

# PELHŘIMOV

urbanistická studie

svět za hradbami

Adéla Šeflová

DIPLOMOVÁ PRÁCE

autor

Bc. Adéla ŠEFLOVÁ

vedoucí práce doc. Ing. arch. Akad. arch. Jiří KLOKOČKA  
Ing. arch. Jana ZDRÁHALOVÁ, Ph. D.

Fakulta architektury ČVUT v Praze  
Ústav urbanismu 15119

letní semestr 2019/2020



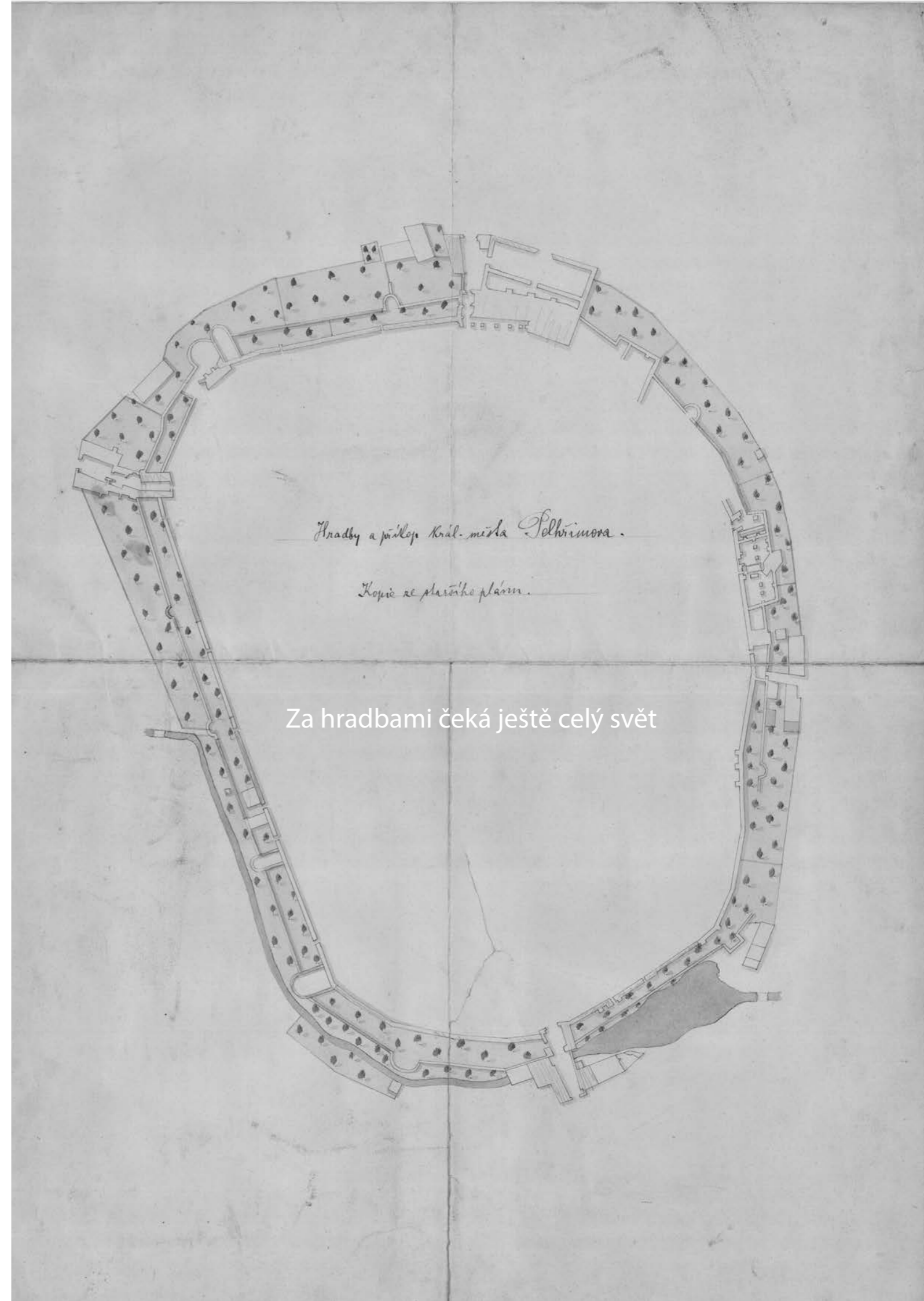
**Urbánní struktura je formována primárně historickými cestami, v tomto rámci reprezentuje nejtrvanlivější stopu vývoje osídlení.**

(The Structure of the Ordinary - Form and Control in the Built Environment, N. J. Habraken, 2000)

**Je třeba chápat chráněná území a okolní urbánní prostředí jako jednu jednotku.**

(The Historic Urban Landscape, F. Bandarin, 2014)

In: Inventura urbanismu 2018



#### **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Praze dne 25. 5. 2020

Adéla Šeflová, autorka

## **PODĚKOVÁNÍ**

Na tomto místě bych ráda poděkovala doc. Ing. arch. Akad. arch. Jiřímu Klokočkovi a Ing. arch. Janě Zdráhalové Ph.D. za jejich odborné vedení a cenné rady, které mi pomohly tuto práci vypracovat. Děkuji také za jejich vřelý, lidský a zároveň profesionální přístup. Dále bych chtěla poděkovat Ing. arch. Vítu Rýparovi za poskytnutí velice cenných podkladů (mapových, obrazových) o vývoji a struktuře města Pelhřimov.

# PŘEDMLUVA

Proč zrovna tento projekt a proč zrovna Pelhřimov.

Pelhřimov jakožto historické město,  
město s jádrem chráněným městskou památkovou rezervací,  
město poblíž poutního místa Křemešník.  
Město, které nám tímto naznačuje, že postupným odkrýváním  
jeho vrstev a tajemství budeme objevovat zajímavé příběhy,  
osudy a stopy.

Architektura pro mě znamená příběhy.  
Příběhy minulé, které čteme z jednotlivých kamenů, cihel,  
kovových armatur, štukových výzdob.  
Příběhy nové, které vytváříme nebo si přejeme vytvořit.  
Příběhy žité každým momentem,  
pod střechami domů každého z nás,  
v ulicích, mezi ploty, mezi stromy...

Vzhledem k historickému vývoji celé naší vlasti se nikdy  
nemůžeme zcela oprostít od příběhů minulých. Doprovázejí nás  
každým krokem. V podstatě vždy vstupujeme do území, kde  
již "někdo byl", nebo na toho "někoho" minimálně narazíme při  
zkoumání širších vztahů.

A tak, jak nevyhnutelné bylo se konfrontovat s historií, jsem se  
o historická sídla začala zajímat o něco více.

Během svého magisterského studia jsem se tak dostala ke  
spolupráci při výzkumném projektu NAKI II „Původ a atributy  
památkových hodnot historických měst ČR“ formou výpomoci  
s digitalizováním historických map a prací s gisovými daty.  
A právě Pelhřimov byl jedním z analyzovaných měst v tomto  
výzkumu. To mě přivádí do stavu dnes - návrhu urbanistické  
studie Pelhřimova s přihlednutím k jeho urbanistickému  
historickému vývoji a hodnotám, které tento vývoj přinesl, ale  
také v některých případech i odnesl.

# OBSAH

## ÚVOD

PŘEDMLUVA	9
CÍL PRÁCE	13

## ANALYTICKÁ ČÁST

ZÁKLADNÍ INFORMACE O PELHŘIMOVĚ	16
ŠIRŠÍ VZTAHY	18
PELHŘIMOVSKÝ PŘÍBĚH	20
HISTORICKÝ VÝVOJ POZICE PELHŘIMOVA	26
HISTORICKÝ VÝVOJ V MAPÁCH	32
MĚSTO PELHŘIMOV	38
DOPRAVNÍ DOSTUPNOST	40
KRAJINA	42
TURISMUS	44
FUNGOVÁNÍ MĚSTA	46
FUNKČNÍ VYUŽITÍ ZÁSTAVBY	48
VÝŠKOVÉ DOMINANTY	52
MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA	54
PELHŘIMOVSKÉ PLÁNY	56
MĚSTSKÉ JÁDRO	60
PROMĚNY MĚSTSKÉHO JÁDRA	68
VÝVOJ STRUKTURY VEŘ. PROSTRANSTVÍ	72
MEZI MĚSTEM A KRAJINOU	76

## TÉMA/BOLAVÁ MÍSTA

MÍSTA ŘEŠENÁ V NÁVRHU	84
HISTORICKÉ JÁDRO A BOLAVÁ MÍSTA	88

## NÁVRHOVÁ ČÁST

PRINCIPY NÁVRHU	92
ŠIRŠÍ VZTAHY	94
JÁDRO - PRVOTNÍ ROZVAHY NAD ŘEŠENÍM	100
SITUACE	102
DETAIL 1 - U REKREY	104
DETAIL 2 - HRADEBNÍ OKRUH	112
DETAIL 3 - PARK	120
ULIČNÍ PROFILY	128
SCHÉMATA K NÁVRHU	136

## ZÁVĚR

ZÁVĚREM	143
ZDROJE	144
DOKLADOVÁ ČÁST	146

## CÍL PRÁCE

Cílem tohoto diplomního projektu je vypracovat urbanistickou studii města Pelhřimova s přihlédnutím k hodnotám jeho historického vývoje v urbanistickém měřítku. Projekt reaguje na vlastní život městských památkových rezervací izolovaný od zbytku města, zabývá se pojmy jako je paměť a symbolika místa, respektive celého území tvořeného soustavou jednotlivých míst a jejich vzájemnými vazbami, a to vše zároveň v reáliích současného města.

Nejde o obnovu stavu města v některé z jeho historických epoch, ale o návrh úpravy a transformace vybraných míst pro potřeby současné a budoucí s jasným vědomím, že vstupujeme do území s hlubokou historií a také s jasným vědomím toho, že i to, co vzniká každým momentem, se tou chvílí stává odkazem pro budoucnost.

