

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027

Příloha 8: Karty vymezeného území

31. 8. 2022

Úvodní slovo

Město Třebíč leží na západě Moravy, v JV části Českomoravské vrchoviny a Kraje Vysočina. Po Jihlavě druhé největší a nejlidnatější město v kraji a obec s rozšířenou působností. Je jedním ze čtrnácti českých měst zapsaných na seznam UNESCO.

Od počátku do současnosti

Město na řece Jihlavě se prvotně rozrůstalo zejména kolem benediktýnského kláštera, který byl založen roku 1101, dnešní centrum, Karlovo náměstí bylo založeno až v polovině 13. stol. a v 1. pol. století 14. bylo opevněno. I když Třebíč neležela přímo na Haberské stezce, přítomnost kláštera z města činila významné centrum v regionu. Byly tak položeny základy cest, které téměř beze změny přetrvaly mnoho staletí až dodnes. I to je bohužel jednou z příčin některých komplikací v dopravní síti města.

Výraznější urbanistický vývoj začíná stejně jako u jiných měst s průmyslovou revolucí a rozvojem železnice, kdy se jižně od nádraží začíná formovat čtvrť Horka a Domky. Dalším impulzem byl příchod firmy Tomáše Bati, který svou dělnickou kolonií položil základy dnešní čtvrti Borovina. Posledním zásadním zlomem byla v 80. letech výstavba jaderné elektrárny Dukovany, která má stále na město zásadní vliv. Morfologie terénu nutila město rozpínat se v podobě novodobých akropolí. Úzká údolí svažující se k řece Jihlavě a jejím přítokům zkomplikovala využití jindy vítaných tras s nejmenším spádem, podél vodního toku, a vyhnala lidi na kopce, kde v průběhu 20. stol. vystavěli části zahradního města, modernistická a postmoderní sídliště. Třebíč tak do dnešní doby přišla s třemi vráskami na mapě, které město dělí na čtyři základní celky, Borovinu, Horka - Domky a Severovýchod s Podkláštěm (Týnem). Ony vrásky v podobě údolí ale Třebíči vtiskly jedinečný charakter a mnoho cenných a krásných kousků města by bez nich nemohlo vzniknout.

Dnešní Třebíč

Rozloha katastru Třebíče je 57,59 km², skládá se z deseti katastrálních území. Geomorfologie města je, jak již bylo naznačeno, velmi členitá. Řeka Jihlava i strmá údolí jejích přítoků představují překážky pro dokončení komunikační kostry města. Je to jedno z nebolavějších míst dnešní Třebíče, stále převládající radiální charakter uspořádání dopravního skeletu a často chybějící nebo málo kapacitní alternativní propojení jednotlivých částí města. V kombinaci se silnou monocentričností města, neoptimalizovanou sítí pěších a cyklistických cest nebo nepřizpůsobeným systémem VHD se problém umocňuje, protože obyvatelé jsou motivováni využívat osobní automobilovou dopravu k zajištění i těch nejzákladnějších potřeb každodenního života. Intenzity dopravy ve špičkových časech narůstají místy do neúnosných výšin a degradují tak životní úroveň ve značné části města.

Z dostupných územně-plánovacích dokumentů se zdá, že na současné nedostatky je pamatováno a město má v plánu se s nimi vypořádat. V rámci územního plánu je navrženo řešení překonání některých těchto překážek v podobě městského obchvatu, který se okolo větší části města vine jako novodobé opevnění. Až na výjimky a místa, kde bude obchvat lemován stávajícími zahrádkářskými koloniemi, bude přechod města do okolní krajiny formován jako velmi ostrý a kontrastní. Z ekologického pohledu to není ideální řešení, ale jako protiargument lze uvést relativně omezené plánované rozpínání města do okolní krajiny, které se obchvatem v podstatě zafixuje. Oproti tomu vnitřek města je v rámci systému sídelní zeleně satureován dostatečně. Udržované městské parky jako Haškovy a Tyršovy sady nebo park kolem Hrádku směrem z centra ven postupně přecházejí do přirozenější formy lesoparků a údolími se z města vinou až k jeho okrajům. Parky jsou většinou velmi dobře dostupné ze všech městských čtvrtí.

Pro ucelený pohled na město je potřeba zhodnotit i další ze základních stavebních kamenů, veřejná prostranství. Je patrné, že v historické části města je jejich velikost a forma staletími ověřená, není důvod je výrazně měnit, svou funkci tak mohou plnit i nadále. Některá nenávratně zanikla, jiná prošla výraznou transformací, téměř vždy k horšímu. Ve městě se vyskytují i prostranství nová, mladší padesáti let, která bývají velmi zanedbána a ani zdaleka není naplněn jejich po-

tenciál. Obecně lze konstatovat, že samotná náměstí, plácky a předprostory významných staveb jsou pod soustavným tlakem, zda budou sloužit více chodcům nebo automobilům. Z dosavadního vývoje nic nenaznačuje tomu, že by mělo přijít rozuzlení ve volbě přístupu. Východiskem by tak mohla být aplikace konceptu města krátkých vzdáleností, který může taková místa využít ve svůj prospěch jejich zobytněním a přilákáním obyvatel a přitom redukovat intenzitu dopravy, která je indukována poptávkou po vzdálených cílech. Funkční síť veřejných prostranství plošně zlepší kvalitu života ve městě.

Město Třebíč v současnosti eviduje 35 107 obyvatel. Trend vývoje počtu obyvatel je ale od devadesátých let minulého století klesající a v posledních letech ještě mírně zrychluje. Odliv obyvatel do Prahy, Brna a regionálních center (Jihlavy) je patrný v celé zemi. V zájmu města tedy je, aby si vybudovalo tvář, která bude konzistentní, srozumitelná a zaujme mladé natolik, že nebudou chtít město opouštět. Tato tvář, tedy to, jakým městem Třebíč chce být, má zásadní vliv na formování dlouhodobé strategie. Z velké části je to otázka politická, a přístup se tedy může pravidelně, co čtyři roky měnit, z dosavadního shrnutí ale vyplývá, že město je nasměřováno dobrým směrem tyto výzvy 21. století zvládnout.

Vymezení řešeného území

Vymezení řešeného území je zásadním krokem. Jeho metodika je popsána v rámci souhrnné metodiky kapitoly. Pro účely dokumentu je vymezeno území samotného města Třebíč, osady náležící do jeho katastru, ale i obce, které do něho nenáležejí, ale provozně jsou s městem silně svázány. Některé analýzy však na okolních osadách nebudou prováděny z důvodu nízké výpovědní hodnoty získaných údajů.

Jedním ze záměrů dokumentu je zhodnocení (konfrontace) města dle principu města krátkých vzdáleností jakožto úsporné a trvale udržitelné městské strategie. Ta stojí na logickém multifunkčním uspořádání městské zástavby, někdy se také zaměřuje s pojmem polycentrické město. Takový přístup si klade a cíl vytvářet město pro lidi, tedy město, kde se člověk chodec cítí bezpečně a má zájem setrvat ve veřejném prostoru, který dokáže naplňovat jeho potřeby. Při přenesení na městské plánování se přístup vyznačuje eliminací rozsáhlých monofunkčních ploch a vzájemným přiblížením zdrojů a cílů dopravy. V ideálním modelovém případě obyvatel takového města vykoná většinu přepravní práce bez využití osobního automobilu, tedy chůzí, na kole nebo VHD. Tyto principy se do vymezení řešeného území promítly těsným zúžením hranic na zastavěné plochy města, tedy plochy, kde se lidé pohybují nejčastěji. Hranice základních sídelních jednotek tvořily směrodatný podklad (také často zohledňují typologii zástavby), jejich správní hranice však v reálném prostoru většinou neexistují, zato svahy, ploty, železnice apod. ano.

Metodika

Vymezení území

Vymezení částí města bylo provedeno podle několika kritérií. Základním stavebním kamenem se stalo vymezení základních sídleních jednotek (dále „ZSJ“) dle ČSÚ. Hranice ZSJ byly značně upraveny s jak s ohledem na schůdnost a členitost terénu, což v mapě záměrně vytvořilo „trhliny“ v podobě přírodních překážek, tak s ohledem na zastavěnost a osídlenost území. Zahnutí velkých nezastavěných ploch nebo oblastí, kde se nevyskytuje residenční zástavba, by mohlo značně zkreslit výsledky prováděných analýz prostorových vztahů v území. Dílčí dělení částí města zohledňuje typologii zástavby a logické členění na funkční celky (opět podle upraveného dělení ZSJ)

Docházková mapa - grid

Docházková vzdálenost byla vypočtena algoritmem na městské komunikační síti a znázorněna v podobě izochron. Podkladem bylo bodové pole vstupů do jednotlivých domů s informací o počtu registrovaných obyvatel. Pro každý jednotlivý domovní vstup tedy vznikla izochrona nesoucí i informaci o počtu obyvatel jí náležejících. Výsledná mapa je tak zpřehledněním získaných dat, každý čtverec značí součet počtu obyvatel všech izochron, které se s daným čtvercem protínají.

Vymezení významných veřejných prostranství

Veřejná prostranství nejsou vymezena na čistě systematické bázi, jde především o přehledovou mapu, která na konkrétní místa upoutá pozornost, kterou si zaslouží. Hranice proto nevnímejte jako ostré, často není snadné určit, kde prostranství začíná a končí, obzvlášť v případě, že v současnosti neplní svoji funkci a je zanedbané. Všechna však byla vymezena při splnění alespoň jedné z následujících podmínek:

- je to prostor s vyšším výskytem občanské vybavenosti
- je to prostor při křížení významných os lokality
- je to prostor dobře přístupnou zpevněnou / nezpevněnou plochou, s pobytovým potenciálem
- je to prostor historicky navržený/vyvinutý jako VP

Kvalitativní atributy území

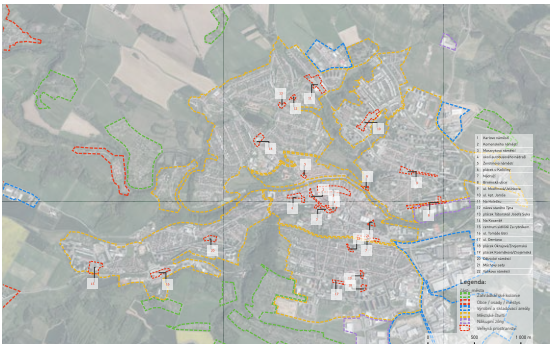
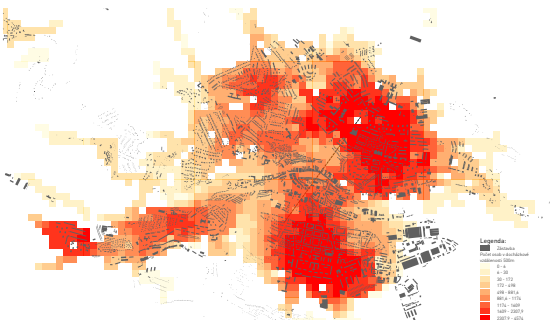
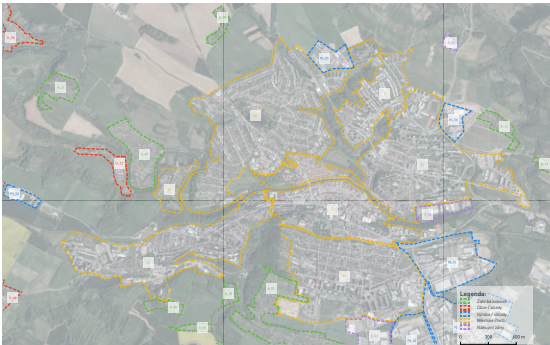
Pro zpřehlednění a možnost porovnání jednotlivých částí města byly stanoveny kvalitativní atributy území. Některé jsou stanoveny exaktně na základě analyzovaných dat, jiné v sobě nesou drobnou dávku zjednodušení v případě, že jev lze obtížně kvantifikovat, nebo přesahuje-li účel a zaměření dokumentu.

Celistvost území

Hodnota, která vyjadřuje celkové rozpoložení lokality - tedy kompaktnost (nejkompaktnější tvar je kruh), celistvost z hlediska výskytu přirozených a umělých bariér (skála, vodoteč, železnice, kapacitní komunikace). Čím vyšší je hodnota, tím snáze lze území obsloužit jako celek (dopravně i vybaveností).

Dostupnost

Hodnota dostupnosti vyjadřuje míru kvality spojení s centrem a ostatními částmi města. Kladně se hodnotí blízkost centru pro pěší (ne vzdušnou čarou), alternativa spojení s centrem a ostatními částmi (více než 1 možnost cesty). Čím vyšší je hodnota dostupnosti, tím méně jsou obyvatelé dané části města motivováni využívat automobilovou dopravu (VHD nebo osobní).



Borovína				
Celistvost území				2
Dostupnost				1
Prostupnost				3
Vybavenost				1
Zastavěnost				3

Dostupnost vybavenosti v území				
Charakter veřejné vybavenosti	% obyvatel v docházkové vzdálenosti	průměr		
Školy	Mateřská	99,9	94,7	
	Základní	52,2	84,3	
	Nemocnice	0	18,2	
Zdravotní péče	Praktik	100	88,4	
	Poliklinika	0	55,4	
Obchody, služby		100	96,1	
Zastávky MHD		94,2	92,9	

Přehledová mapa území



Prostupnost

Prostupnost zjednodušeně popisuje urbanistické uspořádání zástavby, kvalitu sítě ulic a pěších cest. Prostupnost území je jednou z klíčových kvalit, která ovlivňuje ty nejmenší děje, jaké ve městě každodenně probíhají. Souvisí i s využitelností veřejného prostoru, může vytvářet různá charakteristická zákoutí a pomáhá tak utvářet genia loci. Dobrá prostupnost nabízí více alternativ cesty, zmenšuje celky, které je nutné obcházet a přibližuje se tak měřítku, které člověk vnímá jako přirozené. Naopak špatná prostupnost území člověka výrazně limituje v přirozeném pohybu a často vytváří prostor, kde se nikdo nechce zdržovat (okolí kapacitních komunikací, kde je výrazně nadřazena aut. doprava, nekultivované a tedy těžko využitelné „zelené“ plochy sídlišť).

