejných prostor ulice, ale na pozemku parcely určené k zastavení. Každý investor by měl se spolupráci s projektantem vyřešit vhodné a příjemné parkovací plochy pro obyvatele nově plánované nemovitosti v rámci svého pozemku. Vyplývá zde možnost parkovat v podzemních garážích nebo na povrchových parkovacích plochách u objektu.

V návrhu doporučujeme navýšení parkovacích stání osobních aut pro obyvatel dojíždějící do lokality ze vzdálenějších cílů za účelem krátkodobého pobytu (cca 2-3 hodiny) a to pro návštěvníky sportovní haly, supermarketu, rybníka - rekreační oblasti.

Odstavné parkovací stání osobních aut pro cestující z autobusového nádraží by mělo být řešeno v rámci ploch přilehlých k autobusovému nádraží.

Okružní ulice

Podél ulice okružní v druhé etapě, tedy při realizaci zálivů pro zásobování nových objektů vznikají nové podélné parkovací místa a to v počtu:

- blok 1: 26 stání

- blok 2: 7 stání

- blok 3: 15 stání

- blok 4: 12 stání

Ulice místního významu Lnářská, Hálkova

V místech u areálu TJ Sokol a dále směrem k centru města navrhujeme vytvořit nové podélné parkovací místa místo stávajícího pruhu zeleně. Vzniká zde nových 19 parkovacích stání. Zeleň v těchto místech nahrazujeme nahradit novou výsadbou stromů. Stromy budou umístěny v pravidelném rastru mezi podélnými parkovacími místy.

Pěší zóna v průmyslové oblasti

V rámci návrhu nového vymezení veřejných prostranství v průmyslové oblasti bývalého Sukna Humpolec navrhujeme parkování osobních aut na veřejných prostranstvích na několika místech:

- rozšíření parkovacích ploch za vrátnicí na 25 míst,
- nové parkovací místa v nově definované ulici v počtu 5 míst,
- nové parkovací místa na nově definovaném veřejném prostoru za výtopnou v počtu 7 míst,
- rozšíření parkovacích ploch u vstupu do podniku Servant v počtu 7 míst.

Obytná zóna ulice Hálkova a V Brance

V této zóně navrhujeme parkovací místa:

- nové podél ulice Hálkova v počtu 15 stání
- nové podél ulice Pražská v počtu 4 stání
- přesun 5 parkovacích míst u sportovní haly podél ulice V Brance do nově definovaného veřejného prostoru za výtopnou, dále zde přidáváme nové parkovací stání v počtu 2. Umístění parkování mimo hlavní komunikaci zvyšuje přehlednost komunikace a snižuje možné riziko kolize auta a chodce.
- nové podél ulice V Brance směrem k centru města v počtu 17 stání

4.4 Kamionová doprava

4.4.1 Analýza

Kamionová doprava zatěžuje centrum města. Dochází ke kolizím jak s ostatními druhy dopravy, tak s dalšími účastníky provozu (chodci, cyklisté). Zátěž od kamionové dopravy v centru města vychází především z umístění výrobních podniků přímo v centru města a nutnosti jejich zásobování a expedice výrobků. Zároveň je zatěžováno blízké okolí centra kamionovou dopravou, protože město Humpolec nemá obchvat a veškerá doprava proudí po hlavních městských komunikacích.

Kamionovou dopravu v centru města v řešeném území můžeme rozdělit do dvou oblastí se specifickými problémy. A to doprava aktivní (jedoucí kamion) a klidovou (parkující kamion). Přesné údaje o počtu obou oblastí nejsou k

dispozici. Trasy jedoucích kamionů jsou v řešeném území po všech místních, krajských komunikacích. Parkovací stání kamionů v území využívá více subjektů a to: dlouhodobé parkování nákladních aut a kamionů výrobních podniků a firem, krátkodobé parkování nákladních aut výrobních podniků a firem. Místa těchto parkovacích ploch jsou navzájem promíchána a díky tomu mohou vznikat kolize a problémy s parkovacími místy (přehlnutost/ prázdnost). V řešeném místě se nachází i manipulační plochy a místa pro dlouhodobé parkování nákladních automobilů. Tyto parkovací plochy nejsou vhodné pro tuto lokalitu a měly by být přemístěny.

4.4.2 Vyhodnocení stávajícího stavu a problémů

Chybí zachytné místo pro kamiony, které by fungovalo jako parkoviště, mělo v sobě integrováno zázemí pro řidiče. Jeho poloha by měla být v blízkosti sjezdu/ vjezdu z dálnice D1, aby kamiony nezatěžovaly dopravu a životní prostředí ve městě.