Konkrétně projekt prověřuje možnosti předem identifikovaných míst jakožto míst s narušenou urbanistickou strukturou z hlediska jejich historické hodnoty. Ne náhodou se tato místa nachází těsně za hranicí vytyčení městské památkové rezervace. Jde tedy o artikulaci rozhraní mezi něčím, co si možná až křečovitě chráníme a tím „zbytkem“, na který se nedíváme.

I historická města jsou živými organismy, které se proměňují. Každé místo je vždy součástí většího celku. Nikdy nejde o jednotlivost nebo jasně vymezený soubor jednotlivostí. Vše má vazby a kontext.

Celý návrh je ukázkou přístupu k navrhování v kontextu struktury historických sídel.

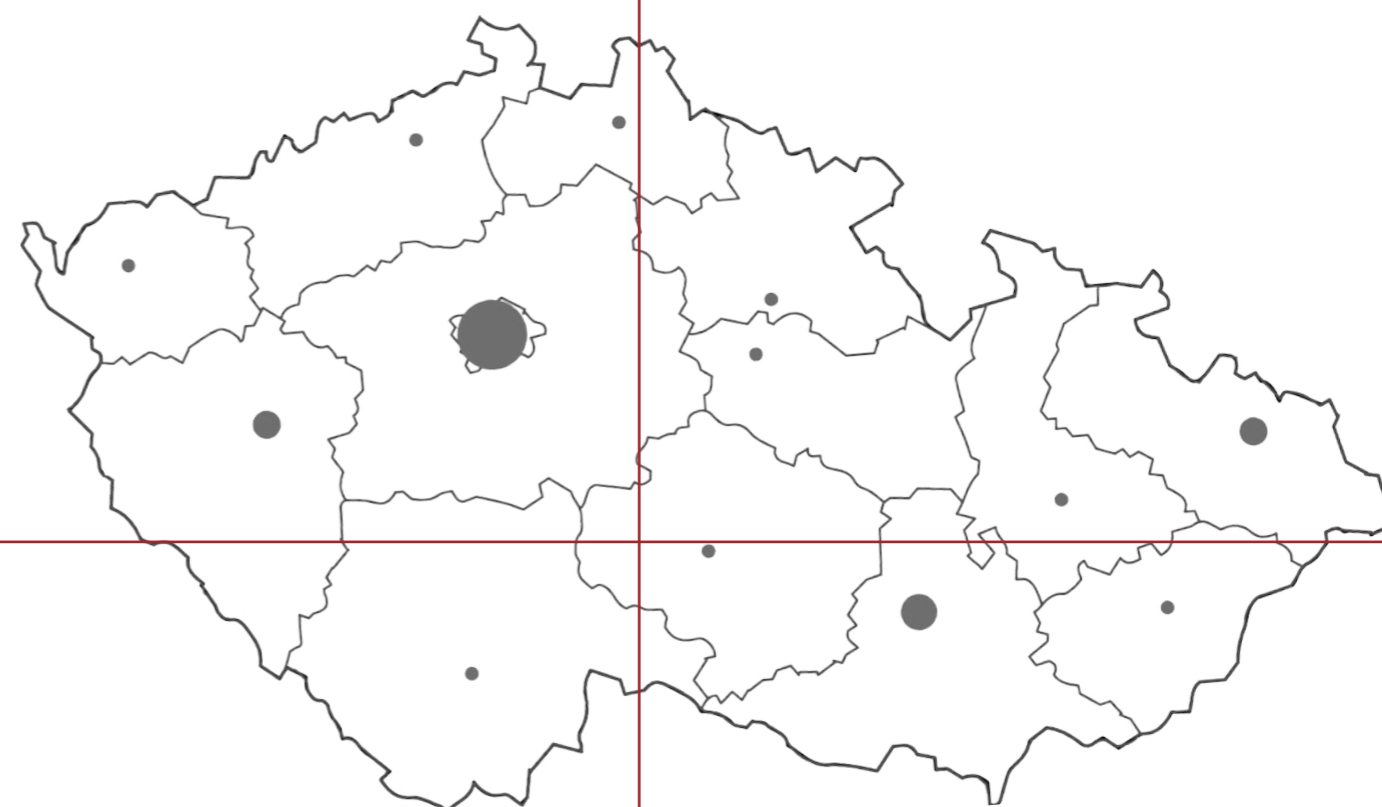
Nástrojem jsou cesty. Cesty jako ukázka kontinua, propojení a směru.

(Naskenovaný originál zadání diplomové práce viz Dokladová část str. 147)



# ANALYTICKÁ ČÁST

49°26' s. š.



15°13' v. d.

# ZÁKLADNÍ INFORMACE O PELHŘIMOVĚ

POČET OBYVATEL: 16 069 (rok 2019)

KATASTRÁLNÍ VÝMĚRA: 95,26 km<sup>2</sup>

NADMOŘSKÁ VÝŠKA: 494 m n. m.

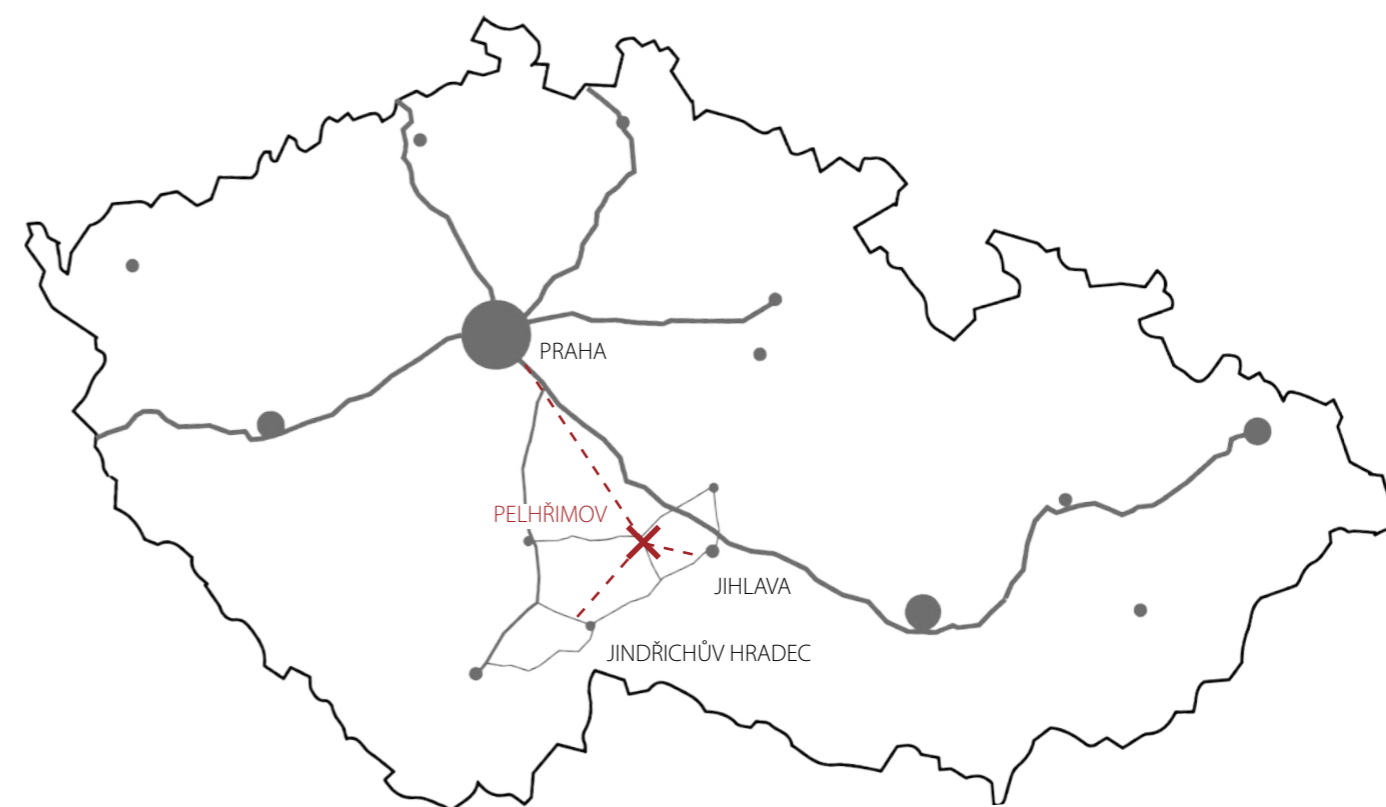
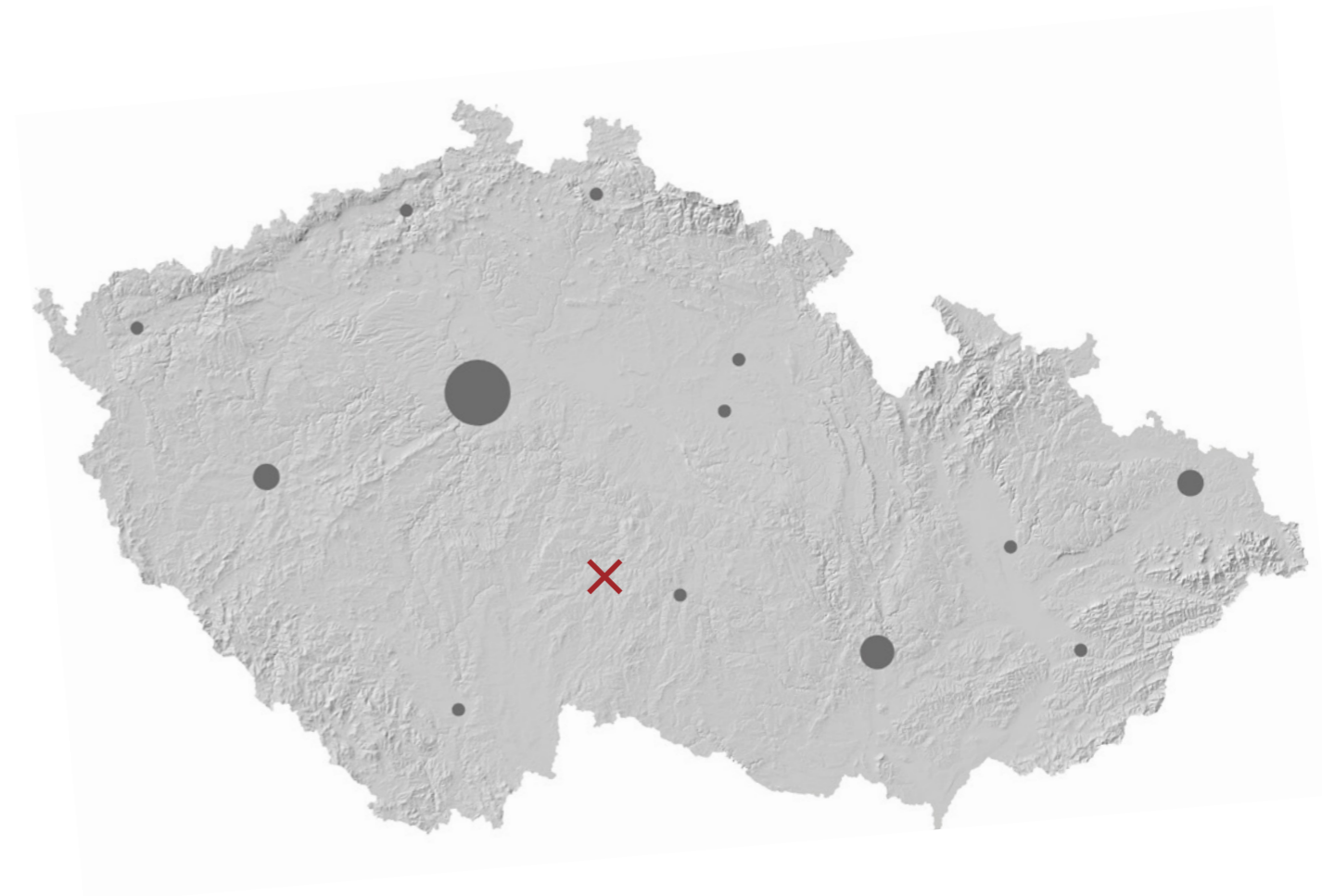
KRAJ: VYSOČINA