Vybavenost

Hodnota vybavenosti je interpretací tabulky „Dostupnost vybavenosti v území“

Zastavěnost

Hodnota zastavěnosti orientačně ukazuje podíl ploch zastavěných budovami vůči plochám nezastavěným.

Dostupnost vybavenosti v území

Tabulka znázorňuje velmi přesnou informaci o tom, kolik % obyvatel dané části města má v docházkové vzdálenosti 1000 m příslušnou občanskou vybavenost nebo do vzdálenosti 500 m autobusovou zastávku. Výpočet byl proveden softwarově od každého určeného místa (obchodu, ordinace apod.) pomocí izochron na městské síti pěších a silničních komunikací. Plochy polygonů, které izochrony vytyčily byly dále rozšířeny tak, aby správně interagovaly s bodovým polem domovních vchodů od ČSÚ, které pro každý domovní vchod nese informaci o počtu obyvatel v daném domě. Z geometrického průniku prvků vzešel součet, ze kterého byl následně vypočten podíl pro danou městskou čtvrť.

Soupis dopravní infrastruktury

Tabulka přehledně uvádí součty délek silničních komunikací dle jejich třídy. Pro doplnění informace o charakteru komunikace je v dalším sloupečku uveden součet délek přilehlých chodníků, informace tedy vypovídá o tom, je-li chodník přítomen po celé délce komunikace, oboustranně nebo jen z části.

Borovína				
Celistvost území				2
Dostupnost				1
Prostupnost				3
Vybavenost				1
Zastavěnost				3

Dostupnost vybavenosti v území				
Charakter veřejné vybavenosti	% obyvatel v docházkové vzdálenosti	průměr		
Školy	Mateřská	99,9	94,7	
	Základní	52,2	84,3	
	Nemocnice	0	18,2	
Zdravotní péče	Praktik	100	88,4	
	Poliklinika	0	55,4	
Obchody, služby		100	96,1	
Zastávky MHD		94,2	92,9	

Charakteristika území				
Borovína, jejíž residenční zástavba se začíná formovat od samého počátku 20. století řadou dělnických domků u Borovinského rybníka, je nejodštěpenější částí celého města. Prvním impulsem k růstu čtvrti bylo odkoupení kožedělných továren Tomášem Blatou, ten vybudoval dělnickou kolonii právě v její blízkosti a značně tak vymezil cestu budoucímu rozvoji. V 70. letech bylo vystavěno sídliště v okolí Dělnického náměstí a v letech 80. sídliště za borovinským rybníkem. Dostupnost Boroviny z centra města je nejhorší z městských částí, odehrává se pouze po jedné radiále - ulici Suchbátova. Situaci by mohl výrazně zlepšit plánovaný segment městského obchvatu, který Borovinu výrazně lépe připojí k sousední čtvrti Horka-Domky a vytvoří tak alternativní napojení na centrum. Na leteckém pohledu ze západu vypadá Borovína jako samostatné městečko, nespojí několika záseďních nedostatků jako absence centrálního veřejného prostoru a širší škály vybavenosti. Z celého města se tak nejvíce hodí na aplikaci principu města králových vzdáleností, jež mohou v území výrazně zlepšit kvalitu života a ulevit vnitroměstské dopravě.				

Dopravní charakteristika				
Borovína je problematická především kvůli určení mříže odboček cest a kvůli dostupnosti – není konkrétní již do centra přelaz. To vede k výšce míle využití osobního automobilu k cestě do centra. Tato oblast je dříve vyhledávána obchody, školy se nachází na východním okraji, což je další logistický problém. Problém s parkováním je především v blízkosti vysoké zástavby, a to v části tzv. nové i staré Boroviny. Oblast prochází dopravní tepna, silnice V22 a dále silnice III/10. Mezi Borovinou a její částí města však neexistuje alternativní propojení, pouze skrz centrum města. V letech 2015-2019 zde nastalo 65 nehod (22 s lehkým zraněním).				

Soupis dopravní infrastruktury				
Komunikace		Součet délek tras (m)		
I	Silnice I. třídy	1366		
	II	1325		
III	Silnice II. třídy	0		
	IV	14309		
V	Chodníky	23175		

Veřejná prostranství				
V Borovině můžeme v současnosti sledovat tři podobné velké plochy veřejných prostranství v různých podobách a s různými trávními charakterem. Zahrnuje tím, které má náležitou nejvyšší a to ulici Tomáše Blat. Její okolí v posledních letech výrazně prošlo, tenten dispozice a historická zástavba dával vzniknout pláckám a základům různých měřítek, konverze stávajících budov umožňuje rozdílné polyfunkční využití jejich vnitřních prostor a vzniká tu tak opravdu zajímavý kousek města. Naproti tomu prostorové nadřazené Dělnické náměstí skoro připomíná místo, na které všichni zapomněli. V okolí není dostatečná sídlení hustota, aby tu byl zájem prostor využívat celý, přesto by				

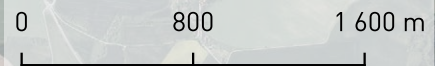
Jako řešené území bylo vymezeno město Třebíč. Místní části, které spadají do jeho katastru a obce, které do katastru Třebíče sice nespádají, ale nacházejí se v těsné blízkosti města a provozně jsou s ním silně spjaty.

Jedná se o šest rezidenčních městských čtvrtí, tři průmyslové a skladovací areály, jedna nákupní zóna, osm zahrádkářských osad a třináct osad a vesnic v blízkosti města.

Vymezení řešeného území

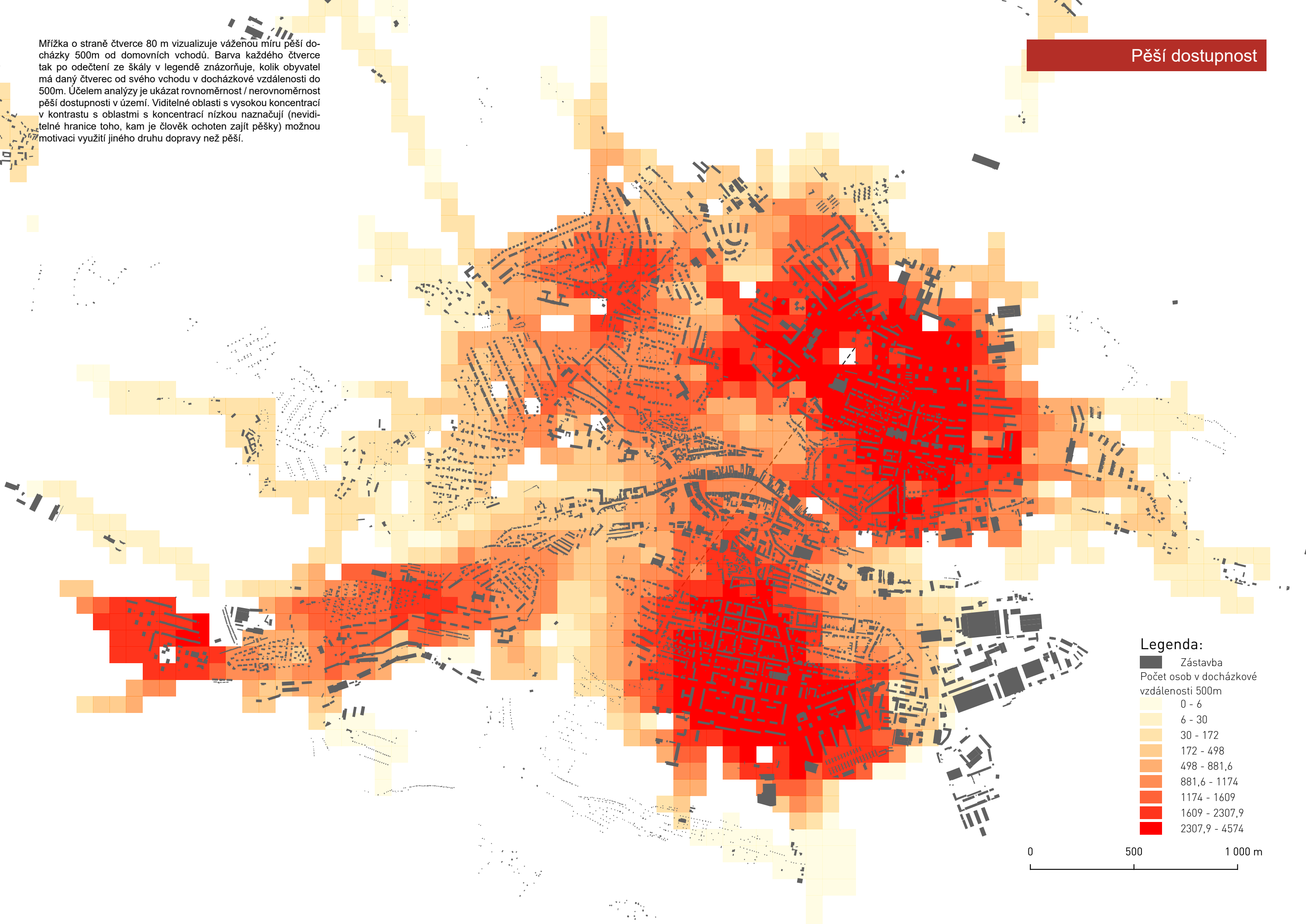
O_03	Střítež
O_04	Kožichovice
O_05	Ptáčov
O_06	Pocoucov
O_07	Krahulov
O_08	Sokolí
O_09	Červená Hospoda
O_10	Kracovice
O_11	Račerovice
O_12	Řípv
O_13	Budíkovice
O_14	Okřešice
O_15	Čechočovice
O_16	Trnava
O_16	Mastník
B	Borovina
C	Centrum
H	Sídlíště Hájek
HD	Horka - Domky
SV	Severovýchod
SZ	Severozápad
SZ	Severozápad
S_01	Stop Shop
S_02	Brabec
S_02	Brněnská ul.
PS_01	ul. Průmyslová
PS_02	Hortovická - prům. zóna
PS_03	ul. Hortovická / Žďárského
PS_04	Červená Hospoda
PS_05	Areál Tábořská
PS_06	Nové Dvory
A_01	ZK za poliklinikou
A_02	ZK nad Janovým mlýnem
A_03	zahradnická osada U křížku
A_04	ZK Šárka
A_05	ZK Jan Žižka
A_06	ZK Přemysl
A_07	ZK Poušov
A_09	ZK u Záměše
A_11	ZK Lubí
A_12	ZK Ptáčovský žleb
A_12	Palečkův mlýn

- Legenda:
- Zahrád.kolonie
 - Obce / osady
 - Výroba / sklady
 - Městské čtvrti
 - Nákupní zóny



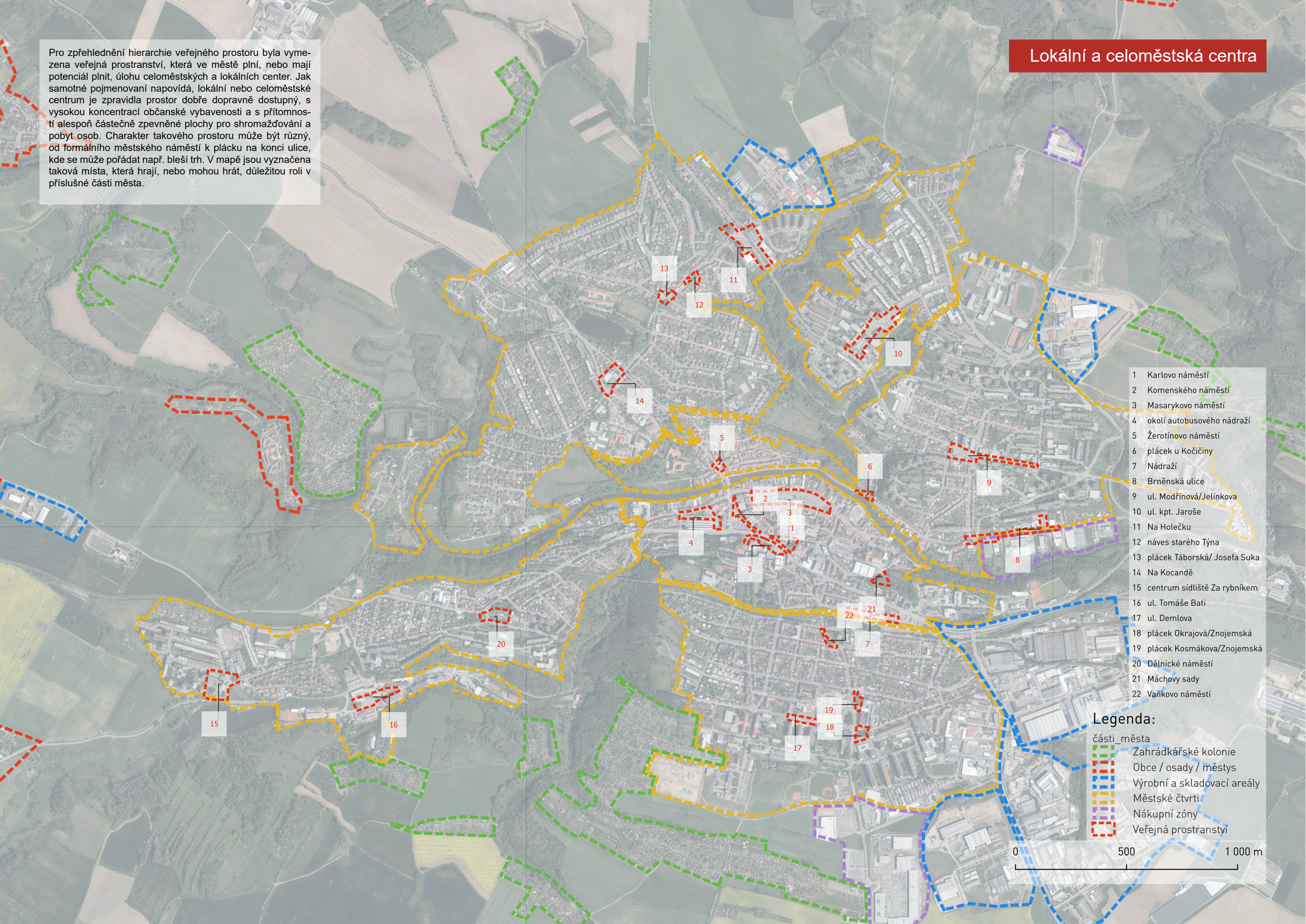
Mřížka o straně čtverce 80 m vizualizuje váženou míru pěší docházky 500m od domovních vchodů. Barva každého čtverce tak po odečtení ze škály v legendě znázorňuje, kolik obyvatel má daný čtverec od svého vchodu v docházkové vzdálenosti do 500m. Účelem analýzy je ukázat rovnoměrnost / nerovnoměrnost pěší dostupnosti v území. Viditelné oblasti s vysokou koncentrací v kontrastu s oblastmi s koncentrací nízkou naznačují (neviditelné hranice toho, kam je člověk ochoten zajít pěšky) možnou motivaci využití jiného druhu dopravy než pěší.