Ve městě chybí vybudovaný obchvat, který by odclonil dopravu z průjezdu městem. Doprava nebude nikdy odcloněna úplně, protože podniky vyžadující kamionovou dopravu se nacházejí přímo ve městě.

- vznik nebezpečných kolizních dopravních situací
- zatěžování okolí prachem, hlukem, zplodinami
- přímé široké komunikace podporující rychlý pohyb kamionů
- chybí koncepce parkování kamionů ve městě
- podniky využívající kamionové dopravy neřeší jejich místo pro parkování - živelné parkování kamionů kdekoli
- neexistence městské policie - nemožnost hlídání porušování pravidel
- vznik nebezpečných míst střetů chodců a kamionů/nákladních aut
- území dopravně více nezatěžovat (NE pro parkoviště kamionů na území dnešního AN, zákaz průjezdu nákladní dopravy územím)
- na ulici Okružní nyní zastavují kamiony, které zásobují podniky zde sídlící, dochází k blokadě dopravy
- na ulici Okružní vyjíždějí z firem a podniků zde sídlících kamiony, které svým vjezdem/vyjížděním blokují oba směry komunikace a vznikají zde kolize s dopravou v obou směrech

4.4.3 Návrh řešení

Obytná zóna ulice Hálkova a V Brance

Pro část Hálkovy ulice je vjezd a průjezd nákladní a kamionové dopravy nově zcela zakázán (od křižovatky Hálkova/Pražská po křižovatku Hálkova/V Brance). A to z důvodů zvýšení bezpečnosti pohybu pěších po trase od/z centra města. Vjezdy do této obytné zóny jsou vyznačeny vyvýšenými přejezdy na vozovce. Výjimku pro vjezd nákladních automobilů do ulice V Brance doporučujeme udělit pouze podniku, ke kterému již stávající příjezd pro kamionovou dopravu existuje. Výjimka bude platná pouze pro pracovní dny a pro pohyb cca 6 aut týdně. Výjimka bude platná do té doby, dokud se nezrealizuje možnost zásobování objektu zálivem z ulice Okružní.

Pěší zóna v průmyslové oblasti

Možnosti parkování kamionů zde minimalizujeme. Je zde dostatek prostoru pro dočasné zastavení několika kamionů, avšak dlouhodobé parkování zde již nebude možné. Problém dlouhodobého parkování musí město řešit v rámci širších vazeb a vztahů na celém území města a v rámci celkové koncepce a vize rozvoje dopravy ve městě.

Okružní ulice

Doporučujeme zlepšit možnosti zásobování, příjezdu kamionů ke stávajícím i budoucím objektům na ulici Okružní. Jak již bylo výše popsáno, vznikne zde jednosměrná místní komunikace dopravně obslužná tvořená zálivem. V zálivech se nachází pruh komunikace pro jednosměrný průjezd, pruh pro podélné parkování s možností zastavení pro vykládku a nakládku.

4.5 Podrobné řešení spádovosti a předpokládaných cílů pěší, cyklo

4.5.1 Analýza

V území se nachází cíl pohybu lidí a to rybník Cihelna. Lidé zde docházejí pěšky z okolních domů, z centra města, ze školních institucí umístěných převážně na ulici Masarykova. Na okraji území prochází značená cyklotrasa v ulici Lnářská vedoucí z centra města do Hněvkovic a na Želiv. Existuje zde tedy i možnost příjezdu na kole. I když území není zcela přizpůsobeno pro cyklisty a bezbariérový pohyb. Město do budoucna plánuje projekt cyklostezky procházející kolem rybníku Cihelna směrem na Močidla a dále.

Území průmyslového areálu je neprostupné a působí jako bariéra. Samotné území totiž není jen cílem, ale je na trase od centra města do průmyslové zóny a k autobusovému nádraží.

Území je dopravně velice zatížené, hlavně na okrajích.

Slovník pojmů:

Spádová oblast (území)

Spádová oblast je oblast vztahující se na okolní zázemí daného sídla, ze které dojíždí rezidenti okolních sídel s menšími pracovními možnostmi a nižší úrovní občanské vybavenosti do škol, za prací, za nákupy, za čerpáním služeb i za návštěvami úřadů.

Zdroj: Pásková, Martina - Zelenka, Josef. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: MMR, 2002.

Cyklistická trasa (cyklotrasa)

Cyklistická trasa je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním značením.

Z hlediska zákona o pozemních komunikacích cyklotrasa není druh komunikace - jde pouze o souvislé označení určité komunikace orientačním značením pro cyklisty.

Takto označená komunikace pochopitelně musí být pro provoz cyklistů vhodná, což si může vyžádat další dopravně-organizační, popř. i stavební úpravy.