OKRES: PELHŘIMOV

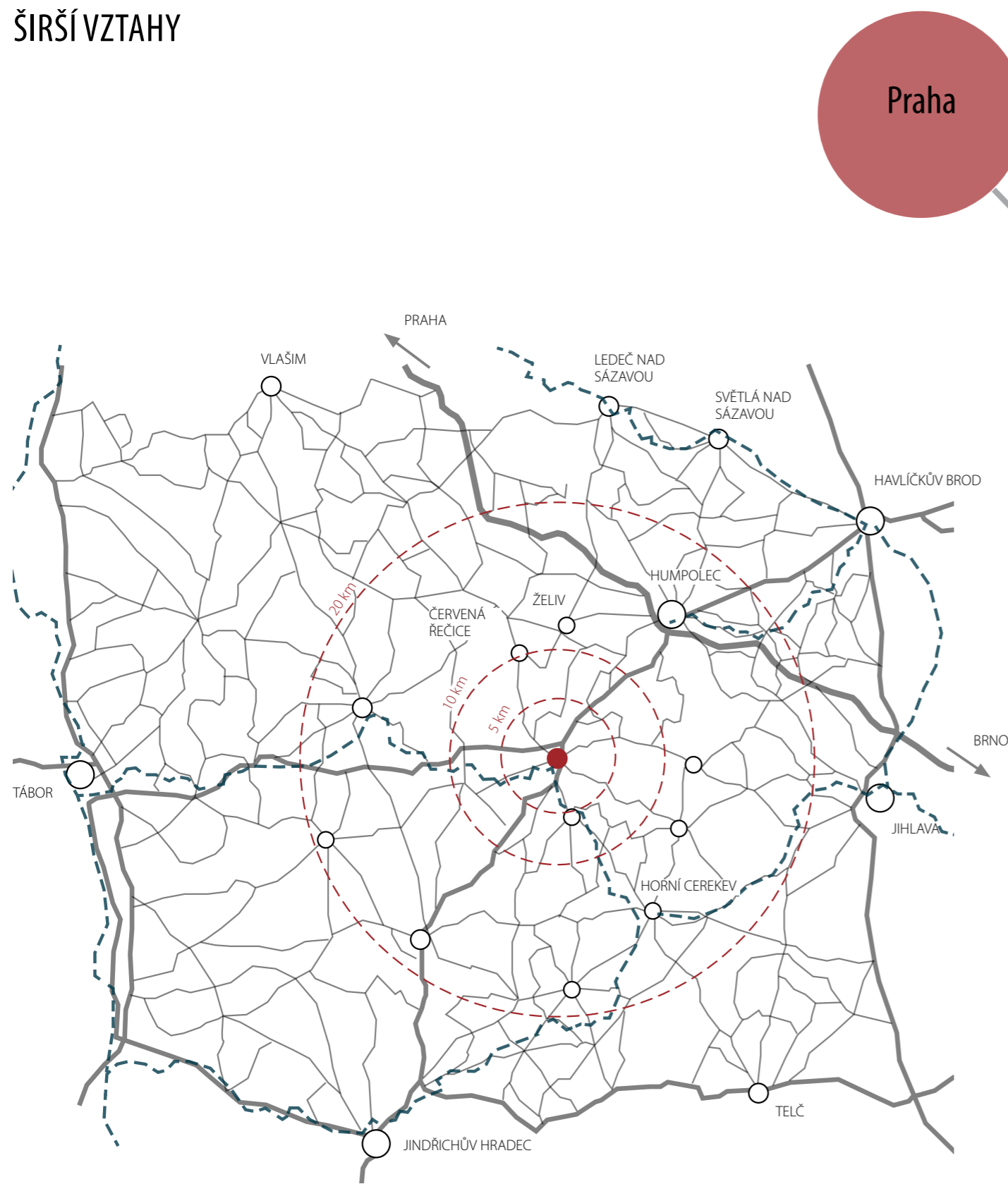


Vyznačení Kraje Vysočina a okresu Pelhřimov

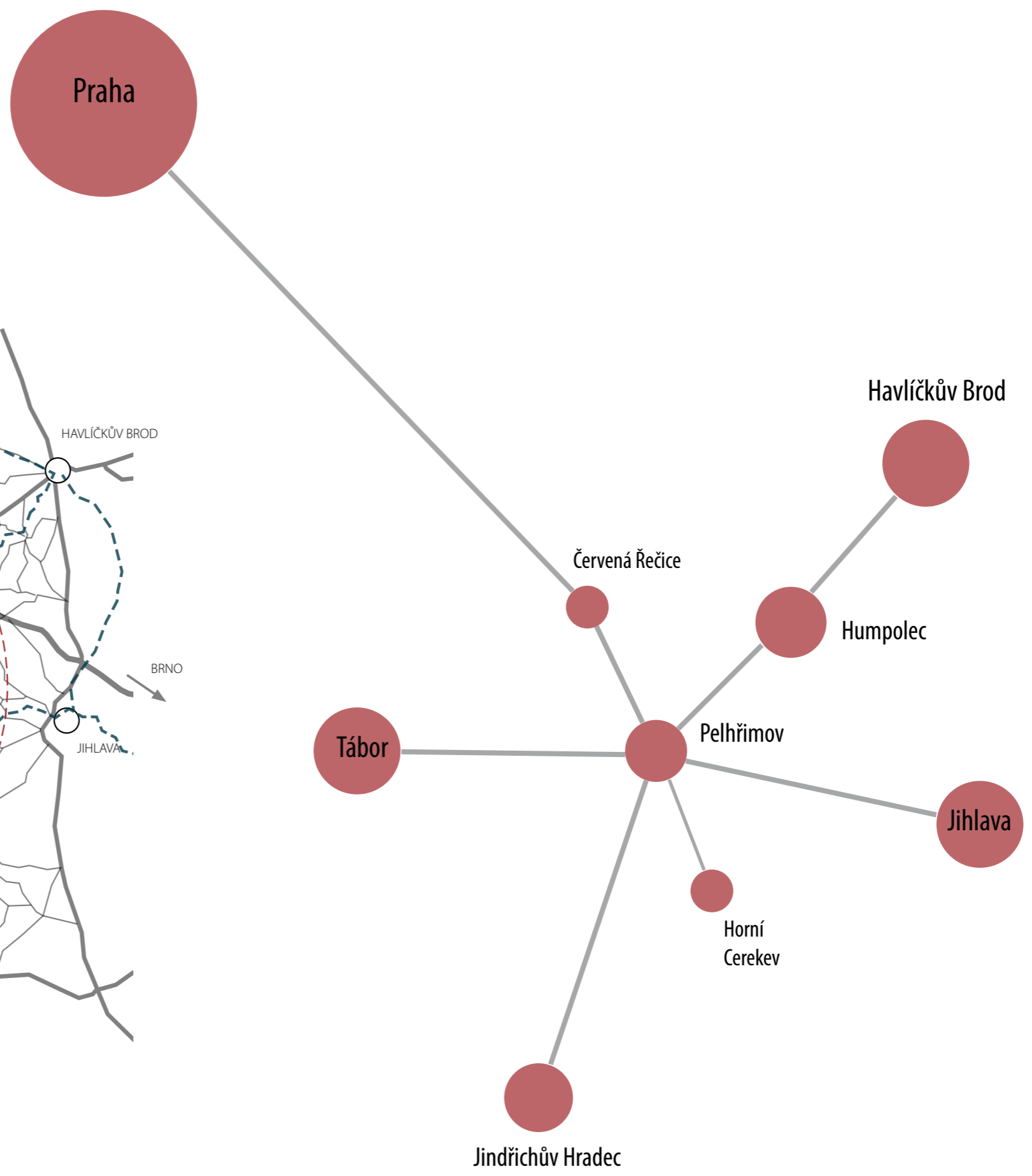
Královské město Pelhřimov se nachází v jihočeské části Kraje Vysočina. Leží přibližně na polovině cesty po dálnici D1 mezi Prahou a Brnem, 27 km západně od Jihlavy, statutárního města Kraje Vysočina, a 74 km severovýchodně od Českých Budějovic. Město leží na okraji Českomoravské vrchoviny a bývá označováno jako "Brána Vysočiny". Město je dopravní křižovatkou dvou silnic I. třídy a turistickým východištěm na Českomoravskou vrchovinu.