Pěší dostupnost



Pro zpřehlednění hierarchie veřejného prostoru byla vymezena veřejná prostranství, která ve městě plní, nebo mají potenciál plnit, úlohu celoměstských a lokálních center. Jak samotné pojmenování napovídá, lokální nebo celoměstské centrum je zpravidla prostor dobře dopravně dostupný, s vysokou koncentrací občanské vybavenosti a s přítomností alespoň částečně zpevněné plochy pro shromažďování a pobyt osob. Charakter takového prostoru může být různý, od formálního městského náměstí k plácku na konci ulice, kde se může pořádat např. bleší trh. V mapě jsou vyznačena taková místa, která hrají, nebo mohou hrát, důležitou roli v příslušné části města.

Lokální a celoměstská centra



- 1 Karlovo náměstí
- 2 Komenského náměstí
- 3 Masarykovo náměstí
- 4 okolí autobusového nádraží
- 5 Žerotínovo náměstí
- 6 plácek u Kočičiny
- 7 Nádraží
- 8 Brněnská ulice
- 9 ul. Modřínová/Jelínkova
- 10 ul. kpt. Jaroše
- 11 Na Holečku
- 12 náves starého Týna
- 13 plácek Tábořská/ Josefa Suka
- 14 Na Kocandě
- 15 centrum sídliště Za rybníkem
- 16 ul. Tomáše Bati
- 17 ul. Demlova
- 18 plácek Okrajová/Znojemská
- 19 plácek Kosmákova/Znojemská
- 20 Dělnické náměstí
- 21 Máchovy sady
- 22 Vaňkovo náměstí

Legenda:

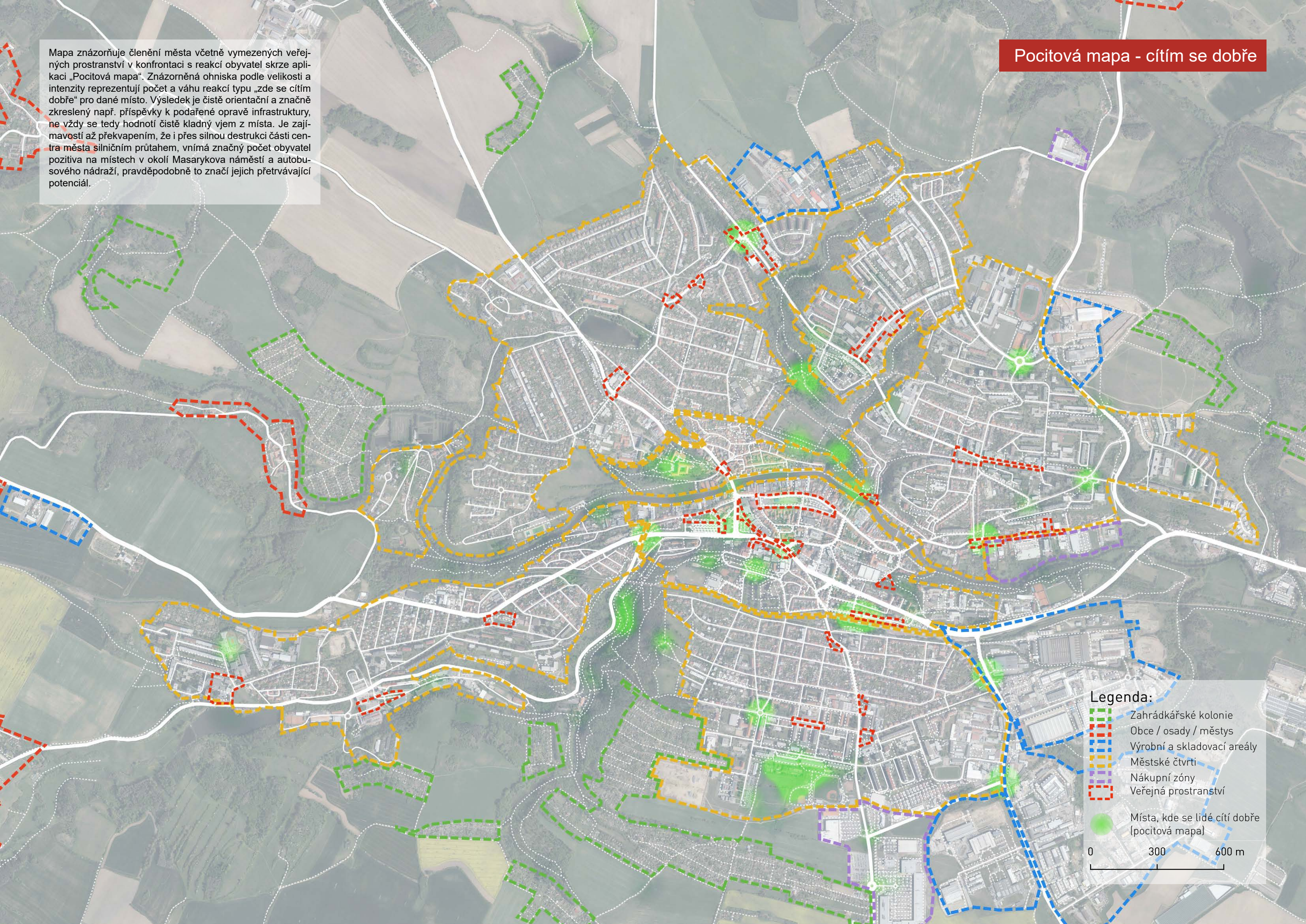
části města

- Zahrádkářské kolonie
- Obce / osady / městys
- Výrobní a skladovací areály
- Městské čtvrti
- Nákupní zóny
- Veřejná prostranství



Mapa znázorňuje členění města včetně vymezených veřejných prostranství v konfrontaci s reakcí obyvatel skrze aplikaci „Pocitová mapa“. Znázorněná ohniska podle velikosti a intenzity reprezentují počet a váhu reakcí typu „zde se cítím dobře“ pro dané místo. Výsledek je čistě orientační a značně zkrácený např. příspěvky k podané opravě infrastruktury, ne vždy se tedy hodnotí čistě kladný vjem z místa. Je zajímavostí až překvapením, že i přes silnou destrukci části centra města silničním průtahem, vnímá značný počet obyvatel pozitivu na místech v okolí Masarykova náměstí a autobusového nádraží, pravděpodobně to značí jejich přetrvávající potenciál.

Pocitová mapa - cítím se dobře



Legenda:

- Zahrádkářské kolonie
- Obce / osady / městys
- Výrobní a skladovací areály
- Městské čtvrti
- Nákupní zóny
- Veřejná prostranství

Místa, kde se lidé cítí dobře
(pocitová mapa)

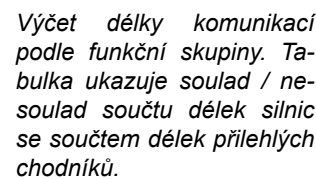
0 300 600 m

Přehledný rozpis délky silničních komunikací v území dle třídy komunikace.

Borovina, jejíž rezidenční zástavba se začíná formovat od samého počátku 20. století řadou dělnických domků u Borovinského rybníka, je neoddělenější částí celého města. Prvním impulsem k růstu čtvrti bylo odkoupení kožedělných továren Tomášem Baťou, ten vybudoval dělnickou kolonii právě v její blízkosti a značně tak vymezil cestu budoucímu rozvoji. V 70. letech bylo vystavěno sídliště v okolí Dělnického náměstí a v letech 80. sídliště za borovinským rybníkem. Dostupnost Boroviny z centra města je nejhorší z městských částí, odehrává se pouze po jedné radiále - ulici Suchenova. Situaci by mohl výrazně zlepšit plánovaný segment městského obchvatu, který Borovinu výrazně lépe připojí k sousední čtvrti Horka-Domy a vytvoří tak alternativní napojení na centrum. Na leteckém pohledu ze západu vypadá Borovina jako samostatné městečko, nebyť několika zásadních nedostatků jako absence centrálního veřejného prostoru a širší škály vybavenosti. Z celého města se tak nejvíce hodí na aplikaci principů *města krátkých vzdáleností*, jež mohou v území výrazně zlepšit kvalitu života a ulevit vnitroměstské dopravě.

Tabulka dostupnosti vybavenosti a veřejné hromadné dopravy v území. Číslo udává procentuální podíl obyvatel dané části města, kteří mají příslušný typ vybavenosti v docházkové vzdálenosti 1 km a zastávkou VHD ve vzdálenosti 500 m. Pro porovnání je uveden celoměstský průměr.

Počet obyvateľ: 5088
Rozloha: 104 ha
Sídlní hustota: 49 ob/ha



Textová charakteristika území. Pojmenovává typologii zástavby v území, zdůrazňuje silné stránky, potenciály, ale i slabá místa, na která je potřeba se zaměřit v návrhové části.

Komunikace tříd	Součet délky tras [m]
I Silnice I. třídy	1366
II Silnice II. třídy	1325
III Silnice III. třídy	0
IV Místní komunikace	14309
V Chodníky	23175

V Borovině můžeme v současnosti sledovat tři podobné velké plochy veřejných prostranství v různých podobách a s diametrálně odlišným charakterem. Začneme tím, které má nášlapnoto nejlépe a to ulici Tomáše Bati. Její okolí v posledních letech v různé prokouklo, terénní dispozice a historická zástavba dávají vzniknout pláckům a zákoutím různých měřítek, konverze stávajících budov umožňuje rozličné polyfunkční využití jejich vnitřních prostor a vzniká tak opravdu zajímavý kousek města. Naproti tomu prostorové naddimenzované Dělnické náměstí skoro připomíná místo, na které všichni zapomněli. V okolí není dostatečná sídelní hustota, aby byl záměr prostor využívat celý, přesto by alespoň jeho část zasloužila kultivaci, která vůbec umožní plnění funkce veřejného prostranství. Je zde na zvažení, zda plochy kompletně konceptně neupřesňují a změnit zařazení ploch v územním plánu, veřejná zeleň (VZ) nejen je v současné podobě má pramálo přínos, ale její údržba zatěžuje městskou pokladnu. Poslední prostranství se pohybuje někde mezi oběma předchozími, v podstatě vytváří bránu do sídliště Nová Borovina, což by do něj asi nikdo na první pohled neefek. I přes lokálně velmi vysokou

sídelní hustota vypadá většina okolí obchodu, pobočky městské knihovny a pošty, jako zadní trakt závodní katedry. Místo má slušný potenciál, vzhledem ke své odlehlosti bude poptávka po čemkoliv, bylo by však zajisté žádoucí, aby případná změna byla naplňována koncepčně a včas, dříve než se značně řešit výstavba na okolních volných plochách.

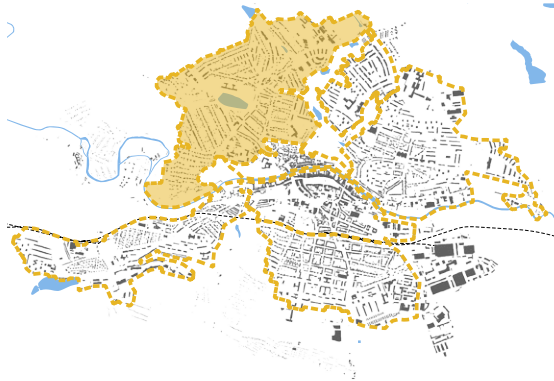
Zhodnocení stavu veřejných prostranství v území. Popisuje silné a slabé stránky, všímá si potenciálu zlepšení.

Map of the Záhradkárské kolonie area in Prague, showing the relative intensity of traffic measurement. The map displays various urban features and their corresponding traffic intensity percentages. A legend on the right identifies the areas: Záhradkárské kolonie (green dashed line), Osady (red dashed line), Městské čtvrti (yellow dashed line), Veřejná prostranství (orange dashed line), Cyklistická infrastruktura (pink dashed line), Komunikace silniční (black solid line), and Komunikace pro pěší (purple solid line). A color scale at the bottom right indicates the relative intensity of traffic measurement, ranging from min (light green) to max (dark purple). A scale bar shows distances from 0 to 400 meters.