Zdroj: Internet [cit. 2017-02-13]. Dostupné z URL: <

http://www.praha.eu/public/b4/38/11/1104048_140344_Cykloterminologie.pdf >.

Cyklistická stezka (cyklostezka)

Cyklostezka (tj. cyklistická stezka nebo stezka pro cyklisty) je pozemní komunikace nebo její jízdní pás vyhrazená dopravní značkou pouze pro účely cyklistické dopravy. Je na ní vyloučena automobilová a motocyklová doprava, ale je zde povoleno např. využití inline bruslařům nebo lyžařům. Může být doplněna vodorovným dopravním značením, jako jsou např. přechody pro chodce, šipky, podélné čáry apod.

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj. Standard sledovaných jevů pro územně analytické podklady obcí. [online]. Praha 2016. [cit. 2017-03-07].

4.5.2 Vyhodnocení stávajícího stavu a problémů

- nutnost vytvoření optimální prostupnosti územím pro pěší, cyklisty atd.
- zkvalitnění pobytových prostor kolem rybníku Cihelna a zatraktivnění tohoto cíle
- plánovanou cyklostezku směrem ven z města na Močidla a dále zakomponovat vhodně do návrhu řešení
- vytvořit další stezky pro cyklisty a sportovce v území
- nutnost bezbariérovosti řešení
- vedení nových tras bezkolizně
- sjednotit území sportovně - rekreačním charakterem zeleně v industriální krajině
- vytvořit protiváhu Stromovce

4.5.3 Návrh řešení

Koncepce řešení veřejných prostor územní studie vytváří místo pro sport a relaxaci v okolí Cihelského rybníka. Tímto se z okolí rybníka stává cíl návštěvy a předpokládá se, že zde budou lidé trávit čas. Navrhujeme co nejvíce toto území napojit na okolí a možné trasy pěších. Podporovat to bude také nová doporučená průchodnost průmyslového areálu. Území v co největší míře napojujeme také na centrum města, odkud se předpokládá nejfrekventovanější příchod pěších návštěvníků. Proto také nově doporučujeme, aby celá ulice V Brance a část ulice Hálkova v úseku hráze Cihelského rybníka byla vedena jako obytná zóna. Bude zde zpomalen pohyb aut a umožněn bezpečnější a širší pohyb pěších po chodníku a komunikaci. Další předpokládané trasy pěších budou ve směru cílů plánovaného autobusového nádraží a k průmyslové zóny za ulici Okružní, tedy skrze území a přes ulici Okružní. Na ulici okružní doporučujeme zřídit světelný přechod pro chodce pro bezpečnost přecházení. Pěší budou chodit za směru od ulice Masarykova.

4.6 Pěší trasy

V návrhu doporučujeme vytvořit několik průchodů skrze území a napojit se co nejvíce na okolní zástavbu a cíle. Počítáme, že rybník budou navštěvovat pěší z okolní zástavby v dochozí vzdálenosti cca 10 min. Zástavby s funkcí bydlení se rozkládá na sever, jih, západ od území. Proto navrhujeme co nejvíce zprůchodnit území těmito směry. Dále předpokládáme, že ze směru od TJ Sokol a od ulice Masarykova bude také přicházet mnoho pěších, proto navrhujeme toto území napojit i v tomto směru. Ve směru na západ od území se dnes nenachází mnoho cílů, ale předpokládáme, že do budoucna by se to mohlo změnit (stavba autobusového nádraží, stavba supermarketu u vlakového nádraží, podpora zaměstnavatelů alternativních dopravních možností do zaměstnání atd.).

4.7 Cyklostezky/trasy

Stávající cyklotrasu v ulici Lnářská doporučujeme zachovat. Plánovanou cyklostezku skrze území navrhujeme vést z centra ulic V Brance, pro kterou doporučuje status obytné zóny, dále kolem sportovní haly směrem na ulici Okružní a dále kolem silnice číslo 129 ve směru na Močidla.

Za cyklostezku se dá považovat okružní trasa kolem rybníka Cihelna, bude mít mlatový povrch a svou krátkou délkou bude fungovat především pro děti nebo také pro běžce.

4.8 Speciální stezky- sportovně kondiční

V řešeném území se dnes nenachází žádné speciální sportovní stezky. Pojmeme speciální sportovní stezka je myšlena cesta se speciálním povrchem určeným pro konkrétní druhy sportů. Doporučuje v řešeném území vytvořit dvě trasy – dva okruhy právě takovéto speciální sportovní stezky. První trasa bude moci být realizovaná ihned v první etapě, protože se nachází na pozemcích v majetku města. Trasa měří kolem 620m a vede v jedné části v blízkosti hladiny rybníku Cihelna a dále také na hrázi rybníka a opět se stáčí k rybníku. Trasa bude mlatová a určena pro cyklisty, běžce tedy aktivní sport. V místě dnešního drobného dětského hřiště doporučujeme vytvořit záliv pro venkovní cvičení na posilovacích strojích. Dětské hřiště bude přesunuto na bezpečnější místo u rybníka. V blízkosti sportovní stezky vede ještě trasa pro pěší pro procházky. Je kamenná štetová s možností posezení na kamenných zídkách nebo lavičkách.

5. ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

5.1 Analýza

V řešeném území se dle dodaného zaměření nachází tyto sítě:

- vedení vodovodu
- kanalizace
- dešťová kanalizace
- elektřina VN
- komunikační kabel NN
- vedení veřejného osvětlení

5.2 Návrhy přeložek sítí a úprava vedení sítí

Nová doporučená výstavba v ulici Okružní týkající se bloku 1 bude podmíněna stavbou přeložky dešťové kanalizace v délce cca 126 m.

Nová doporučená výstavba v ulici Okružní týkající se bloku 5 (přesunu supermarketu) bude podmíněna stavbou přeložky kanalizace v délce cca 54 m.

Vlivem doporučené změny profilu ulice Okružní a doporučené výstavbě závlivů se bude měnit i pozice světel veřejného osvětlení. Nové pozice budou posunuty v délce cca 4m od stávajících pozic, trasa vedení této sítě veřejného osvětlení nebude měněna.

Nová doporučená výstavba v ulici Hájkova týkající se bloku 7 bude podmíněna stavbou přeložky kanalizace a elektrického vedení NN v délce cca 98 m.

Nová doporučená výstavba v ulici Pražské týkající se bloku 8 bude podmíněna stavbou přeložky elektrického vedení NN v délce cca 73 m.

Neměli jsme k dispozici zaměření s vedením sítí v průmyslové zóně. Vedení sítí zde není zakresleno a není tedy jisté, zda nedojde ke kolizím popřípadě k nutnosti realizace dalších přeložek.

V rámci nové výsadby alejí stromů podél komunikací doporučujeme, aby byly realizovány opatření proti prorůstání kořenů stromů do blízkosti vedení sítí technické infrastruktury. Jedná se o vložení chrániček mezi strom a kabel v předpokládané délce možného ohrožení.

5.3 Navrhované přípojky

Územní studie definuje novými uličními a stavebními čarami bloky vhodné pro zastavění. V některých blocích se již nachází stávající stavby s přípojkami k vedení technické infrastruktury. Pokud se takové přípojky zde již nacházejí, budou využity i pro jejich přestavbu a dostavbu. Pokud se v navrženém bloku stavby nenachází, budou se realizovat nové přípojky ke všem sítím. Vzhledem k tomu, že funkce nově navrhovaných objektů jsou převážně bydlení, kanceláře, drobná nerušivá výroba, prodej a služby, nepředpokládá se vznik speciálních nároků na dimenze sítě

veřejné infrastruktury. Jednotlivé bloky se napojí na stávající sítě vedené pod veřejných prostranstvím. Přesné dimenze vedení sítí a projekty přípojek jednotlivých sítí budou zpracovány samostatně v dalších projektových stupních dokumentace (DUR) jednotlivých bloků či domů.

V koordinační situaci jsou zakresleny předpokládaná vedení přípojek všech sítí, pro jednotlivé bloky takto:

Blok 1 Dvě napojovací místa: 1x nové přípojky z ulice Lnářské, 1x nové přípojky z ulice Okružní.

Blok 2 Využije stávající přípojky.

Blok 3 Dvě napojovací místa: 1x nové přípojky z ulice Okružní, 1x využije stávající přípojky.

Blok 4 Využije stávající přípojky.

Blok 5 Využije stávající přípojky.

Blok 6 Jedno napojovací místo: 1x nové přípojky z ulice Lnářské.

Blok 7 Jedno napojovací místo: 1x nové přípojky z ulice V Brance.

Blok 8 Jedno napojovací místo: 1x nové přípojky z ulice Pražské.

5.3 Návrhy nového vedení sítí

Návrh nového vedení sítí se týká tras veřejného osvětlení. V rámci úprav kolem rybníka Cihelna doporučujeme osadit hlavní stezku kolem vody parkovým veřejným osvětlením. Veřejné osvětlení se zde nenachází a proto bude nutné zde vedení sítě kompletně nově vybudovat. Napojení této trasy veřejného osvětlení na stávající vedení by se mohlo odehrát na třech místech. A to na ulici Pražská, Hájkova, budovaná cesta za sportovní halou. Přesné dimenze vedení určí projekt veřejného osvětlení. Projekt bude zpracován samostatně v dalších projektových stupních dokumentace (DUR).