# ŠIRŠÍ VZTAHY



- Pelhřimov
- - - dojezdové vzdálenosti 5, 10, 20 km
- - - železniční trať
- dálnice D1
- silnice I. třídy



# PELHŘIMOVSKÝ PŘÍBĚH

*Když zezlátne večerní nebe nad římsovím barokních a renesančních štítů, tak typických pro pelhřimovské náměstí, když se rozsvítí rybí oko hodin na věžičce bývalého zámku a na Rynářské bráně odtrkají dva kozli večerní hodinu, zhoustne stín pod rozkvetlými lipami, dýchne medovou vůní a čtyři lví tlamy na kamenné kašně rozezní tryskající vodou starobylý rynek, ukládající se ke spánku. Ve výklenku zámeckého průčelí nasadí barokní Spravedlnost do své pískovcové tváře úsměv napůl smyslný a napůl ironický, protože páni z Říčan, kteří spravovali město, nepřáli příliš ani pelhřimovským poddaným, ani spravedlnosti samé. Už nevytrubuje hlásný do čtyř světových stran svoje noční fanfáry, aby připomněl sousedům dávnou hornickou minulost i rozpomínku na zasypané havíře z dob, kdy pelhřimovské okolí slynulo bohatstvím stříbra. Vysoká věž, strmějící nad starobylými štíty, tě najednou za měsíčního světla přesvědčí, že krása tohoto města trvá především v jeho siluetě.*

Ladislav Stehlík, Země zamyšlená  
(In: Zdeněk Martínek, Pelhřimov)





Nejstarší zmínky o osídlení na území Pelhřimova spadají do přelomu 12. a 13. století. O území dnešního centra Pelhřimova byla první písemná zmínka zaznamenána v roce 1289 v souvislosti s vypleněním zdejší osady Vítkem z Hluboké. Informace o počtu obyvatel, vzhledu ani velikosti nejstaršího města nejsou známy. Jednalo se spíše o menší nehrazené městečko s populací okolo několika desítek osob. Význam sídla však byl od počátku výrazný. Vzniklo na důležité cestě, bylo přirozeným centrem směny, centrem světské správy i duchovního života.

Po tomto vyplenění starší osady získal biskup Tobiáš z Bechyně právo město znovu založit a opevnit, stalo se tak roku 1290. V tento moment dochází k druhé městské lokaci, která se stala určující pro půdorys města a jeho urbanistický vývoj až do současnosti. Město bylo postupně osídlováno převážně německým obyvatelstvem. Příčinou růstu počtu obyvatel byla ve 13. a 14. století bezpochyby těžba stříbra probíhající v okolí vrcholu Křemešník, který se nachází necelých 10 km východně od Pelhřimova. To přispělo příznivě k rozvoji celé řady řemesel (např. soukenictví, tkalcovství, pivovarnictví – to až od roku 1552, kdy město získalo právo várečné).

Kamenné hradby okolo města se budovaly v průběhu asi 200 let od 14. století. Opevnění bylo zdvojené s parkánem a vodním příkopem, který byl napájen z říčky Bělé. Do města se vstupovalo několika branami s padacími mosty. Nejstarší je brána Jihlavská (Dolní), o které existují zmínky již z první poloviny 15. století.

Roku 1596 byl Pelhřimov povýšen Rudolfem II. na město královské, díky čemuž došlo i k jeho velkému stavebnímu rozmachu. Po vypuknutí třicetileté války nezůstalo město ušetřeno válečných útrap, dokonce bylo na čas obsazeno Švédy. Roku 1622 bylo vypleněno císařským generálem Dampierrem.



Větší požár zažehl ve městě roku 1766 a strávil jeho nemalou část. Obyvatelé znovu vystavěli své příbytky, tentokrát v barokním slohu, proto většina nových domů v historickém jádru města dnes nese tuto podobu.



Obraz města v 18. století, Vojtěch Benedikt Juhn

V 19. století dochází k rozvoji průmyslu. Byly položeny základy kartáčnického, pletářského a škrobářenského průmyslu a také byl vybudován nový pivovar (1899). Svůj podíl na tom také mělo otevření železniční trati z Tábora přes Pelhřimov do Horní Cerekve v roce 1888. Před stavbou železnice jezdil z Pelhřimova od roku 1841 pravidelný dostavník do Prahy.

Již v době před 1. světovou válkou dochází k vzestupu lidnatosti a výstavbě nových městských čtvrtí. To pokračuje poté po 2. světové válce. Pro nově přicházející obyvatele však není v Pelhřimově dostatek bytů, a tak se 2. polovina 20. století nese v řešení potřeb rozrůstajícího se města.

Nová bytová i průmyslová výstavba byla většinou realizována mimo historické centrum, kam se začal výrazně přesouvat i život města. Centrum se tak začalo postupně vylidňovat. Centrum Pelhřimova bylo 15. října 1969 vyhlášeno za městskou památkovou rezervaci k zajištění ochrany cenné historické zástavby na náměstí.

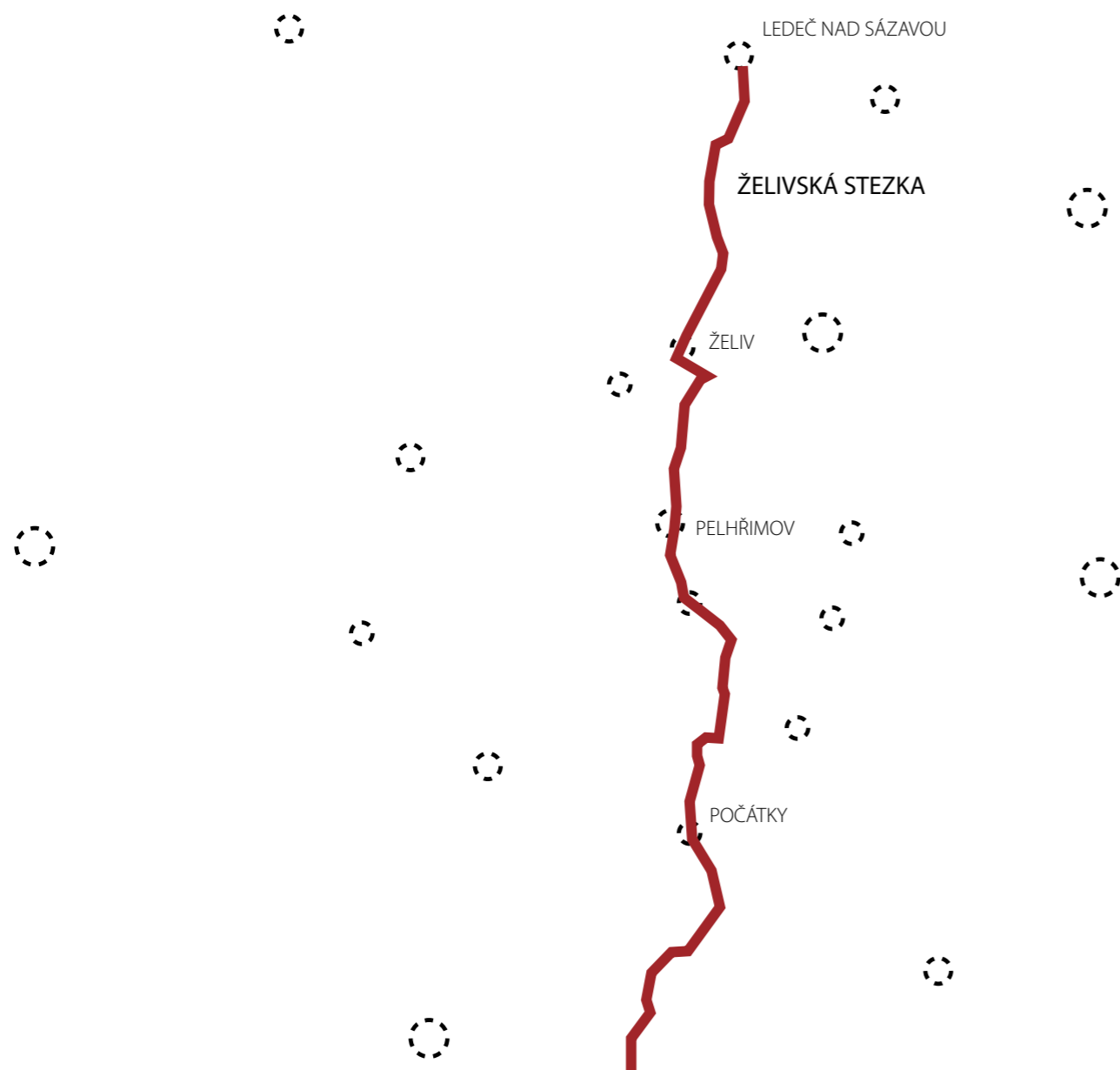
Nejen výstavba nových obytných domů, ale také integrace okolních obcí vedla následovně k výraznému zvýšení počtu obyvatel města. Následná decentralizace však jejich počet opět snížila, takže v současnosti patří Pelhřimov k malým okresním městům v ČR.

# HISTORICKÝ VÝVOJ POZICE A VÝZNAMU PELHŘIMOVA

## ZEMSKÉ STEZKY

Oblast dnešní Českomoravské vrchoviny byla od starověku až do středověké kolonizace pokryta hustými neosídlenými pralesy, již od nejstarších dob v nich ale existovaly umělé průchody, které se nazývaly zemské stezky. Pralesem byly prosekány cesty, po nichž se přepravovaly náklady. Zpočátku to byli jen nosiči, kteří nosili náklad na zádech, později se začaly používat i povozy. Pro stezky byly vyhledávány hlavně vyšší, sušší polohy.