Area / Feature	Relative Intensity (%)
Záhradkárské kolonie	12594 (23%)
Osady	11537 (23%)
Městské čtvrti	12094 (20%)
Veřejná prostranství	4975 (6%)
Cyklistická infrastruktura	4975 (6%)
Komunikace silniční	2151 (12%)
Komunikace pro pěší	5671

Přehledová mapa území s vyznačenými trasami komunikací dělených dle funkční skupiny. Na vybraných úsecích jsou uvedeny dostupné intenzity dopravy z měření.

Severozápad	
Celistvost území	2
Dostupnost	6
Prostupnost	4
Vybavenost	7
Zastavěnost	1



Dostupnost vybavenosti v území

Charakter veřejné vybavenosti		% obyvatel v docházkové vzdálenosti	městský průměr
Školy	Mateřské	88,5	94,7
	Základní	65,9	84,3
Zdravotní péče	Nemocnice	0	18,2
	Prakt. lékař	98,3	88,4
	Poliklinika	7,6	55,4
Obchody, služby		98,4	96,1
Zastávky MHD		89,2	92,9

Charakteristika území

Území vymezené jako Severozápad má zdaleka největší rozlohu, přesto v něm nežije nevíce obyvatel. Území je formováno historicky podél dnešní Račerovické ulice v blízkosti benediktýnského kláštera (Podklášteří) a místě starého Týna, původně samostatné vesničky v blízkosti města. V meziválečném období se Týn začal spojovat s městem díky rozrůstajícímu se Podklášteří. V období od konce války do sametové revoluce se rozvíjí bloky charakteru zahradního města jižně i severně od rybníku Kuchyňka. Období po roce 2000 se podepisuje nižší mírou organizace uliční sítě s iracionálními slepými konci ulic, což značně snižuje prostupnost ve velké části území. I přes svou zdánlivou blízkost centru města není území dobře dostupné pro pěší ani pro automobilovou dopravu, je napojeno pouze jednou radiálou a případná alternativní trasa znamená objížďku téměř celého města. Pěším dostupnost komplikuje jak geomorfologie a samotný urbanismus, tak celková docházková vzdálenost. Zajímavou alternativou by mohla být zpevněná cesta při levém břehu řeky Jihlavy, která by připojila alespoň jižní cíp území. V severozápadní a jižní části území se nacházejí poměrně velké zastavěné plochy, které nejsou obslouženy veřejnou dopravou. Občanská vybavenost je i přes své decentralizované rozmístění v území dostupná méně, než v ostatních částech města, to je bohužel daň za rozsáhlou monofunkční zástavbu. Obyvatelé v této lokalitě jsou tak obecně výrazně více motivováni k využití osobní automobilové dopravy.

Přehledová mapa území



Dopravní charakteristika

Severozápadní oblastí města prochází silnice druhé třídy II/351, která tvoří především v blízkosti centra nejvytíženější tepnu dané oblasti. Dalšími významnými komunikacemi, které dle funkčnosti společně se silnicí II/351 tvoří síť sběrných komunikací, jsou ulice U Kuchyňky, Tábořská, Budíkovická a M. Majerové. Obecně se jedná o dopravně méně vytíženou oblast, která ale vytváří důležité tangenciální propojení v rámci severu a západu města. Konkrétně se jedná o ulici Tábořská a její napojení. Nižší vytížení je způsobeno vysokým podílem nízké zástavby a absencí velkých výroben a dalších firem. Kromě sběrných komunikací se jedná o obslužné komunikace s přirozeně zklidněným provozem kvůli nepropustnosti sítě (resp. nevhodnosti využití obslužných komunikací pro průjezdy). V letech 2015-2019 zde nastalo 42 nehod (14 s lehkým zraněním).

Veřejná prostranství

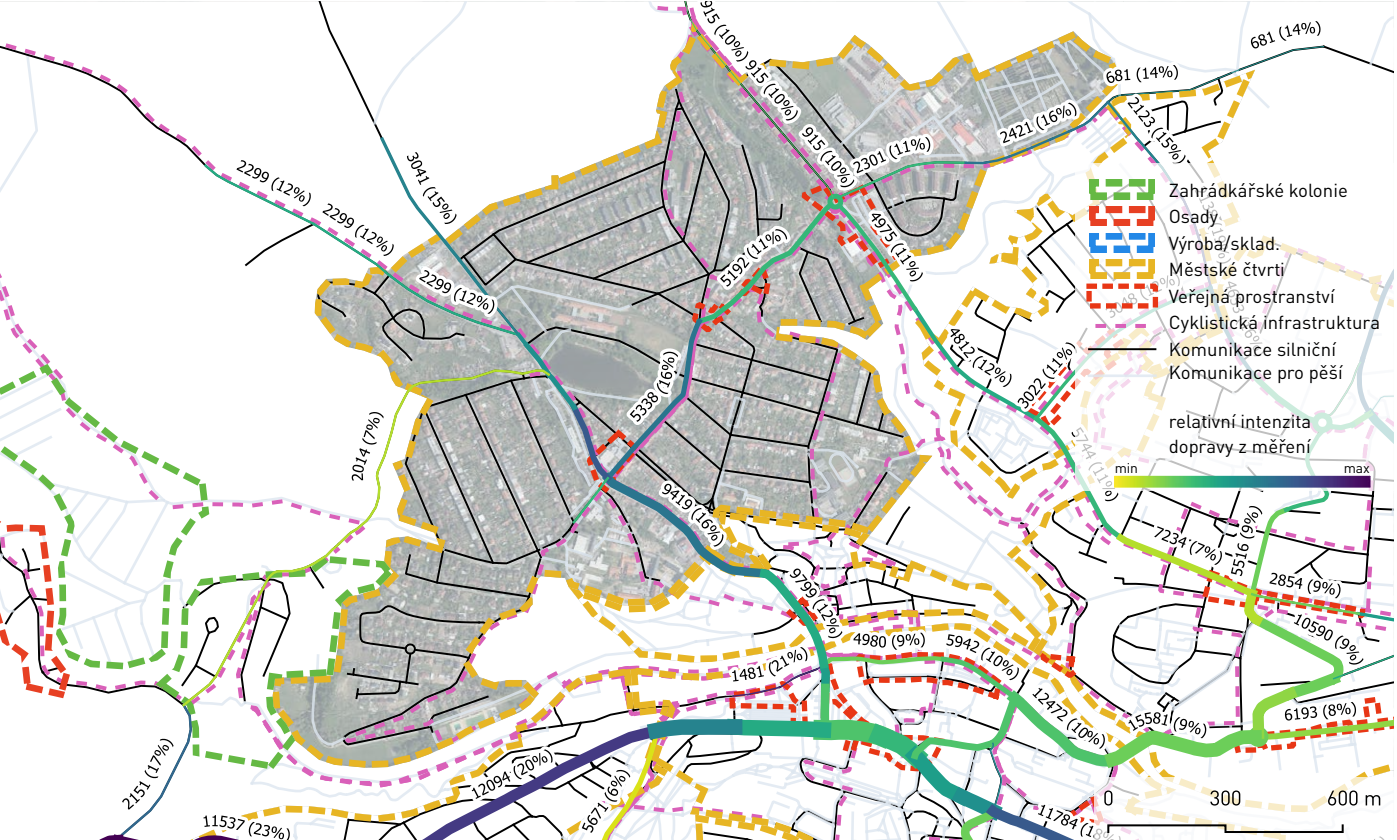
Co se veřejných prostranství týče, severozápad města byl obdařen nejméně. Je to částečně pochopitelné vzhledem k silně převažující individuální zástavbě, kde je obecně veřejností vnímána menší potřeba takových ploch. I přesto ta potřeba existuje, často se ukáže až retrospektivně po vzniku takového prvku, že to tu dlouho chybělo. Nicméně v lokalitě místo, které by se dalo označit jako plnohodnotné veřejné prostranství, v podstatě neexistuje. V současné situaci bylo vybráno několik ploch, které pro tento účel skýtají jistý potenciál. Nejvíce centrálně umístěné je prostranství u obchodu se smíšeným zbožím na křižovatce ulic Račerovická a U Kuchyňky, v současnosti využívané pouze jako parkoviště. Druhá plocha v pořadí je předprostor obchodu na křižovatce ulic Tábořská a Josefa Suka, také z části parkoviště, potenciál místa je ale silný a plácek by tak opravdu zasloužil nový kabát. Oproti tomu další místo, návěs starého Týna, je už samo o sobě přirozeným veřejným prostranstvím, s kapličkou ve středu vhodným spíše k posezení a odpočinku. Uspořádání mobiliáře k sezení a využití plochy kolem kapličky ale člověka spíše odradí. Posledním vybraným místem je okolí křižovatky ulic Tábořská a

Soupis dopravní infrastruktury

Komunikace třídy	Součet délek tras [m]
I Silnice I. třídy	0
II Silnice II. třídy	1077
III Silnice III. třídy	2855
IV Místní komunikace	17085
V Chodníky	26120

M. Majerové, kde v jižním segmentu (u sportovní haly) nachází poměrně velká nevyužívaná zatravněná plocha. I přes množství zpevněných ploch v okolí ale místo působí velmi klidně, pomáhá tomu i výsadba na parkovišti před obchodem Billa. Přesto místo, kde by se člověk mohl zastavit, chybí. Mimo vyznačené plochy existuje ještě jedno místo se skrytým potenciálem a to okolí rybníku Kuchyňka. Výhodná centrální poloha v klidnější části lokality a dostatek prostoru poskytují zajímavý námět k zamyšlení.

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích



Sídliště Hájek	
Celistvost území	10
Dostupnost	1
Prostupnost	1
Vybavenost	6
Zastavěnost	5



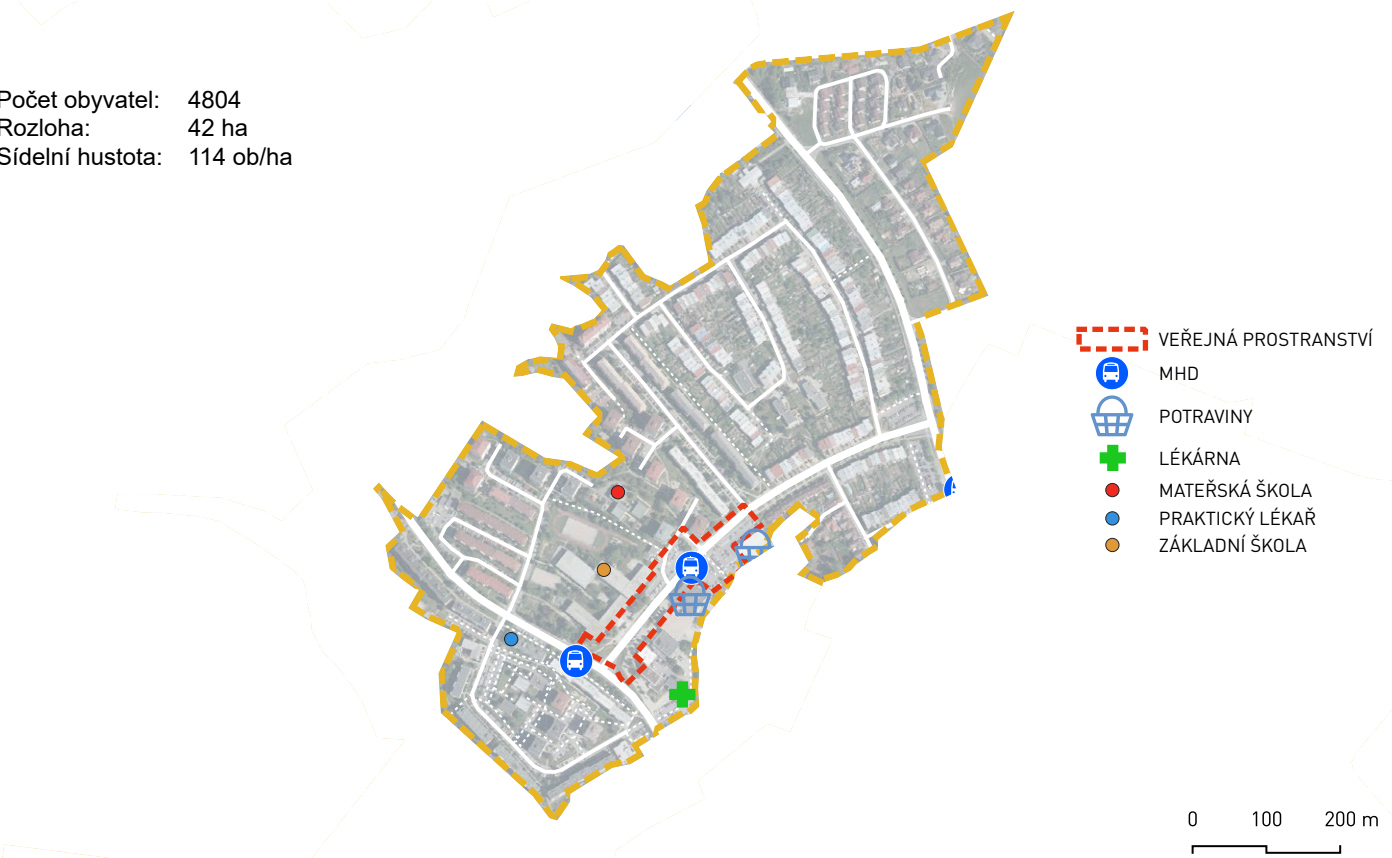
Dostupnost vybavenosti v území

Charakter veřejné vybavenosti		% obyvatel v docházkové vzdálenosti	průměr
Školy	Mateřské	99,2	94,7
	Základní	99,8	84,3
Zdravotní péče	Nemocnice	0	18,2
	Praktici	97,4	88,4
	Poliklinika	94	55,4
Obchody, služby		99,9	96,1
Zastávky MHD		94,8	92,9

Charakteristika území

Sídliště Hájek je ze všech částí města rozlohou nejmenší a zástavba je zde nejvíce kompaktní, sídelní hustota tak ve vymezené ploše dosahuje hodnoty 114 ob/ha. Podobně jako severovýchod města leží Hájek na návrší a jeho dostupnost je tak značně omezená. Území protínají páteřní ulice M.Majerové na jihu a Míčová na severu, což jsou zároveň dvě hlavní severní tangenciály. Osu území pak tvoří jejich spojnice - ulice kpt. Jaroše. Okolní zástavba vznikala od 80. let jako důsledek dokončení elektrárny Dukovany. Přibližně kolem roku 2000 se zástavba začala rozšiřovat i směrem na sever a to v podobě velmi hustě umístěných solitérních, případně řadových rodinných domů. Prostupnost území je ze všech částí města nejmenší. To je způsobeno velkými nedělenými monobloky bytových a řadových domů, typickým sídlištním uspořádáním pěších tras a ploch zeleně a také již zmiňovanou terénní morfologií. Kompaktní tvar a vhodné uspořádání komunikační sítě zajišťuje v lokalitě dobrou dostupnost občanské vybavenosti, což snižuje nároky na zbytnou vnitřní dopravu. Úpravou parametrů MHD a jejího systémového doplnění o prvky sdílené pěší a cyklistické dopravy lze dosáhnout dalšího zefektivnění spojení s centrem města.