Nově doporučené veřejné prostranství v dnešním prostoru průmyslového areálu navrhujeme osvětlit veřejným osvětlením. Proto také zde doporučujeme kompletně nově vybudovat vedení sítě veřejného osvětlení. Napojení této trasy veřejného osvětlení na stávající vedení by se mohlo odehrát na třech místech: na ulici Okružní, Lnářské a Hájkově. Neměli jsme k dispozici podrobné zaměření s vedením sítí v průmyslové zóně. Vedení sítí je tedy pouze odhadované a není jisté zda se zde již vedení veřejného osvětlení nenachází a nebo zda stavbou nedojde ke kolizím s jinými sítěmi vedoucími v areálu. Přesné dimenze vedení veřejného osvětlení budou zpracovány v projektu v dalších projektových stupních dokumentace (DUR).

5.4 Hospodaření s dešťovými vodami

Dnes chybí koncepce celkového hospodaření s dešťovými vodami na úrovni celého města. Tato informace vzešla z jednání s vedením odboru životního prostředí a dalších odborů městského úřadu v Humpolci, s tím, že tuto problematiku bude město v dohledné době řešit vzhledem k potřebám nové výstavby a rozšiřování podniků a průmyslové zóny. Na většině plochy města se dešťová kanalizace nenachází nebo její funkci supluje zatrubněné vodní toky. Tato situace je dlouhodobě špatná a neudržitelná.

Koncepci hospodaření s dešťovými vodami týkající se našeho území nejsme schopni přímo konkrétně navrhnout díky chybějící koncepci systému celkového odvodnění ve městě. Stávající stav hospodaření dešťových vod je takový,

že veškeré dešťové vody jsou sváděny do rybníka. Dešťová kanalizace nacházející se kolem ulic Okružní a Pražská je zde sváděna také. Tento stav prozatím doporučujeme zachovat, jako dočasně fungující.

Při budoucí tvorbě koncepce hospodaření s dešťovými vodami doporučujeme dodržovat v co možná největší míře tyto zásady:

- co možná nejvíce vody zasakovat na místě (povrchově nebo podpovrchově)
- dešťovou vodu zachycovat do nádrží a používat druhotně např. na zavlažování, splachování, atd.
- stávající zatrubněné vodní toky odtrubnit v největší možné míře
- podporovat samočisticí schopnosti přirozeného koryta řek a břehů rybníka
- kontrolovat kvalitu vody a postihovat vypouštění splašků z podniků a kanalizací domů do vodních toků
- břehy rybníka upravit tak, aby se zvětšila jeho samočisticí schopnost (pozvolnější břehy a rákosová výsadba)

V rámci řešení nenavrhujeme velké zpevněné plochy, které by vytvářely potencionálně velkou hrozbu v rámci problému s odvodněním území. V blízkosti všech ulic a prostranství se vždy nachází plocha trávníku, která bude plnit funkci zasakovací pro dešťové vody stékající z okolních zpevněných ploch.

6. POŽADAVKY NA ZMĚNU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

6.1 Úvod

Návrh veřejných, nebo veřejně využívaných prostranství v naší studii je v základních rysech v souladu s platným ÚP. Pouze některé a dílčí aspekty a prvky vyžadují buď otevřenější a širší interpretaci územního plánu, nebo velmi detailní změny. Tyto prvky definujeme v následujícím textu ve formě navrhovaných doporučení.

Asi nejmarkantnější z konkrétních případů interpretace územního plánu se vztahuje na náš návrh na zpřístupnění a průchodnost průmyslové zóny. Klasická průmyslová zóna je prakticky uzavřená, většinou je každá parcela obehnaná plotem a tedy hermeticky uzavíratelná. V našem návrhu měníme toto pojetí a usilujeme o maximální otevřenost a prostupnost celou průmyslovou zónou - perforaci. To znamená konkrétně, že části některých soukromých pozemků a parcel se stanou veřejně přístupnými. Tyto modely (soukromý charakter, ale veřejně přístupný) už běžně fungují v zahraničí. Přináší s sebou pocit otevřenosti vůči společnosti a mentální integraci (akceptaci) průmyslových aktivit v městském kontextu.

Rozbor ploch stávajícího územního plánu je přiložen v sešitu 1.

6.2 Navrhované doporučení Územního plánu

6.2.1 Zpevněné plochy veřejných prostranství v areálu průmyslové zóny

Rozsáhlý prostor mezi průmyslovými budovami přístupnými z ulice Lnářské dominuje bývalá kotelna. V našem návrhu transformujeme tento prostor ve veřejně přístupnou piazzu, tj. jakési náměstí. Pro kotelnu navrhujeme společenskou funkci, jako například galerii, kavárnu, a podobně.