Pelhřimovem procházela tzv. Želivská stezka, známá již od roku 1178. Celá stezka vedla přes dnešní obec Želiv, Pelhřimov, Zajíčkov, Počátky, Palupín, Strmilov, Kunžak a dále se napojovala na stezku vedoucí do Slavonic.



## POVĚST O ZALOŽENÍ MĚSTA PELHŘIMOVA

Ke vzniku města se váže hned několik pověstí. Jedna z pověstí hovoří o tom, že biskup Peregrin, který se při své pouti do Říma v letech 1225 – 1226 zastavil u studánky Belky, byl natolik okouzlen krásou krajiny, že zde založil město, které nazval svým jménem – Pelhřimov. Pelhřimovští měšťané mu zachovali věčnou vzpomínku tím, že jeho siluetu umístili do svého městského znaku. Tato pověst je jednou z mnoha, které si lidé předávali z generace na generaci. Historicky lze doložit snad jen fakt, že v letech 1224 – 1225 byl pražským biskupem Pelhřim (Peregrin) z Vartenberka.

ŘEKA BĚLÁ

## Další z variant pověstí o založení města vypráví tento příběh.

Kdysi dávno byla založena osada na nedalekém vršku. Byl odtud dobrý rozhled, obyvatelé věděli o každém, kdo projel po nedaleké obchodní stezce. Velmi často tam však nepříjemně foukal vítr a pro stavební materiál jezdili stále dál do níže položených míst. Také vody nebyl na kopci dostatek. Jednoho dne zajeli osadníci do údolí říčky Bělé, kde ve stínu stromu ležel muž. „Kdo jsi, poutníku?“ optali se osadníci. „Jsem biskup Pelegrin a jdu do Říma. Kdo jste vy a co zde děláte?“ odpověděl muž. Osadníci vyprávěli o stavbě osady i nesnázích, které jejich dílo doprovázely. Biskup jim odvětil: „Proč nepostavíte osadu rovnou tady? Je zde voda, dřevo i úrodnější půda.“ Mnozí z osadníků pak začali znovu stavět na novém místě, v údolí. Později jednali o tom, jak město pojmenovat. Vzpomněli si na moudrou poutníkovu radu, a na jeho památku pojmenovali město Pelhřimov.

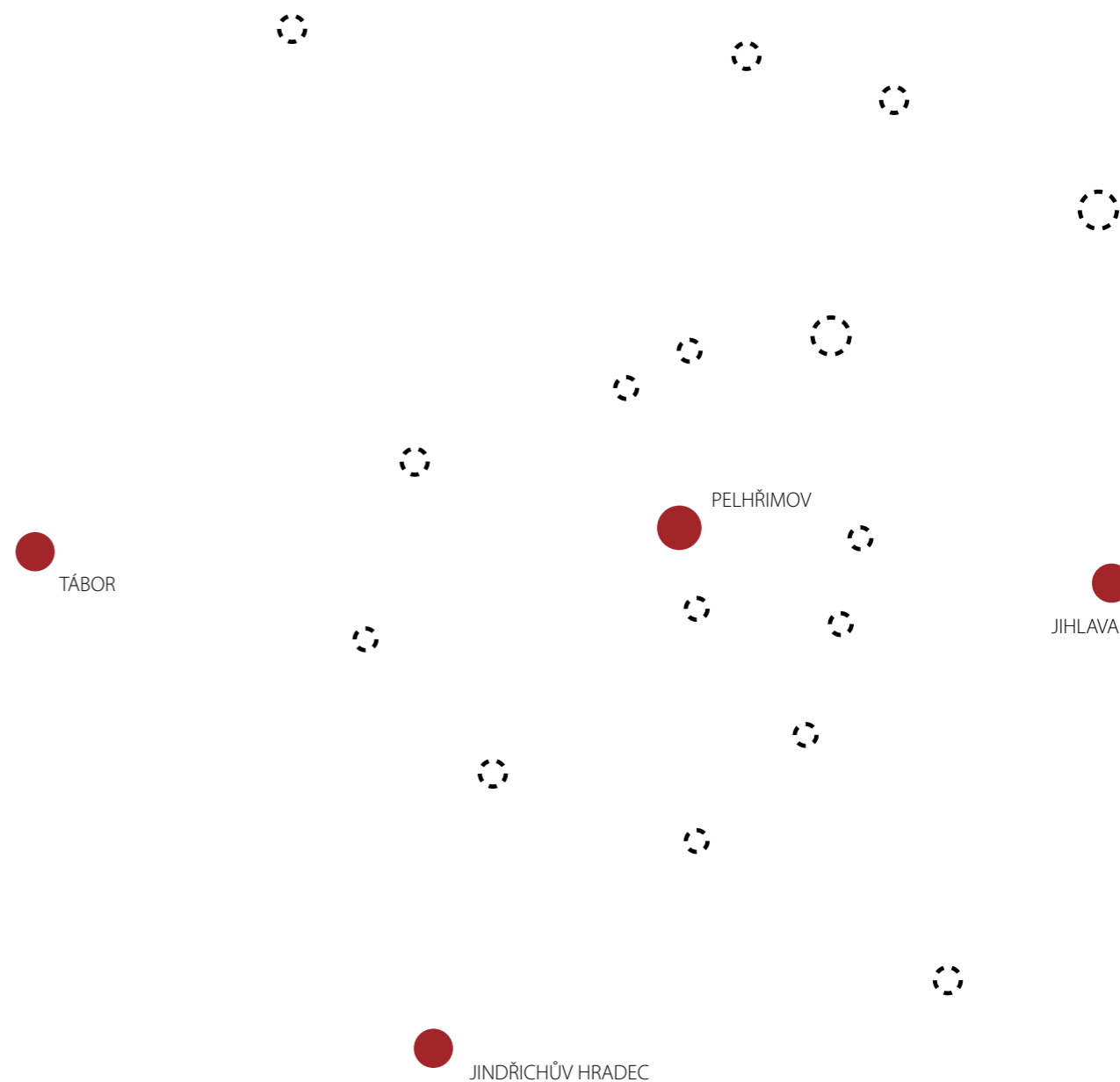
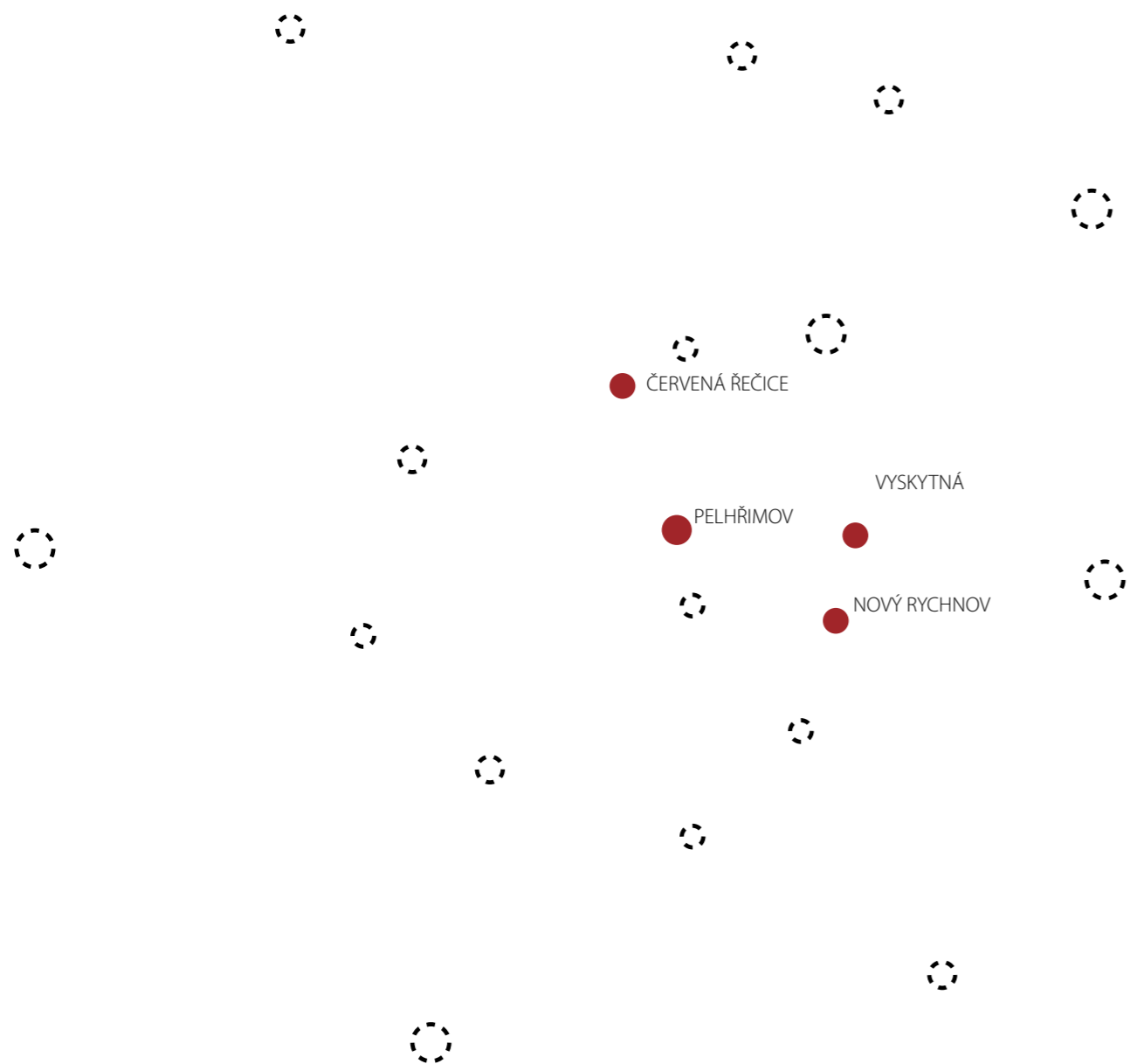
## ŘEČICKÉ PANSTVÍ

Území, na němž Pelhřimov leží, se dostalo do majetku pražských biskupů za vlády knížete Vladislava II., který rozsáhlé území tzv. Želivského újezdu daroval roku 1144 biskupu Ottovi jako vyrovnání za spor o hrad Podivín, který vedlo pražské biskupství s biskupem olomouckým. Pelhřimov se tak stal součástí panství, jehož centrem byla Červená Řečice, zde měli biskupové postaveno své sídlo. Poloha Pelhřimova v rámci panství byla výhodná, ležel totiž téměř v jeho geografickém středu.