Přehledová mapa území



Dopravní charakteristika

Jedná se o část města s vysokou hustotou obyvatel z důvodu velkého podílu vysoké zástavby, což způsobuje problémy v rámci dopravy v klidu. Dopravní vytížení tedy souvisí s vyjíždkou rezidentů za prací/školou a zpět. Ulice Marie Majerové a Míčova tvoří tangenciální trasy kolem města na severu. Místní sběrná komunikace kapitána Jaroše propojuje již zmíněné místní sběrné komunikace. Zároveň je na poměrně malém úseku relativně vysoká míra občanské vybavenosti, což vytváří důležitý zdroj a cíl cest. Pro rezidenty v rámci dané zóny se však jedná o občanskou vybavenost v docházkové vzdálenosti. V letech 2015-2019 zde nastalo 56 nehod (1 s těžkým zraněním, 22 s lehkým zraněním).

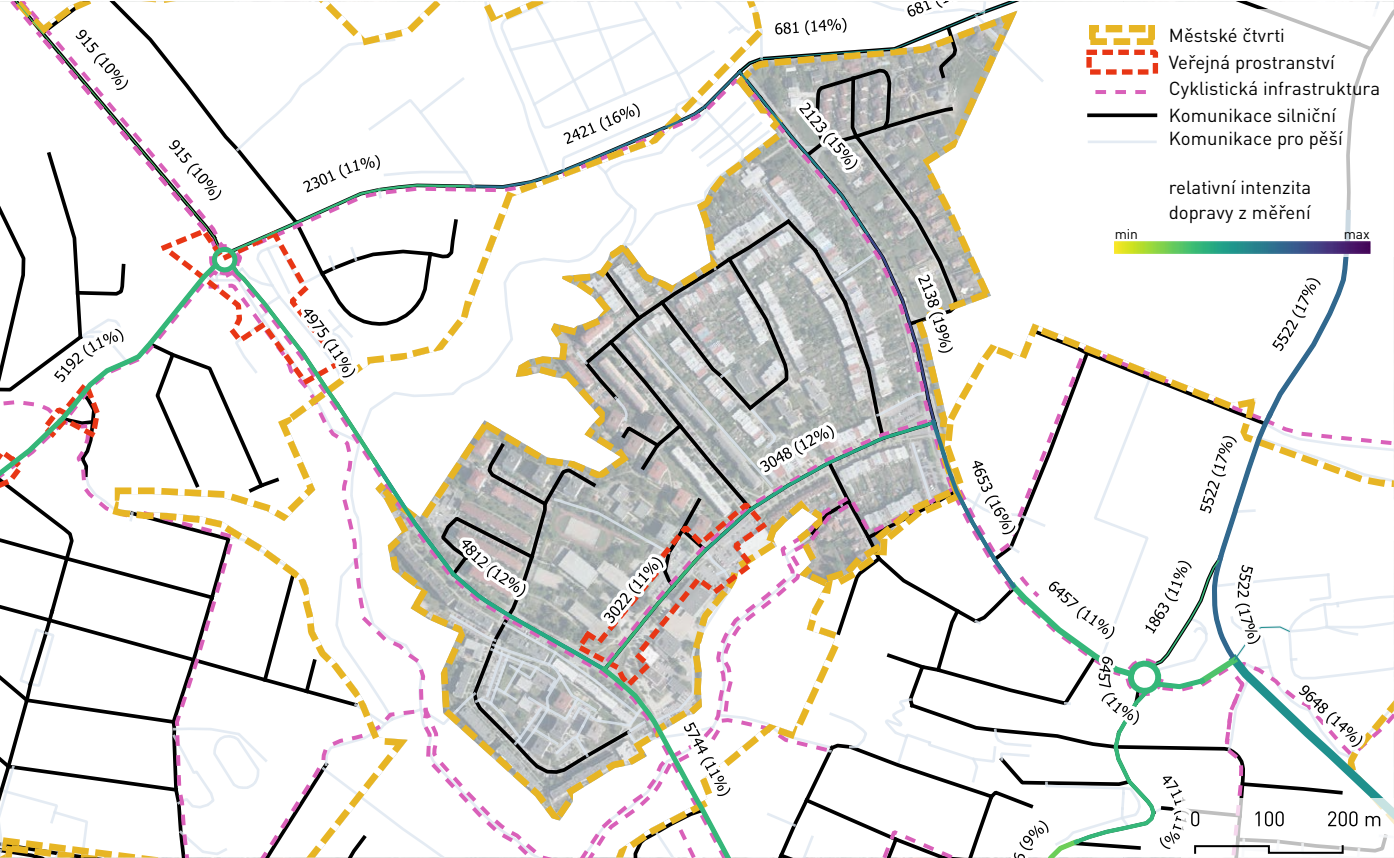
Veřejná prostranství

V území se nachází pouze jedna souvislá plocha, kterou lze označit jako veřejné prostranství - ulice Kpt. Jaroše. Rozsáhlé plochy přilehlých chodníků jsou silnicí téměř osově rozděleny, dostatečně velká, spojitá zpevněná plocha se tam proto nenachází, využít by se však daly plochy sídlištní nebo izolační „zeleně“. V případě cílené kultivace má místo značný potenciál stát se lokálním centrem na severu města. Vysoká sídelní hustota, tedy relativně malá rozloha území na počet obyvatel v něm žijících, vytváří v lokalitě na poměry Třebíče mimořádné podmínky. Díky blízkosti okolní zástavby zde může být občanská vybavenost vysoce koncentrovaná a i tak obsloužit jinak silně monofunkční území sídliště. Je možné, že po zvážení okolností se zde vyplatí výrazný investiční zásah, který bude objektivně podpořen architektonickou / urbanistickou soutěží. Pravděpodobně by tak došlo ke kompletní reorganizaci komunikací a pobytových ploch pro pěší a obecně většímu upřednostnění chodců. Spolu s tím se nabízí příležitost pro revizi dopravy v klidu, která v lokalitě naráží na své limity a „neprávem“ tak uzurpuje veřejný prostor na úkor obyvatel.

Soupis dopravní infrastruktury

Komunikace třídy		Součet délek tras [m]
I	Silnice I. třídy	0
II	Silnice II. třídy	0
III	Silnice III. třídy	1720
IV	Místní komunikace	4139
V	Chodníky	12681

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích



Severovýchod	
Celistvost území	1
Dostupnost	5
Prostupnost	3
Vybavenost	3
Zastavěnost	3



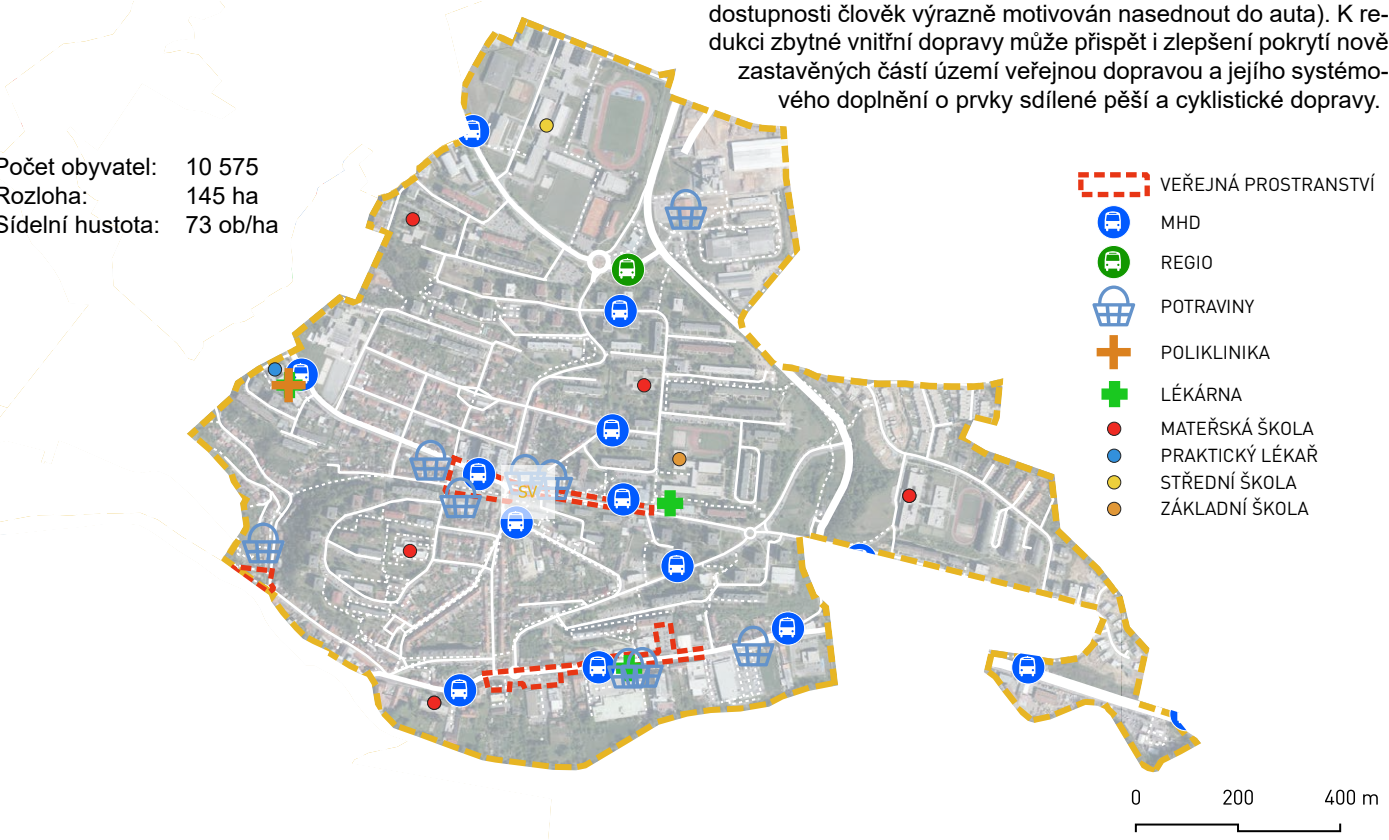
Dostupnost vybavenosti v území

Charakter veřejné vybavenosti		% obyvatel v docházkové vzdálenosti	průměr
Školy	Mateřské	100	94,7
	Základní	99,2	84,3
Zdravotní péče	Nemocnice	21,5	18,2
	Praktici	75,7	88,4
	Poliklinika	84,9	55,4
Obchody, služby		100	96,1
Zastávky MHD		96,6	92,9

Charakteristika území

Severovýchod je nejlidnatější částí města. Leží na návřší nad Týnským údolím a Kočičinou, i přes svou relativní blízkost centru města je tak dostupnost značně komplikovaná morfologií terénu. Kostru území tvoří historicky ulice Brněnská a Branka, postupně se přidala Velkomeziříčská a Jelínkova / Modřínová. V území se prolíná řada typů zástavby od původní lineární s lánovou parcelací podél Brněnské ulice, přes nízkopodlažní blokovou strukturu z první pol. 20. století až po sídliště ze 70. a 80. let. Prostupnost v rámci území je díky vysoké členitosti dobrá, tématem do diskuze by mohla být pěší infrastruktura a celková organizace prostoru sídlišť, která od doby vzniku neprošla žádnou výraznou změnou. Vystává tak důležitá otázka přizpůsobení prostoru pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, což nemusí být pouze osoby s fyzickým postižením, ale je to i výrazná část seniorů. Teoreticky to časem může být kdokoliv z nás. Optimalizace prostoru pro pěší tak vyžaduje vyšší míru nadhledu, než pouhé splnění zákonných norem.*(zaslouží si rozvést, možná spíš v jiné kapitole)*. Území je poměrně dobře obslouženo občanskou vybaveností, byť je značně koncentrovaná v okolí křížení ulic Jelínkova a Velkomeziříčská a podél ulice Brněnská. Z mapy vážené pěší dostupnosti můžeme vyčíst, že vše je v rámci běžné pěší dostupnosti pro výraznou většinu obyvatel v území, výjimku tvoří východní cíp města *s rostoucími developerskými projekty*. Při kultivaci občanské vybavenosti má území potenciál mít vyšší míru samostatnosti v rámci města a redukovat tak zbytnou vnitřní dopravu (při pohybu do centra města je kvůli ztížené pěší dostupnosti člověk výrazně motivován nasednout do auta). K redukci zbytné vnitřní dopravy může přispět i zlepšení pokrytí nově zastavěných částí území veřejnou dopravou a jejího systémového doplnění o prvky sdílené pěší a cyklistické dopravy.