Prostranství piazzy tvoří tedy jakési srdce celého vnitrobloku. Z hlediska využití nebrání tato funkce nijak v přístupu k jednotlivým průmyslovým budovám nebo manipulaci s dopravními prostředky. Zároveň znamená tato piazzu přístup pro pěší a cyklisty do středu vnitrobloku, tedy k tenisovému areálu.

Stávající plocha: VD (plochy výroby a skladování- drobná a řemeslná výroba)

Navrhovaná plocha: DM (plochy dopravní infrastruktury – místní) a OV (plocha občanského vybavení)

6.2.2 Rozšíření ploch zeleně kolem rybníka

Předpokladem našeho návrhu je maximalizace ploch zeleně kolem Cihelského rybníka. Proto navrhujeme některé stávající plochy navržené územním plánem jako VD (drobná výroba) změnit a to v rozsahu dle přiložené situace. Rozšířené nové plochy zeleně se nachází v kontaktu s okolím rybníka. Dnes jsou tyto části parcel průmyslové zóny většinou nevyužívané nebo je zde jen venkovní sklad materiálu, který nepřispívá k dobrému vzhledu a bezpečnosti v místě. Jejich využití do budoucna jako plochy zeleně se nám jeví mnohem vhodnější, protože využívají více potenciálu přítomnosti rybníka a centra města.

Jak již bylo uvedeno, pokud bude záměr dvou nových tenisových kurtů přece jen realizován na plánovaném místě, tedy místě u sportovní haly, tak je to možné podmíněně, pouze po splnění podmínek doplnění ploch zeleně.

Podmínka: stejně velká plocha, jako plocha nově stavěných kurtů a okolních zpevněných ploch, bude nahrazena minimálně stejně velkou ozeleněnou plochou a veřejně zpřístupněnou v přímé návaznosti na okolí Cihelského rybníka. Tyto plochy nově vyznačujeme v územním plánu jako zeleň.

Stávající plocha: VD (plochy výroby a skladování- drobná a řemeslná výroba)

Navrhovaná plocha: ZS (plochy systému sídelní zeleně)

6.2.4 Rozšíření ploch sportu

Podle posledních informací má tenisový klub zájem realizovat na tomto místě dva další tenisové kurty. Toto řešení se nám zdá krajně nevhodné, i z důvodů pietního charakteru této lokality. Přesto navrhujeme, že pokud bude tento záměr realizován, tak jedině pod podmínkou, že minimálně stejně velká plocha bude ozeleněna a veřejně zpřístupněna v přímé návaznosti na okolí Cihelského rybníka.

Stávající plocha: OS (plochy občanského vybavení – sport a tělovýchova)

Navrhovaná plocha: ZSsp plochy systému sídelní zeleně se sportovním využitím

6.2.5 Zástavba v ulici Okružní

Podél celé délky ulice Okružní, kde tvoří západní hranici území naší studie, navrhujeme kontinuální stavební zónu. Dominantní funkcí je kancelářské prostory, služby, drobná výroba, malé a řemeslné podniky, které budou generovat zajímavý parter s prodejem. V této části ponecháváme VD.

Blok 1 plánované výstavby v severovýchodním rohu doporučujeme ke změně.

Stávající plocha: VD (plochy výroby a skladování- drobná a řemeslná výroba)

Navrhovaná plocha: OV (plochy občanské vybavenosti)

6.2.6 Opravní obslužnost ulice V Brance (část uvnitř bloku)

Ulice V Brance spojuje tenisové areály s ulicí Hálkovou. Tato komunikace dostává v našem návrhu statut pěšího propojení, s možností přístupu motorových vozidel. Také jeden z podniků, které mají adresu v ulici Okružní, může podmíněčně tuto komunikaci využívat. Podmínečně, protože podmínkou je tonáž vozidel a dočasnost tohoto řešení.

6.2.7 Ochranná pásma vodních přítoků a odtoků do Cihelského rybníka

V projektu navrhujeme ochranná pásma jak obou přítoků do Cihelského rybníka, tak i jediného odtoku z něho. Tato pásma stanovujeme na každé straně vodního toku na 4,00 metry, měřeno půdorysně od hrany vodní hladiny. Tato pásma chrání tok samotný a slouží také jeho údržbě (přístupu údržbové mechanizace a techniky).

6.3 Stanovení využití nově navrhovaných ploch

6.3.1 ZS Plochy systému sídelní zeleně

Hlavní využití: Zeleň v zastavěném území.