Celé řečické panství mělo značnou rozlohu, čítalo 93 osad a 4 města (Řečici, Pelhřimov, Rychnov a Vyskytnou), měřilo asi 370 km čtverečních. Převažovalo zde české osídlení.

## ZA HUSITSKÝCH VÁLEK

V dobách husitských stálo město na straně táboritů. Z města samotného i z jeho okolí pocházely výrazné osobnosti, které husitské hnutí silně ovlivnily. Především to byl tábořský biskup Mikuláš Biskupec z Pelhřimova, pokračovatel Husův. Sám Hus navazoval na zdejšího rodáka Tomáše ze Štítného. Město Pelhřimov mělo výhodnou polohu, jelikož leželo na hranicích zájmů pánů z Hradce, z Rožmberka, katolické Jihlavy a kališnického Tábora. Právě díky této poloze se stal Pelhřimov místem, kde se odehrály zemské sjezdy, jež měly smířit kališnickou a katolickou stranu a uklidnit poměry v Čechách.





## OKRESNÍ MĚSTO

Po zrušení poddanských vztahů v Rakouském císařství roku 1848 zaujaly místo vrchnosti nové instituce státní politické a soudní správy. Přichází tak nové územní obvody - okresy. Pelhřimov se stal sídlem soudního okresu. Jeho jádrem se stalo území panství města a sousedních panství Červená Řečice a Nový Rychnov (v podstatě jde tedy o území předhusitského Řečicka, viz Řečické panství).

Po vymezení soudních okresů se vymezovaly také politické okresy (obvody působnosti okresních hejtmanství). Tyto okresy byly rozsáhlejší (zahrnovaly často dva nebo více soudních okresů). I v tomto případě si Pelhřimov obhájil pozici správního centra a stal se sídlem úřadu politické správy pro správní okres zahrnující čtyři soudní okresy (Kamenice nad Lipou, Pacov, Pelhřimov, Počátky). Byl jedním z největších politických okresů v Čechách.

V roce 1960 se Pelhřimov stal centrem nově vytvořeného rozsáhlejšího okresu, který zahrnoval i okolí Pacova a Humpolce. Celý okres byl přiřazen k Jihočeskému kraji.

Po zřízení Jihlavského kraje (dnešního Kraje Vysočina) v roce 2000 se Pelhřimov stává jeho součástí.

# HISTORICKÝ VÝVOJ V MAPÁCH

MINERSKÝ PLÁN Z 18. ST. ↻



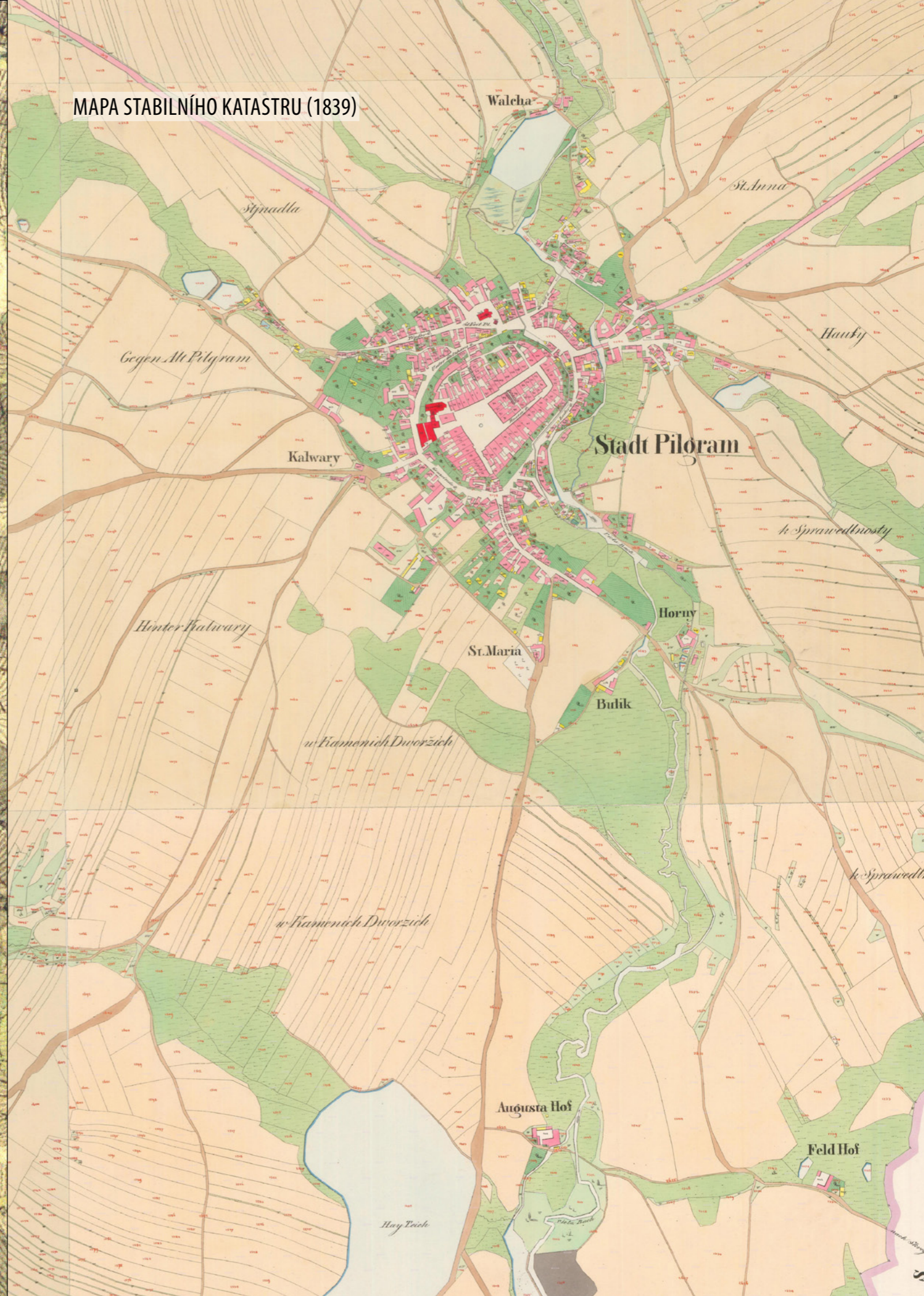
- Uspovědný  
i připomenutí
- A Farní kostel sv. Bartoloměje
  - B Hlavní strážnice
  - C Město tržnice
  - D Služba
  - E Horní brána
  - F Horní brána
  - G Dolní brána
  - H Fortna
  - I Sv. Vít, kostel a knihovna
  - K Kaple Sedmibol. P. Marie
  - L Kalvarie
  - M Švechár
  - Čís. 1 Banšty dům a obydlí velitelova
  - 7 Město stola
  - 8 Dělnický
  - 9 Městský špitál
  - 11 Městský vězení
  - 12 Kádnice
  - 33 Pivovar
  - 55 Sladovna
  - 56 Horní náhon stola
- Měřitko ve vid. sahách

GRUND RISS  
DER KÖNIGLICHEN FREYSIEDLUNG  
**PILGRAM,**  
WIE SOLCHIE IM JAHR 1777 GEOMETRISCH  
ALFGENOMMEN WORDEN.  
DEM LÖBL. WOHLWEISEN MAGISTRAT  
GENÜMFT  
VON DEM DASSELBST BEQUARTIERTEN  
K. K. FELD-MINEURS CORPS.

II. VOJENSKÉ MAPOVÁNÍ (1836 - 1852)



MAPA STABILNÍHO KATASTRU (1839)