Přehledová mapa území



Dopravní charakteristika

Severovýchod města je nejlidnatější část města, jednak z důvodu jejího rozsahu a dále kvůli hustotě obyvatel spojené s podílem vysoké zástavby. Nachází se zde střední průmyslová škola a základní škola. V této části města se nachází významné místní sběrné komunikace (například ulice Velkomeziříčská a Jelínkova) a nachází se zde významná křižovatka u hotelu Atom. Jedná se o oblast s významným podílem bodů občanské vybavenosti včetně polikliniky. Vzhledem k rozlehlosti oblasti, může docházet k využívání jízdy automobilem i pro vnitrozónní dopravu. Kvůli hustotě osídlení je v této části města častý problém s parkováním. V letech 2015-2019 zde nastalo 176 nehod (1 smrtelná, 1 s těžkým zraněním, 48 s lehkým zraněním).

Veřejná prostranství

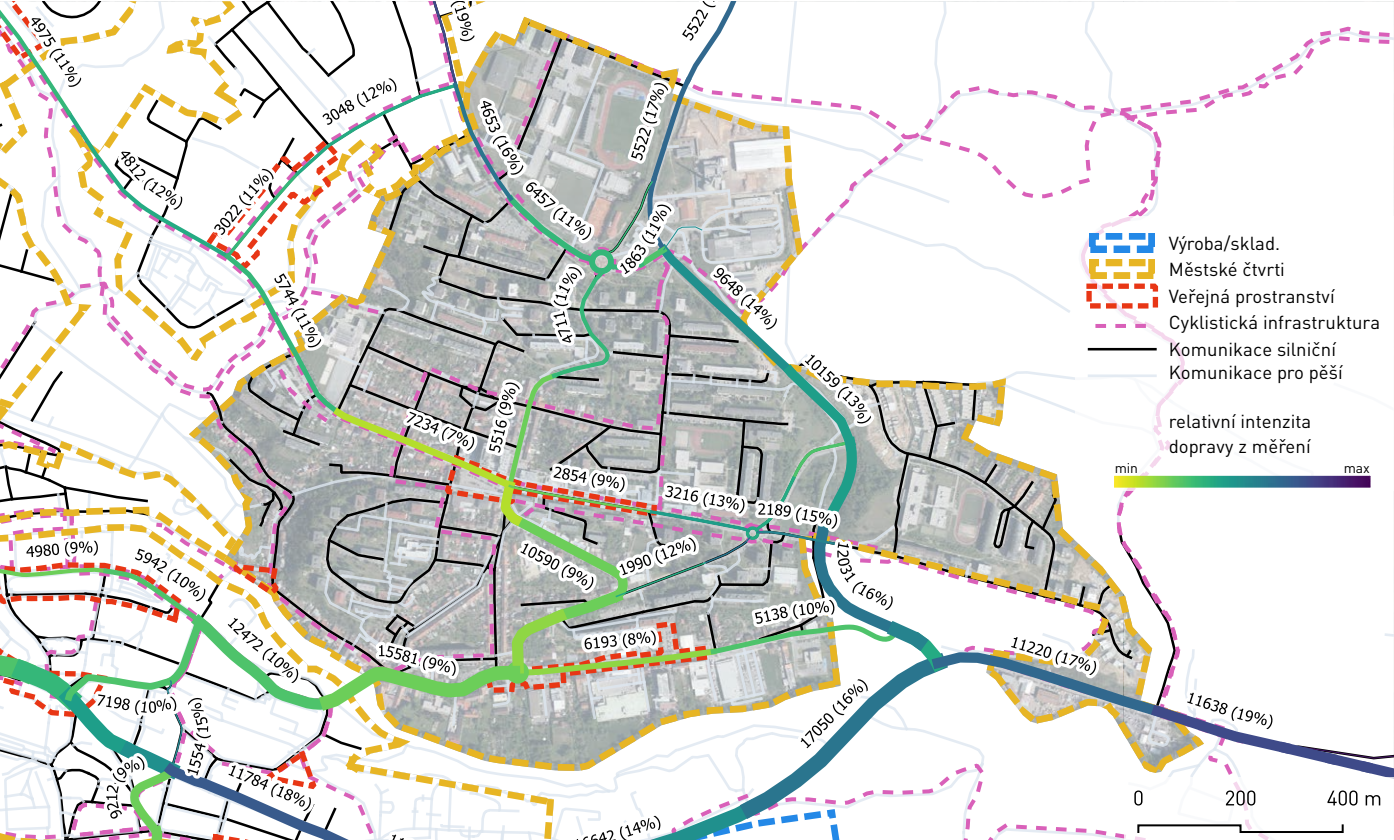
Na severovýchodě se situace vyvíjí podobně jako na sídlišti Hájek, ve středu území, při křižovatce ulic Jelínkova a Velkomeziříčská se nachází větší zpevněná plocha, sloužící jako parkoviště a v okolí poměrně koncentrovaná vybavenost. Podoba veřejného prostoru by se v místě dala označit jako neutěšená, převažují plochy vyhrazené dopravě v klidu a chodec hraje druhé housle. Jediné místo k sezení v celé vymezené ploše se nachází pod stříškou autobusové zastávky a to pouze na jedné straně ulice, místo k setrvání a krátkému odpočinku je přitom jedním ze základních prvků obyvatelného veřejného prostoru. Okolí křižovatky lemuje nízkopodlažní zástavba, jedinou výjimkou je hotel Atom, který se svými deseti podlažními prostory zdánlivě dominuje, ale kvůli nedostatku prostoru před budovou působí trochu ostrčeně. Ostatní občanská vybavenost zabírá většinu jedno- až dvojpodlažních objektů v okolí křižovatky téměř všechny přilehlé plochy se snaží využít jako parkoviště pro své zákazníky. Podmínky pro vznik veřejného prostranství komplikuje jak značná svažitost terénu, tak výrazná dopravní zátěž zmíněné křižovatky, to je zároveň také zárukou, že v místě bude vždy živo. Budoucí

Soupis dopravní infrastruktury

Komunikace třídy	Součet délký tras [m]
I Silnice I. třídy	392
II Silnice II. třídy	1026
III Silnice III. třídy	2068
IV Místní komunikace	16209
V Chodníky	36686

úloha se jeví jako nesnadná, ale o to potřebnější, kvalitní veřejné prostranství může v celé čtvrti výrazně zvýšit životní úroveň a jiné takové místo už se v lokalitě nenachází. Druhým vymezeným územím je ulice Brněnská, na které se nachází značné množství obchodů. Nemá potenciál být veřejným prostranstvím jako celek, ale nachází se na ní několik momentů, kterým by pomohl lokální zásah. V současnosti je její tvář velmi nesourodá, zejména z důvodu fragmentace uliční čáry a předsazení návštěvnických parkovišť průčelím některých budov.

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích



Centrum	
Celistvost území	7
Dostupnost	10
Prostupnost	9
Vybavenost	10
Zastavěnost	10



Dostupnost vybavenosti v území

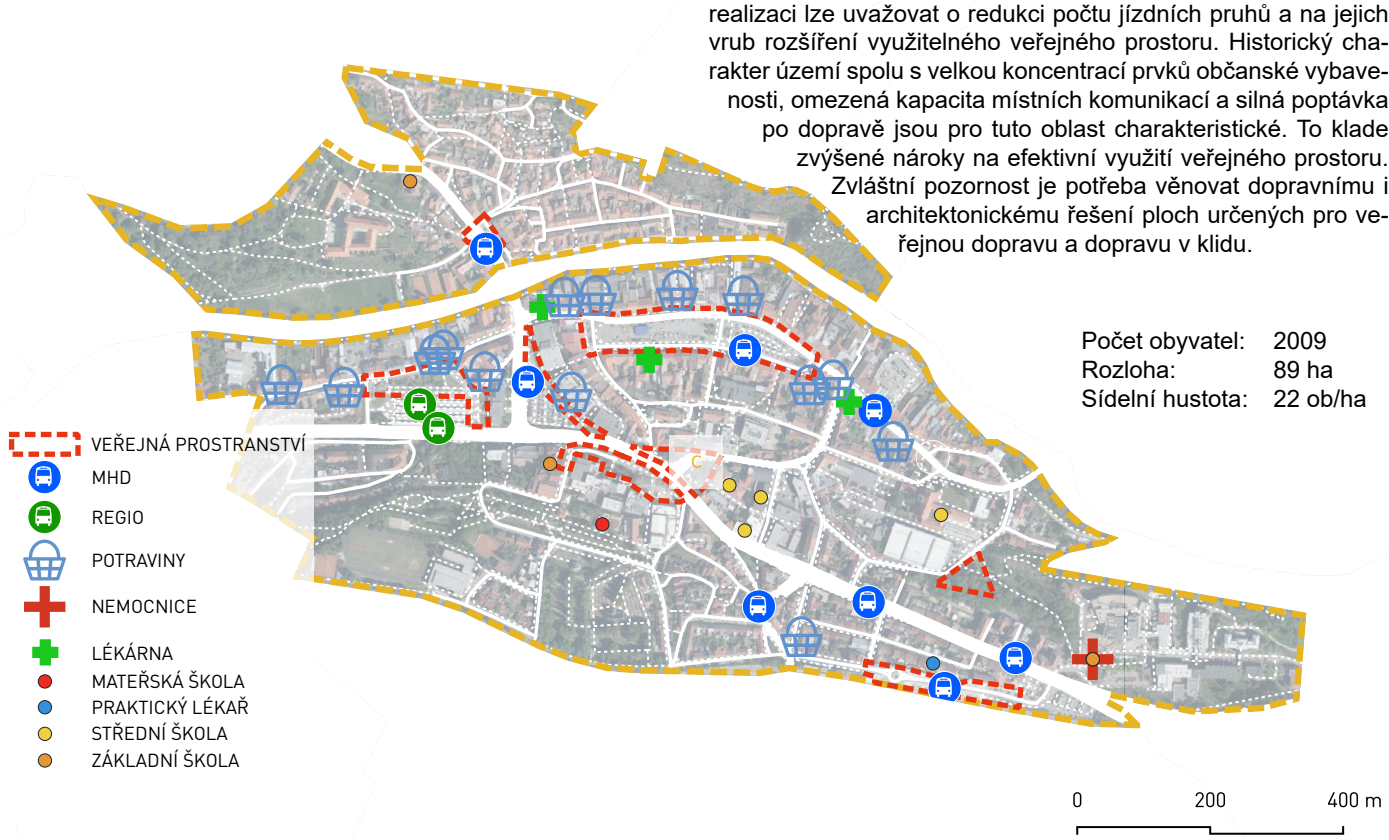
Charakter veřejné vybavenosti		% obyvatel v docházkové vzdálenosti	průměr
Školy	Mateřské	100	94,7
	Základní	100	84,3
Zdravotní péče	Nemocnice	58,5	18,2
	Praktici	100	88,4
	Poliklinika	23,7	55,4
Obchody, služby		100	96,1
Zastávky MHD		100	92,9

Charakteristika území

Srdce města. Od původního osídlení v místě kláštera a jeho okolí se po založení města Třebíč přehoup-la i na levý břeh Jihlavy. Samotné vnitřní město si už od středověku uchovává stejné obrysy, hradby pouze nahradily ulice. Až v 80. letech do východní části centra města výrazně zasáhla asanace, stavba průtahu městem, vybudování autobusového terminálu a Komenského náměstí. S problémy spjatými se změnou měřítka zástavby v dané lokalitě se město bude potýkat ještě dlouhá léta. Prostupnost územím je třeba rozdělit na více částí kvůli různorodosti charakteru zástavby. Pro chodce je jednoznačně nejpřívětivější struktura v Židech, z hlediska automobilismu má značné nevýhody, ale nedá se jí upřít lidské měřítko. Karlovo náměstí a jeho okolí už se lidskému rozměru začíná pomalu vymykat, přilehlá zástavba ale nabízí různorodá zajímavá zákoutí a průchody, zároveň je to území s nejvyšší koncentrací občanské vybavenosti a proto je zde ve všední dny živo. Řeka Jihlava a její nábřeží zůstává tak trochu stranou, Třebíč je vystavěna jako typické město nad řekou, vodní tok je tak od nepaměti brán spíše jako riskantní nevypočitatelný živel, který je potřeba spoutat (do koryta) spíše než ho např. využít k rekreaci. Koryto řeky je tak výraznou přirozenou bariérou. V území se nachází další bariéry a to silnice I. třídy č. 23 - ulice Sucheniova a silnice II. třídy č. 351 - ulice 9. května. Dalo by se říci, že takto dimenzované komunikace do centra města nepatří, ale nezbyvá než se se stavem vypořádat. Situaci by mohl znatelně pomoci plánovaný JZ segment městského obchvatu, po jeho realizaci lze uvažovat o redukci počtu jízdních pruhů a na jejich vrub rozšíření využitelného veřejného prostoru. Historický charakter území spolu s velkou koncentrací prvků občanské vybavenosti, omezená kapacita místních komunikací a silná poptávka po dopravě jsou pro tuto oblast charakteristické. To klade zvýšené nároky na efektivní využití veřejného prostoru. Zvláštní pozornost je potřeba věnovat dopravnímu i architektonickému řešení ploch určených pro veřejnou dopravu a dopravu v klidu.