Přípustné využití:

- veřejná prostranství
- soukromá a vyhrazená zeleň, park
- ochranná a izolační zeleň
- stezky pro pěší a cyklisty
- související dopravní a technická infrastruktura
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury

Podmíněně přípustné využití:

- zalesnění a nové vodní plochy za podmínky, že budou řešeny mimo plochy s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a plochy, kde by v důsledku nových opatření došlo ke snížení druhové rozmanitosti

Nepřípustné využití: Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- bytové domy
- rodinné domy
- stavby pro rodinnou rekreaci
- hotely, motely, penziony, ubytovny a ostatní stavby ubytovacích zařízení, zejména kempy a skupiny chat nebo bungalovů
- stavby občanského vybavení, které nejsou uvedeny v přípustném využití
- garáže
- zahrádkářské kolonie
- stavby pro výrobu a skladování
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů
- zemědělské stavby
- stavby a zařízení lesního hospodářství
- stavby autoopraven, autoservisů, čerpacích stanic pohonných hmot a garáží

6.3.2 ZSsp Plochy systému sídelní zeleně se sportovním využitím

Hlavní využití: Zeleň v zastavěném území se sportovním využitím.

Přípustné využití:

- veřejná prostranství
- soukromá a vyhrazená zeleň, park
- ochranná a izolační zeleň
- stezky pro pěší a cyklisty
- související dopravní a technická infrastruktura
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury

Podmíněně přípustné využití:

- Stavby a zařízení pro sport, tělovýchovu a rekreaci obyvatel. (podmínky stanoveny v textové části)

Nepřípustné využití: Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- bytové domy
- rodinné domy
- stavby pro rodinnou rekreaci
- hotely, motely, penziony, ubytovny a ostatní stavby ubytovacích zařízení, zejména kempy a skupiny chat nebo bungalovů
- stavby občanského vybavení, které nejsou uvedeny v přípustném využití
- garáže
- zahrádkářské kolonie
- stavby pro výrobu a skladování
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů
- zemědělské stavby
- stavby a zařízení lesního hospodářství
- stavby autoopraven, autoservisů, čerpacích stanic pohonných hmot a garáží

6.3.3 VD Plochy drobné výroby

Hlavní využití: Výroba a skladování s malou zátěží.

Přípustné využití:

- stavby pro výrobu a skladování, které svým charakterem nenáleží do obytných zón a svým provozováním, výrobním a technickým zázemím nenarušují negativními účinky a vlivy provoz a užívání staveb a zařízení ve svém

okolí, zejména nesnižují kvalitu životního prostředí okolních ploch bydlení nad přípustnou míru např. překročením hygienických limitů hluku a prachu v okolních chráněných obytných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech obytných staveb

- související stavby občanského vybavení, např. administrativa, podnikový obchodní prodej, ubytovna
- integrovaný byt správce
- stavby pro občanské vybavení a služby, které svým charakterem nenáleží do obytných zón nebo nejsou občanským vybavením veřejné infrastruktury
- související ochranná a izolační zeleň
- garáže, sběrný tříděného odpadu
- související dopravní a technická infrastruktura
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury
- protipovodňová a protihluková opatření Podmíněně přípustné využití:

- stavby autoopraven, autoservisů a čerpacích stanic pohonných hmot, pokud nebudou překračovat hygienické limity hluku v okolních chráněných obytných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech obytných staveb

- stavby a zařízení pro obchodní prodej za podmínky, že okolní plochy výroby nebudou mít negativní dopad na pobyt a pohyb osob v podmíněně přípustné ploše, a za podmínky zajištění bezkonfliktního dopravního přístupu a parkování v podmíněně přípustné ploše bez konfliktního křížení se související těžkou nákladní dopravou okolních výrobních ploch

- fotovoltaické elektrárny, pokud jsou doplňujícím zařízením staveb hlavního využití a jsou jejich součástí nebo jsou umístěny v zastavěné ploše staveb hlavního využití

Nepřípustné využití: Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím, zejména:

- bytové domy
- rodinné domy
- stavby pro rodinnou rekreaci
- zahrádkářské kolonie
- hotely, motely, penziony a stavby ubytovacích zařízení s výjimkou ubytoven
- stavby občanského vybavení veřejné infrastruktury
- stavby pro výrobu a skladování, které nejsou uvedeny v přípustném využití
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů, které nejsou uvedeny v podmíněně přípustném využití
- stavby pro zemědělskou výrobu, které nejsou uvedeny v přípustném využití
- stavby a zařízení lesního hospodářství

6.3.4 DM Plochy dopravní infrastruktury- místní

Hlavní využití: Pozemní komunikace, manipulační plochy a parkovací plochy.