ORTOFOTO 1949



ORTOFOTO 2019



# MĚSTO PELHŘIMOV



# DOPRAVNÍ DOSTUPNOST

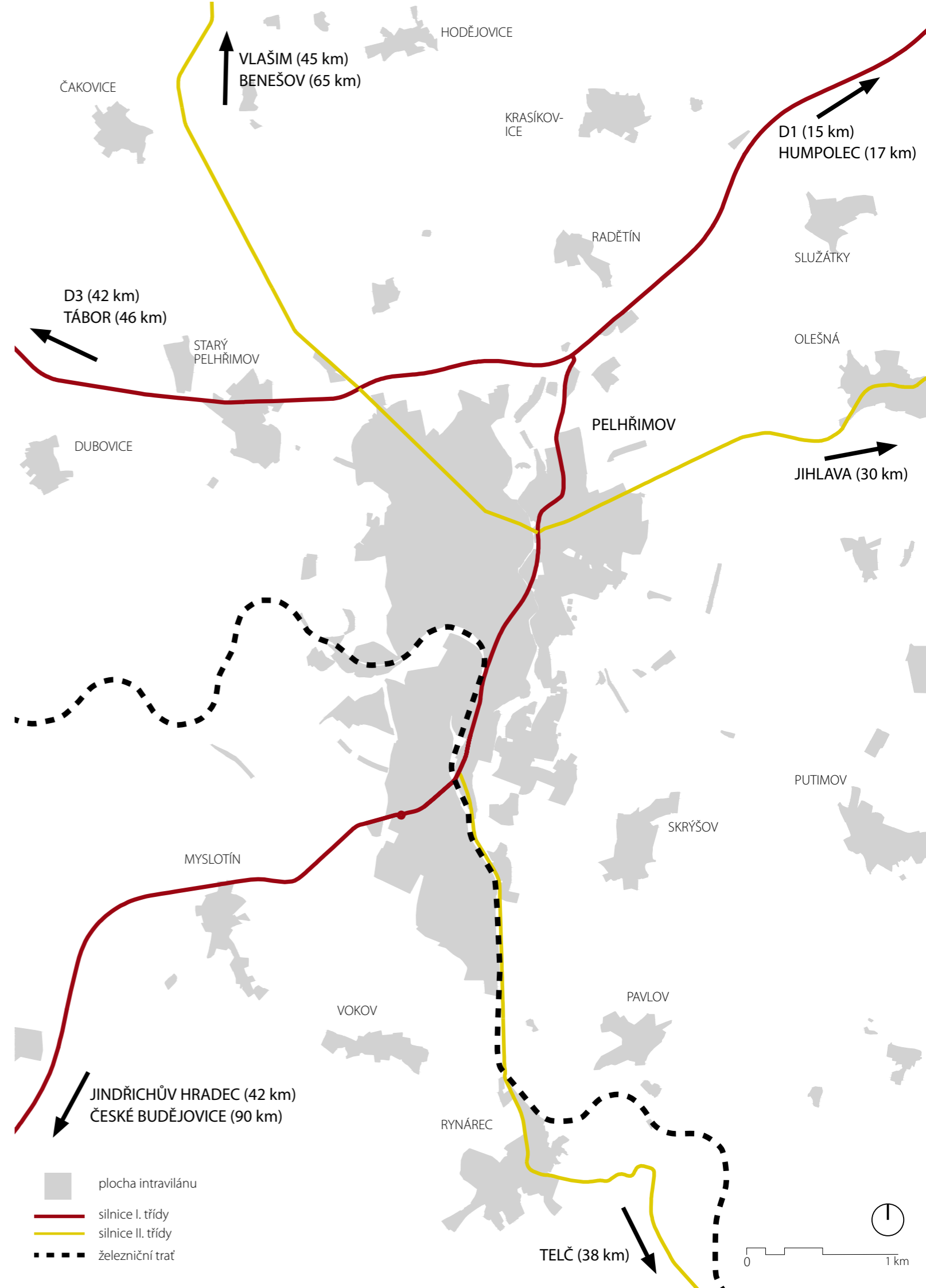
## SILNIČNÍ DOPRAVA

Město je dobře dopravně dostupné, prochází tudy významná silniční komunikace České Budějovice - Svitavy, která představuje pro Pelhřimov spojnici s dálnicí D1. Právě v Pelhřimově se na tuto komunikaci napojuje další silnice I. třídy vedoucí dále na Tábor a Plzeň. S Jihlavou je Pelhřimov propojen silnicí II. třídy, která pokračuje do Velké Bíteše a dále na hranici Kraje Vysočina.

Tato dopravní dostupnost a blízké napojení na dálnici D1, která Pelhřimov spojuje jak s Prahou, tak s Brnem, s sebou samozřejmě nese i určitá negativa pro město samotné. Silnice I. třídy procházející městem severojižním směrem vybudovaná v 70. letech 20. století jako městský průtah vytváří ve městě určitou bariéru, která je pro chodce nepříjemná. Chodec je tu posunut v hierarchii až daleko za auta, což dokládá i to, že pro překonání silnice na některých místech musí chodec použít podchod. Silnici využívají i nákladní auta, sjíždějící z dálnice D1 a pokračující dále na jih. Tomuto průtahu by podle záměrů územního plánu (viz územní plán) měl v budoucnosti odlehčit obchvat, který by měl být vybudovaný na západní straně od města. Dle mého názoru se jím ale naprosto přetrhne dnes úzká vazba na lokální úrovni Pelhřimov - Starý Pelhřimov, jelikož obchvat má probíhat přesně mezi nimi.

## VLAKOVÁ DOPRAVA

Městem prochází jediná železniční trať Horní Cerekev – Pelhřimov – Tábor. Tato trať má z pohledu osobní dopravy spíše regionální význam. Z pohledu nákladní dopravy se jedná o trať spíše místního významu. Trať spojuje město Pelhřimov s významnějšími tratěmi Jihlava – Veselí n. Lužnicí a České Budějovice – Veselí nad Lužnicí - Tábor – Benešov u Prahy. Vlakové nádraží se nachází v těsné blízkosti nádraží autobusového v Nádražní ulici.



## KRAJINA

### RELIÉF

Pelhřimovsko patří mezi výše položené oblasti České republiky s nadmořskými výškami, které neklesají pod 500 a nepřekročí 700 m n. m. Město se nachází v údolí říčky Bělé v Křemešnické vrchovině, která spadá do oblasti Českomoravská vrchovina. V blízkosti katastru města se nachází vrchol Křemešník 765 m n.m.), významný turistický cíl regionálního významu, na jihozápad pak vrchol Troják (704 m n.m.).

Terén se směrem od města zvedá, a to především na jihovýchod.

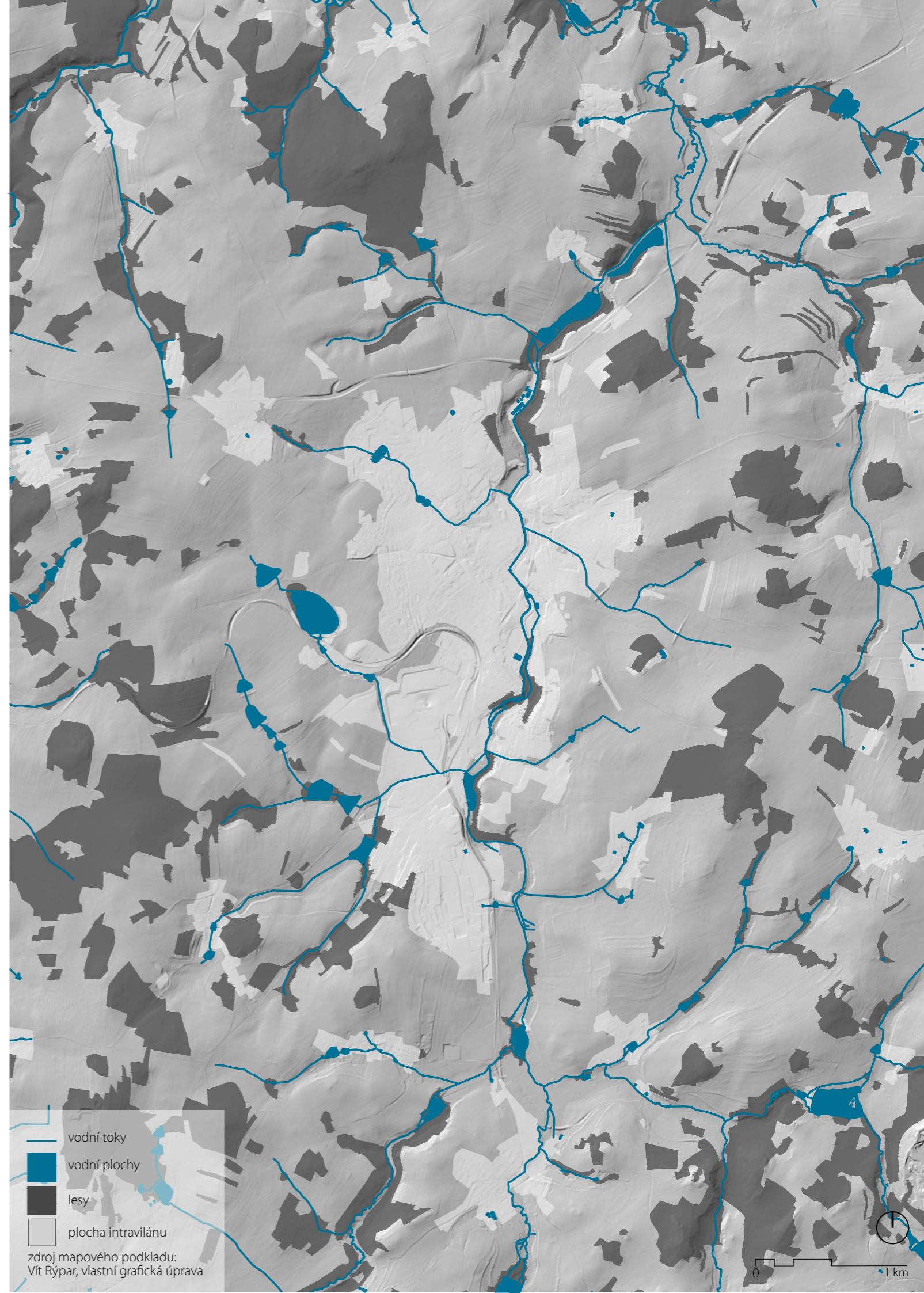


I na historických vyobrazeních můžeme pozorovat, že krajina kolem města byla vždy zobrazována jako kopcovitá, a město samotné pak leží v údolí řeky Bělé. (Rytina, Anton Johann Venuto, 1809, zdroj: Muzeum Vysočiny, Pelhřimov)

### VODSTVO

Území města Pelhřimov spadá do povodí řeky Labe. Hlavní vodotečí, která od jihu k severu protéká centrum Pelhřimova, je řeka Bělá. Ta zároveň rozděluje Pelhřimov na dvě části, po výtoku z centra (Městských sadů) pokračuje směrem na sever a vtéká do Hejlovky.

V těsné blízkosti města se také nachází několik vodních ploch, a to především na jihozápadní straně od města. Jedná se o rybníky na řece Bělé a jejich přítocích. Mezi největší vodní plochy na území Pelhřimova patří rybník Stráž a Radětínský rybník.



— vodní toky  
■ vodní plochy  
■ lesy  
□ plocha intravilánu  
zdroj mapového podkladu:  
Vít Rýpar, vlastní grafická úprava

## TURISMUS

Na území pelhřimovska funguje síť turistických značených cest spojující historické jádro města například s okolními vesnicemi. Jedna z turistických tras (červená značka), která přichází ze severu skrze Městské sady, dokonce vede skrze město do krajiny až k poutnímu místu, vrcholu Křemešník, pokračuje pak dále na východ a mohli bychom se po ní dostat přes Jihlavu, Třebíč až ke zřícenině kláštera Rosa Coeli v Dolních Kounicích (obec nedaleko od Brna).