Počet obyvatel: 2009
Rozloha: 89 ha
Sídelní hustota: 22 ob/ha

Přehledová mapa území



Dopravní charakteristika

Centrum města je v ohledu na dopravu naprosto specifickou ob-lastí. Jedná se o významný cíl cesty kvůli administrativně, kulturnímu využití i nákupům a trávení volného času. Zároveň je zde kombinace pracovní poptávky, rezidentního bydlení a školství (4 střední školy, dvě základní školy a mateřská škola). V centru se dále nachází městská nemocnice. Centrem dále prochází největší městská dopravní tepna, silnice I/23 a další páteřní komunika-ce II/351. Centrum je dopravně silně vytíženo. V centru se dále nachází několik významných přestupních uzlů pro veřejnou hro-madnou dopravu (autobusové nádraží a železniční stanice, pře-stupní terminál u železniční stanice a náměstí). V centru města je patrně nejvyšší koncentrace služeb. V centru je častý problém s parkováním. V letech 2015-2019 zde nastalo 253 nehod (3 s těžkým zraněním, 66 s lehkým zraněním).

Veřejná prostranství

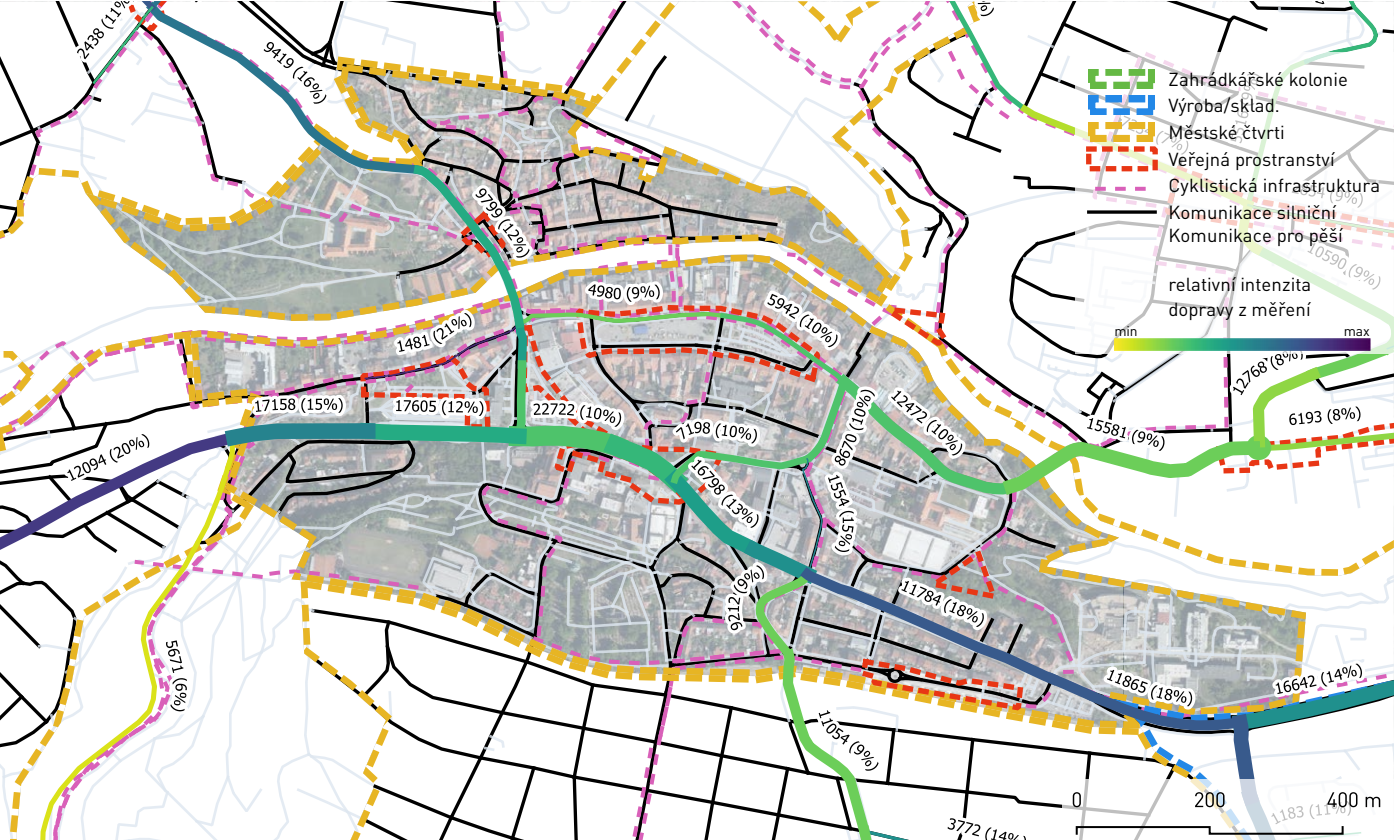
Centrum města slouží z velké části samo jako veřejné prostran-ství, staletí vývoje vytesalo z kamene reprezentativní náměstí a ulice, které se naštěstí podařilo uchovat dodnes, zaměříme se tedy více na místa, která aktuálně prochází vývojem, nebo stojí trochu stranou. Prvním zmiňovaným místem je autobusové ná-draží, na dnešní dobu opravdu velkorysé a předimenzované, za-bírá plochu slušného městského bloku. Podle prezentovaných obrázků se zdá, že město by v současné poloze rádo ponechalo funkci autobusového nádraží v kombinaci s polyfunkčním pře-vážně obchodně zaměřeným objektem. Blízkost centru města a pozice definující výraznou část hrany Sucheniovy ulice by urči-tě zasloužilo ověření řešení v architektonické soutěži. Je tu po-tenciál vzniku kusu města, nemusí to být pouze jeden obchodní dům. Místu na atraktivitě velmi pomůže realizace JZ segmentu městského obchvatu, který výrazně odlehčí zdejší nejfrekvento-vanější křižovatce ve městě. Tato změna výrazně ovlivní i dal-ší prostranství, které leží poblíž a to Masarykovo náměstí, nyní fragmentováno na tři části, které si spolu nerozumí. Velkorysý prostor trpí pod tíhou městského silničního průtahu, uvidíme, jak

Soupis dopravní infrastruktury

Komunikace třídy		Součet délký tras [m]
I	Silnice I. třídy	1437
II	Silnice II. třídy	568
III	Silnice III. třídy	1441
IV	Místní komunikace	10395
V	Chodníky	24264

si město poradí s měřítkem tohoto náměstí, až se po dokončení obchvatu možná bude moci nadechnout. Posledním námětem na místo se skrytým potenciálem je vstup do Máchových sadů. Plácek u vstupu do parku by se dal s trochou nadsázky ozna-čit za komorní, je schován před shonem každodenního života, v mírném svahu lemován stromy, sám o sobě budí dojem malé kulturní oázy.

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích



Horka - Domky	
Celistvost území	8
Dostupnost	7
Prostupnost	10
Vybavenost	10
Zastavěnost	5



Dostupnost vybavenosti v území

Charakter veřejné vybavenosti		% obyvatel v docházkové vzdálenosti	průměr
Školy	Mateřské	100	94,7
	Základní	100	84,3
Zdravotní péče	Nemocnice	45,9	18,2
	Praktici	100	88,4
	Poliklinika	80,2	55,4
Obchody, služby		100	96,1
Zastávky MHD		99,7	92,9

Charakteristika území

Čtvrti Horka i Domky jsou už od doby vzniku nerozlučitelným párem. Původně tak byla označována lokalita v okolí ulice Nádražní, dnes spíše území severně ohraničené železniční tratí, jižně potom hranicí města. První etapa růstu se odehrála v meziválečném období, etapa druhá během 60. a 70. let, kdy vyrostlo sídliště v jižní a jihovýchodní části území a také se znatelně rozrostly plochy průmyslových areálů a skladů (vymezeny v jiných městských částech). Zástavba v území je velmi kompaktní a dobře organizovaná. Kostru zástavby tvoří hlavní osa - radiála Znojemská a na ní kolmé ulice Demlova a Jiráskova / Křížkovského / Březinova, kde je koncentrována většina občanské vybavenosti. Vybavenost je tímto způsobem dobře distribuována v rámci většiny vymezeného území, což se odráží i v tabulce při porovnání s průměrem ve městě. ←. Prostupnost území je díky racionální blokové zástavbě dobrá ve většině lokality, dokonce i sídliště při Demlově ulici měřítko neprostupného bloku zachovává. Četnost prostupů bariérou v podobě železnice je dostatečná (4), zlepšení by mohlo nastat asi pouze v případě protažení podchodu na nádražní nástupiště až na druhou stranu kolejíště, v místě ale není příznivá terénní konfigurace. Vzhledem k silné monofunkčnosti severní části území není zastoupena široká škála vybavenosti, přetrvává proto motivace cestovat do centra. Díky dobré dostupnosti a vyšší hustotě zástavby se zde dá daleko lépe pracovat s plánováním MHD, než v jiných městských částech.

Přehledová mapa území



Dopravní charakteristika

Jedná se o druhou nejlidnatější oblast, kde se kombinuje vysoká i nízká zástavba. Nachází se zde několik škol a v těsné blízkosti zóny jsou obchodní střediska a průmyslová zóna. V této oblasti je rovněž relativně vysoká míra občanské vybavenosti včetně polikliniky. Oblastí prochází významná místní sběrná komunikace, ulice Znojemská. Jedná se o poměrně vytíženou komunikaci. Problém s parkováním se hromadí především v oblastech s vysokou zástavbou, ale i u nízké zástavby. V letech 2015-2019 zde nastalo 88 nehod (1 s těžkým zraněním, 41 s lehkým zraněním).

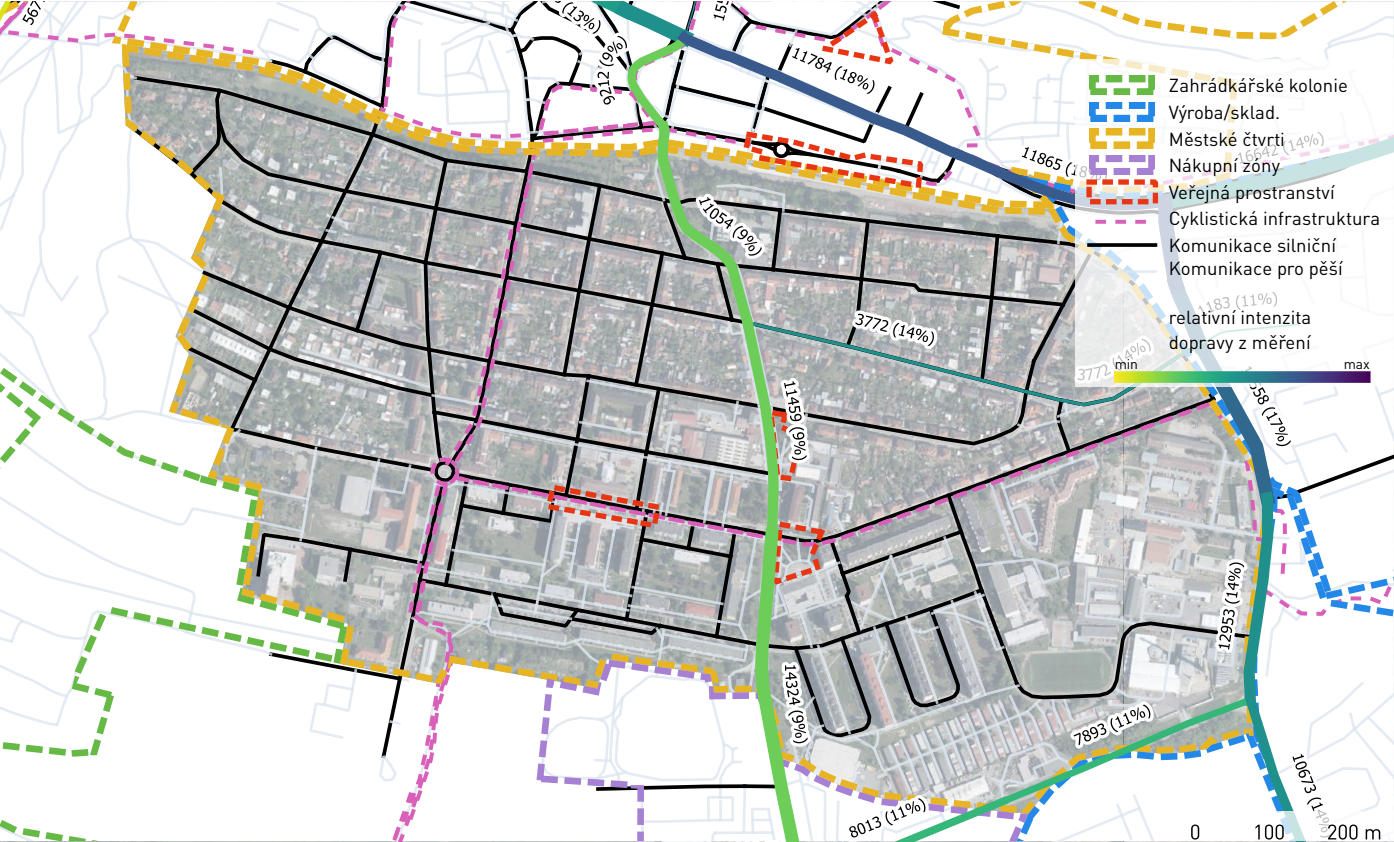
Soupis dopravní infrastruktury

Komunikace třídy		Součet délek tras [m]
I	Silnice I. třídy	0
II	Silnice II. třídy	442
III	Silnice III. třídy	795
IV	Místní komunikace	15091
V	Chodníky	29543

Veřejná prostranství

Čtvrť Horka-Domky svou jasně vymezenou mřížkou neposkytuje prostor pro plánování nových volných ploch, komentář je proto zúžen na stávající veřejná prostranství. Nutno dodat, že ač je téměř polovina území zastavěna sídlištěm a jeho travnaté plochy nejsou nijak zvlášť členěny nebo intenzivněji využívány, vše působí velmi urovnaně a čistě, nebývá to pravidlem, zejména v případech, kdy je vlastníkem pozemků mezi bytovými domy město. Je na zvážení zda těmto místům nevdechnout trochu více života. Jako veřejná prostranství zde můžeme označit pouze část ulice Demlova, kde se nachází dvoupodlažní stavba s pestrou kombinací obchodů a služeb a dále plácek před hotelem Alfa, který má náznak pobytového charakteru, ale jako takový by vyžadoval značnou dávku péče. Má potenciál být místem pro shromažďování, pořádání lokálních trhů apod., stačí z něj udělat důstojné prostranství se základním mobiliářem. V celé čtvrti obecně chybí jakékoliv plochy, kde by se mohla potkat skupinka lidí, zdejší sídliště v tomto směru má dostatečné rezervy, nabízí se jako ukázkové zadání ve stylu projektu „Sídliště, jak dál?“.