Přípustné využití:

- silnice, místní a účelové komunikace a cesty
- manipulační a parkovací plochy - chodníky a cyklostezky - garáže
- nádraží a stanoviště autobusové dopravy - součásti komunikace, manipulačních a parkovacích ploch, cyklostezek a chodníků, např. násypy, zářezy, opěrné zdi, mosty, protihlukové stěny a bariéry, doprovodná a izolační zeleň
- stavby a zařízení související s provozem na pozemních komunikacích
- stavby a zařízení sloužící k provozu parkovacích ploch
- stavby a zařízení související s křížením dopravní a technické infrastruktury
- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury
- přístřešky sloužící veřejné dopravě
- veřejná prostranství a stavby a zařízení související s účelem veřejných prostranství

Nepřípustné využití: Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním a přípustným využitím, zejména:

- bytové domy
- rodinné domy
- stavby pro rodinnou rekreaci
- stavby občanského vybavení
- zahrádkářské kolonie
- stavby ubytovacích zařízení
- autoopravny, autoservisy a čerpací stanice pohonných hmot
- stavby pro výrobu a skladování
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů
- zemědělské stavby - stavby a zařízení lesního hospodářství
- stavby a zařízení technické infrastruktury, které nejsou uvedeny v přípustném využití

6.3.5 OV Plochy občanského vybavení

Hlavní využití: Občanské vybavení.

Přípustné využití:

- stavby a zařízení občanského vybavení veřejné infrastruktury

- stavby a zařízení dalšího občanského vybavení a služeb, např.: stavby a zařízení pro sport a tělovýchovu, stavby pro obchod, stavby stravovacích zařízení, stavby ubytovacích zařízení jako hotely, motely, penziony a ubytovny

- integrované bydlení v objektech občanského vybavení a stávající stavby pro bydlení včetně jejich nástaveb, přístaveb a stavebních úprav

- garáže

- veřejná prostranství, zeleň na veřejných prostranstvích, veřejná parkoviště

- související dopravní infrastruktura včetně stezek pro pěší a cyklisty

- související technická infrastruktura

- podzemní stavby veřejné technické infrastruktury

Podmíněně přípustné využití:

- fotovoltaické elektrárny, pokud jsou doplňujícím zařízením staveb hlavního využití a jsou jejich součástí nebo jsou umístěny v zastavěné ploše staveb hlavního využití

- nádraží a stanoviště autobusové dopravy, pokud bude v navazujícím stupni projektové dokumentace prokázáno, že tato zařízení nebudou mít negativní dopad na pohodu bydlení a kvalitu prostředí v bezprostředně navazujícím okolí

Nepřípustné využití: Stavby a činnosti nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím, zejména:

- nové stavby bytových a rodinných domů bez integrace občanského vybavení
- ostatní ubytovací zařízení neuvedená v přípustném využití, zejména kempy a skupiny chat nebo bungalovů
- zahrádkářské kolonie
- stavby pro výrobu a skladování
- stavby autoopraven, autoservisů a čerpacích stanic pohonných hmot
- stavby a zařízení pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů, které nejsou uvedeny v podmíněně přípustném využití
- zemědělské stavby
- stavby a zařízení lesního hospodářství

6.3.6 Navrhované změny parcelace

V místech:

1 Zpevněné plochy veřejných prostranství v areálu průmyslové zóny

2 Nová doporučující výstavba v okolí ulice Okružní

3 Nová doporučující výstavba v okolí ulice V Brance a Hálkova

7. ZÁVĚR

Ohlédnutí – celý proces práce na územní studii pro město Humpolec byl pro nás nadmíru zajímavou a cennou zkušeností. Od pozvání k této práci, za které ještě jednou děkujeme, až po závěrečné momenty dokončování celého projektu. A samozřejmě i všechny kroky mezitím – workshopy, jednání a kontakty se zastupiteli města i s veřejností v Humpolci, a v neposlední řadě také výměny názorů s váženými kolegy – urbanisty, a konečně i práce samotná – výzkum a návrh. Každá z těchto i ostatních chvil nám přinesla obohacení, osobní i profesní.

Stejně tak důležité, pro nás i pro studii samotnou, byly i všechny analýzy a výzkumy, které nám umožnili seznámit se s tím, jak město funguje, jaké má kvality i jaké má problémy.

Pohled do budoucna – protože jsou urbanistické projekty obecně naším velkým zájmem, i protože považujeme předkládanou studii za jednu z nejzajímavějších, záleží nám jak na její budoucnosti, tak i na budoucnosti celého města Humpolce. Proto je samozřejmé, že pokud by zadavatel - politická reprezentace - kdykoliv na této studii chtěla pokračovat (rozpracováním nebo směrem k realizaci), má naší podporu i zájem na další spolupráci.

V každém případě přejeme lidem města Humpolce šťastný život v jejich krásném městě a doufáme, že díky naší práci bude ještě šťastnější.