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích



Borovina		
Celistvost území		2
Dostupnost		1
Prostupnost		3
Vybavenost		1
Zastavěnost		3



Dostupnost vybavenosti v území

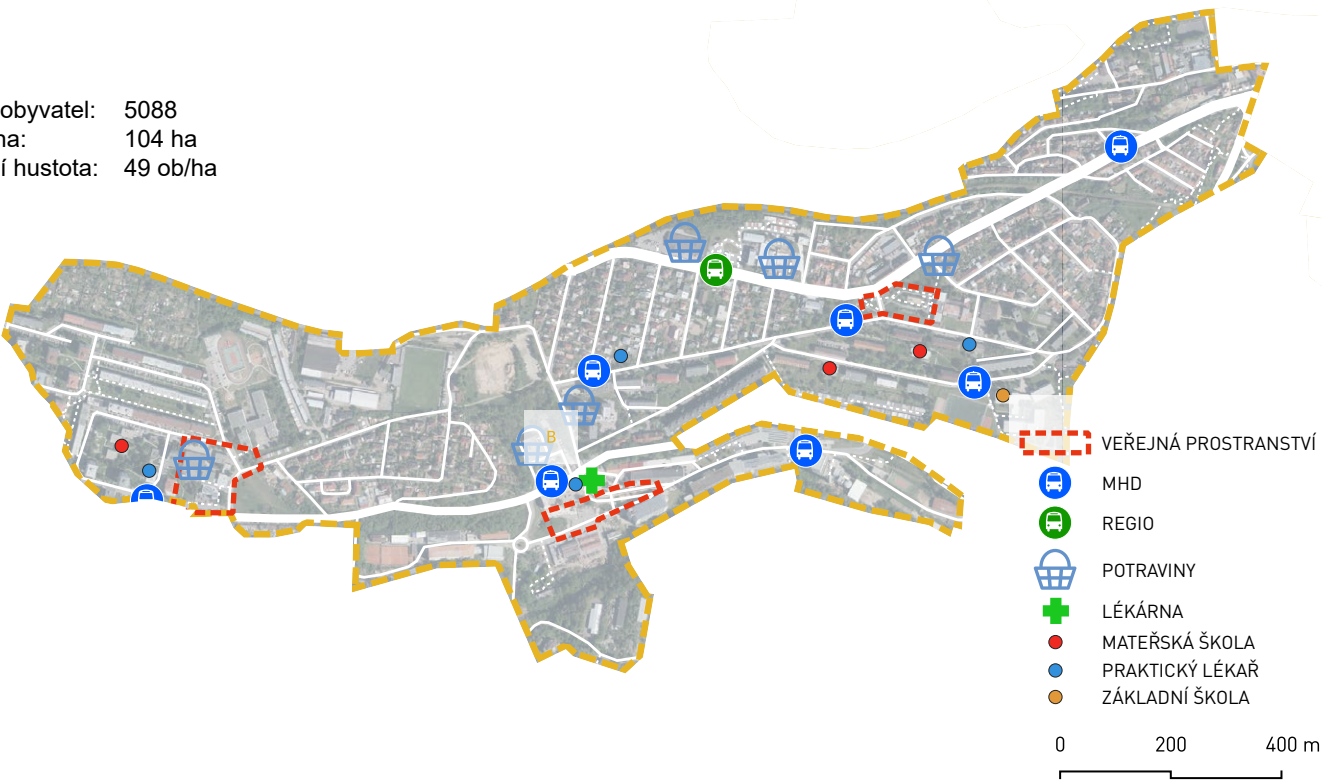
Charakter veřejné vybavenosti		% obyvatel v docházkové vzdálenosti	průměr
Školy	Mateřské	99,9	94,7
	Základní	52,2	84,3
Zdravotní péče	Nemocnice	0	18,2
	Praktici	100	88,4
	Poliklinika	0	55,4
Obchody, služby		100	96,1
Zastávky MHD		94,2	92,9

Charakteristika území

Borovina, jejíž rezidenční zástavba se začíná formovat od samého počátku 20. století řadou dělnických domků u Borovinského rybníka, je nejoddělenější částí celého města. Prvním impulsem k růstu čtvrti bylo odkoupení kožedělných továren Tomášem Baťou, ten vybudoval dělnickou kolonii právě v jejich blízkosti a značně tak vymezil cestu budoucímu rozvoji. V 70. letech bylo vystavěno sídliště v okolí Dělnického náměstí a v letech 80. sídliště za borovinským rybníkem. Dostupnost Boroviny z centra města je nejhorší z městských částí, odehrává se pouze po jedné radiále - ulici Sucheniova. Situaci by mohl výrazně zlepšit plánovaný segment městského obchvatu, který Borovinu výrazně lépe připojí k sousední čtvrti Horka-Domky a vytvoří tak alternativní napojení na centrum. Na leteckém pohledu ze západu vypadá Borovina jako samostatné městečko, nebýt několika zásadních nedostatků jako absence centrálního veřejného prostoru a širší škály vybavenosti. Z celého města se tak nejvíce hodí na aplikaci principů *města krátkých vzdáleností*, jež mohou v území výrazně zlepšit kvalitu života a ulevit vnitroměstské dopravě.

Přehledová mapa území

Počet obyvatel: 5088
Rozloha: 104 ha
Sídelní hustota: 49 ob/ha



Dopravní charakteristika

Borovina je problematická především kvůli určité míře odloučenosti a horší dostupnosti – není komfortní jít do centra pěšky. To vede k vyšší míře využívání osobního automobilu k cestě do centra. Tato oblast je dobře vybavena obchody, školy se nachází na východním okraji, což je další logistický problém. Problém s parkováním je především v blízkosti vysoké zástavby, a to v části tzv. nové i staré Boroviny. Oblastí prochází dopravní tepna, silnice I/23 a dále silnice II/410. Mezi Borovinou a jižní částí města však neexistuje alternativní propojení, pouze skrz centrum města. V letech 2015-2019 zde nastalo 65 nehod (22 s lehkým zraněním).

Veřejná prostranství

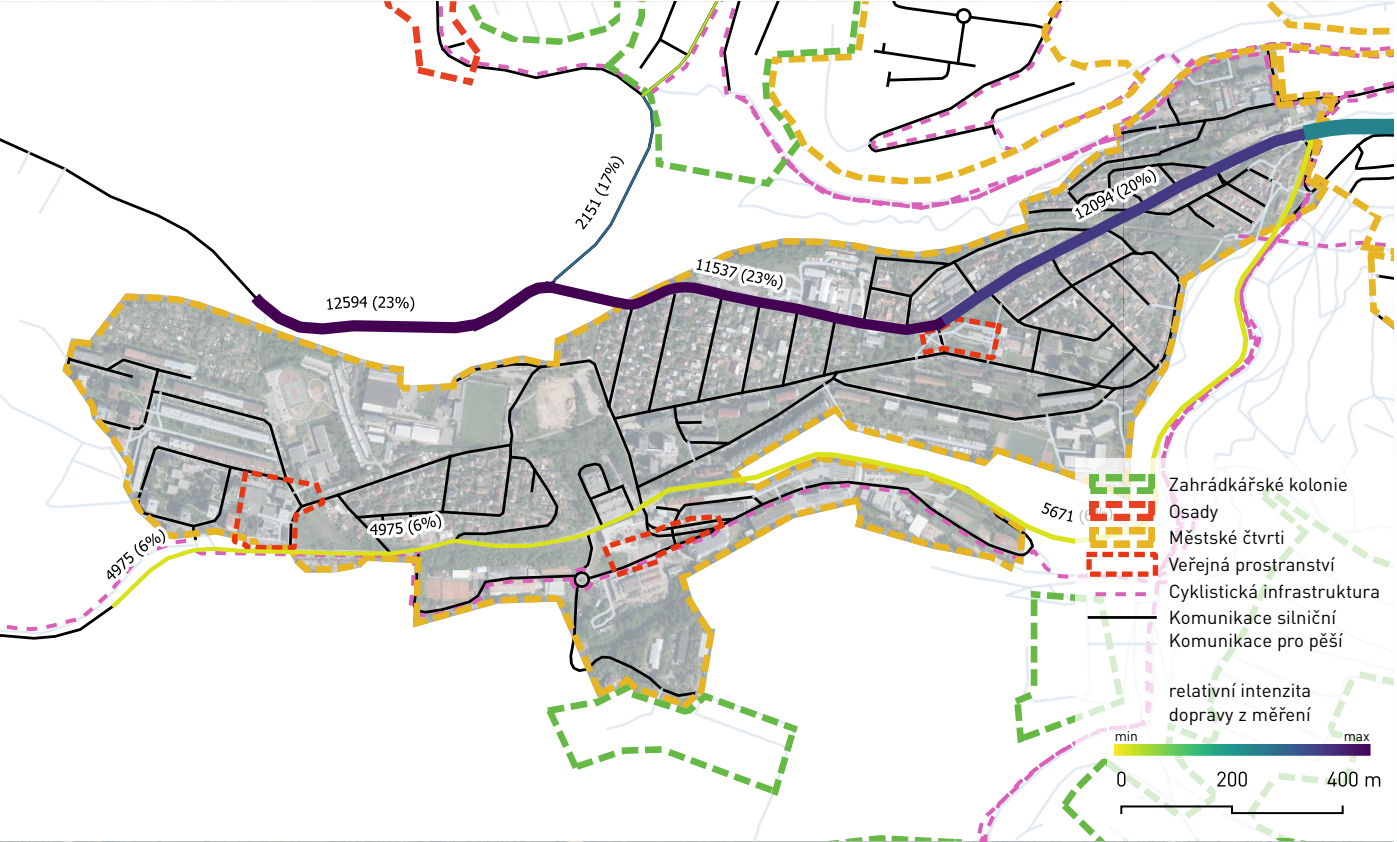
V Borovině můžeme v současnosti sledovat tři podobně velké plochy veřejných prostranství v různých podobách a s diametrálně odlišným charakterem. Začneme tím, které má našlápnuto nejlépe a to ulicí Tomáše Bati. Její okolí v posledních letech výrazně prokouklo, terénní dispozice a historická zástavba dávají vzniknout pláckům a zákoutím různých měřítek, konverze stávajících budov umožňuje rozličné polyfunkční využití jejich vnitřních prostor a vzniká tu tak opravdu zajímavý kousek města. Naproti tomu prostorově naddimenzované Dělnické náměstí skoro připomíná místo, na které všichni zapomněli. V okolí není dostatečná sídelní hustota, aby tu byl zájem prostor využívat celý, přesto by alespoň jeho část zasloužila kultivaci, která vůbec umožní plnění funkce veřejného prostranství. Je zde na zvážení, zda plochy kompletně koncepčně nepřeuspořádat a změnit zařazení ploch v územním plánu, veřejná zeleň (VZ) nejen že v současné podobě má pramalý přínos, ale její údržba zatěžuje městskou pokladnu. Poslední prostranství se pohybuje někde mezi oběma předchozími, v podstatě vytváří bránu do sídliště Nová Borovina, což by do něj asi nikdo na první pohled neřekl. I přes lokálně velmi vysokou

Soupis dopravní infrastruktury

Komunikace třídy		Součet délký tras [m]
I	Silnice I. třídy	1366
II	Silnice II. třídy	1325
III	Silnice III. třídy	0
IV	Místní komunikace	14309
V	Chodníky	23175

sídelní hustotu vypadá většina okolí obchodu, pobočky městské knihovny a pošty, jako zadní trakt závodní kantýny. Místo má slušný potenciál, vzhledem ke své odlehlosti zde bude poptávka po čemkoliv, bylo by však zajisté žádoucí, aby případná změna byla naplánována koncepčně a včas, dříve než se značně řešit výstavba na okolních volných plochách.

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích



Shrnutí

			Severovýchod	Sídlště Hájek	Severozápad	Centrum	Horka Domky	Borovína
Kvalitativní atributy území [-]								
Celistvost území			1	10	2	7	8	2
Dostupnost			5	1	6	10	7	1
Prostupnost			3	1	4	9	10	3
Vybavenost			3	6	7	10	10	1
Zastavěnost			1	5	3	10	5	3
Dostupnost veřejné vybavenosti								
Charakter veřejné vybavenosti		městský průměr	[% obyvatel městské části]					
Školy	Mateřské	94,7	88,5	99,2	100	100	100	99,9
	Základní	84,3	65,9	99,8	99,2	100	100	52,2
Zdravotní péče	Nemocnice	18,2	0	0	21,5	58,5	45,9	0
	Praktici	88,4	98,3	97,4	75,7	100	100	100
	Poliklinika	55,4	7,6	94	84,9	23,7	80,2	0
Obchody, služby		96,1	98,4	99,9	100	100	100	100
Zastávky MHD		92,9	89,2	94,8	96,6	100	99,7	94,2
Soupis dopravní infrastruktury								
Třída komunikace			Součet délky tras [m]					
I. třída			0	0	392	1437	0	1366
II. třída			1077	0	1026	568	442	1325
III. třída			2855	1720	2068	1441	795	0
místní komunikace			17085	4139	16209	10395	15091	14309