Kostel Nejsvětější Trojice na hoře Křemešník, foto: L. Antoš, zdroj: mapy.cz

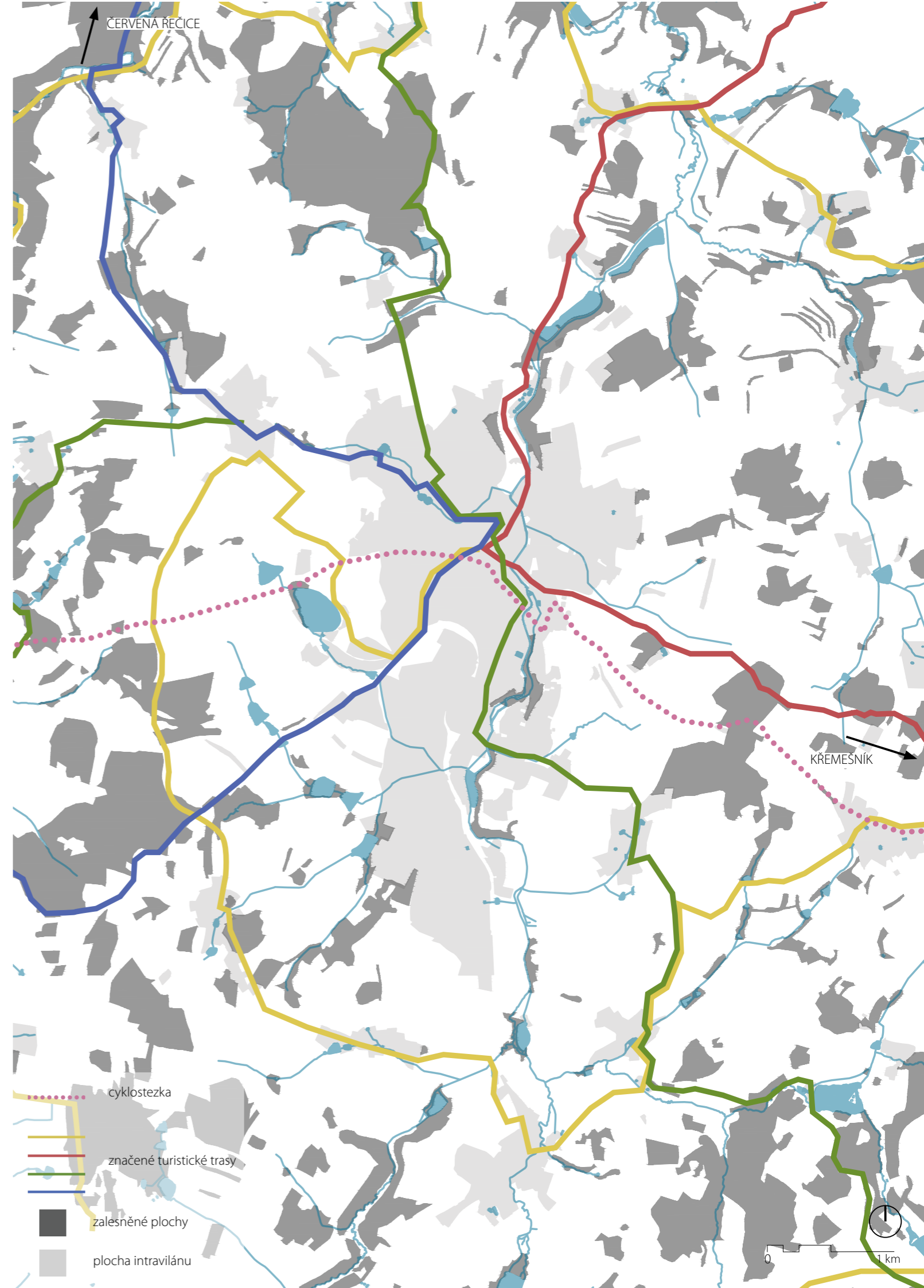
Po modré, zelené i červené značené trase se směrem na sever pak můžeme dostat do Červené Řečice, vzdálené od Pelhřimova vzdušnou čarou 9 km. Ta byla ve 12. století centrem biskupského panství, do kterého spadal mimo jiné i Pelhřimov.



Zámek Červená Řečice, foto: M. Krupa, zdroj: mapy.cz

Městem prochází jedna značená cykloturistická trasa Pelhřimov – Křemešník – Nový Rychnov – Třešť, která je napojená na dálkovou cyklotrasu tzv. Českomoravskou stezku.

Na úpatí vrchu Křemešník vzdáleného 10 km od Pelhřimova se v minulosti dolovalo stříbro. Z jedné zasypané štoly vyvěrá pramen chladivé vody. Dle pověsti se zde ve třicetileté válce zastavil raněný voják, aby si umyl rány, a rány se mu rychle zhojily. Tato pověst dala podnět ke vzniku známého poutního místa.

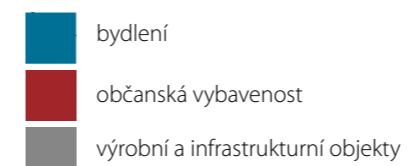
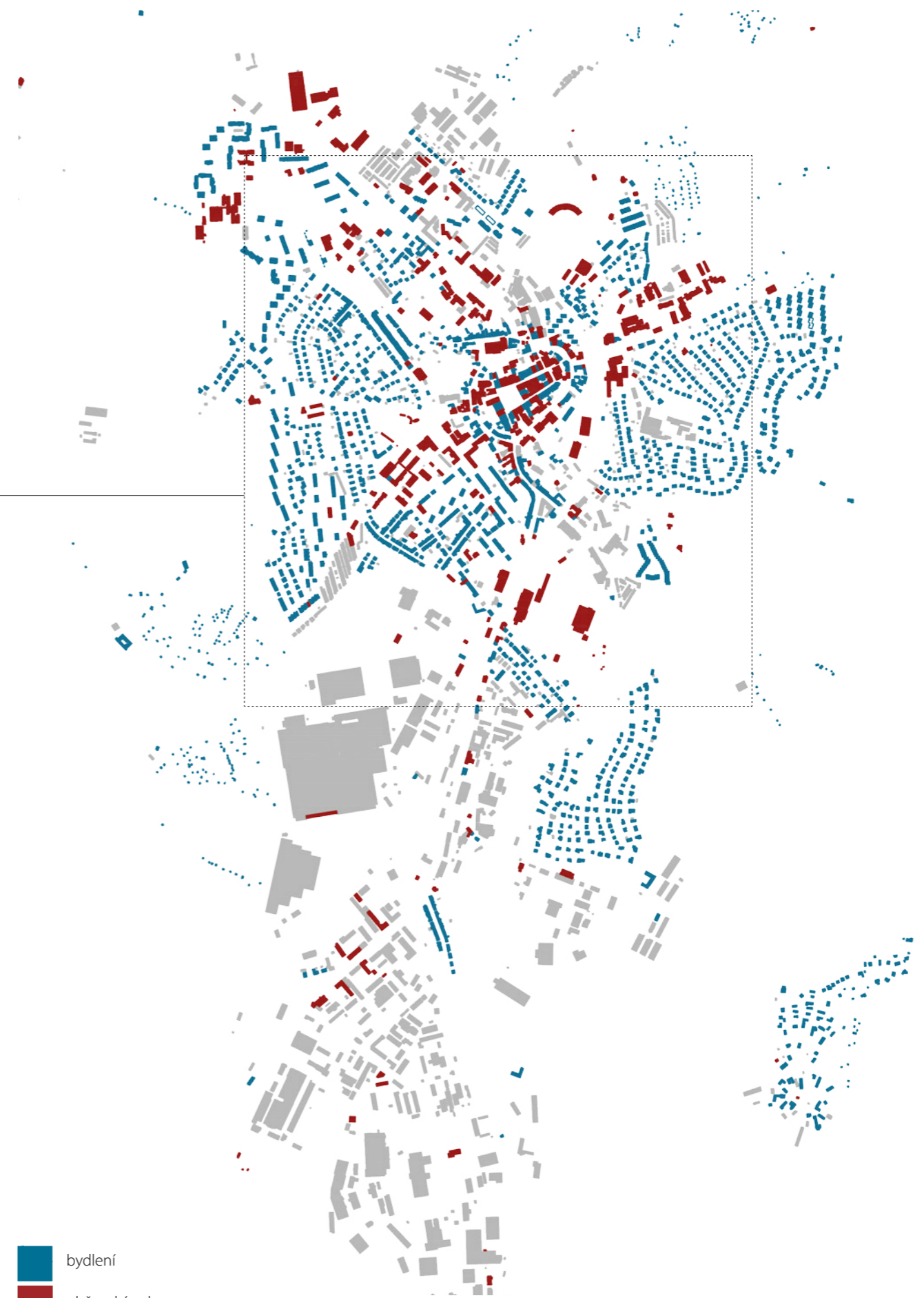
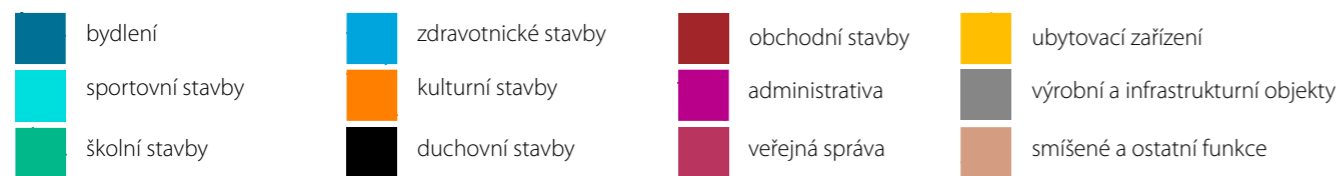




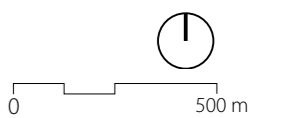
# FUNGOVÁNÍ MĚSTA



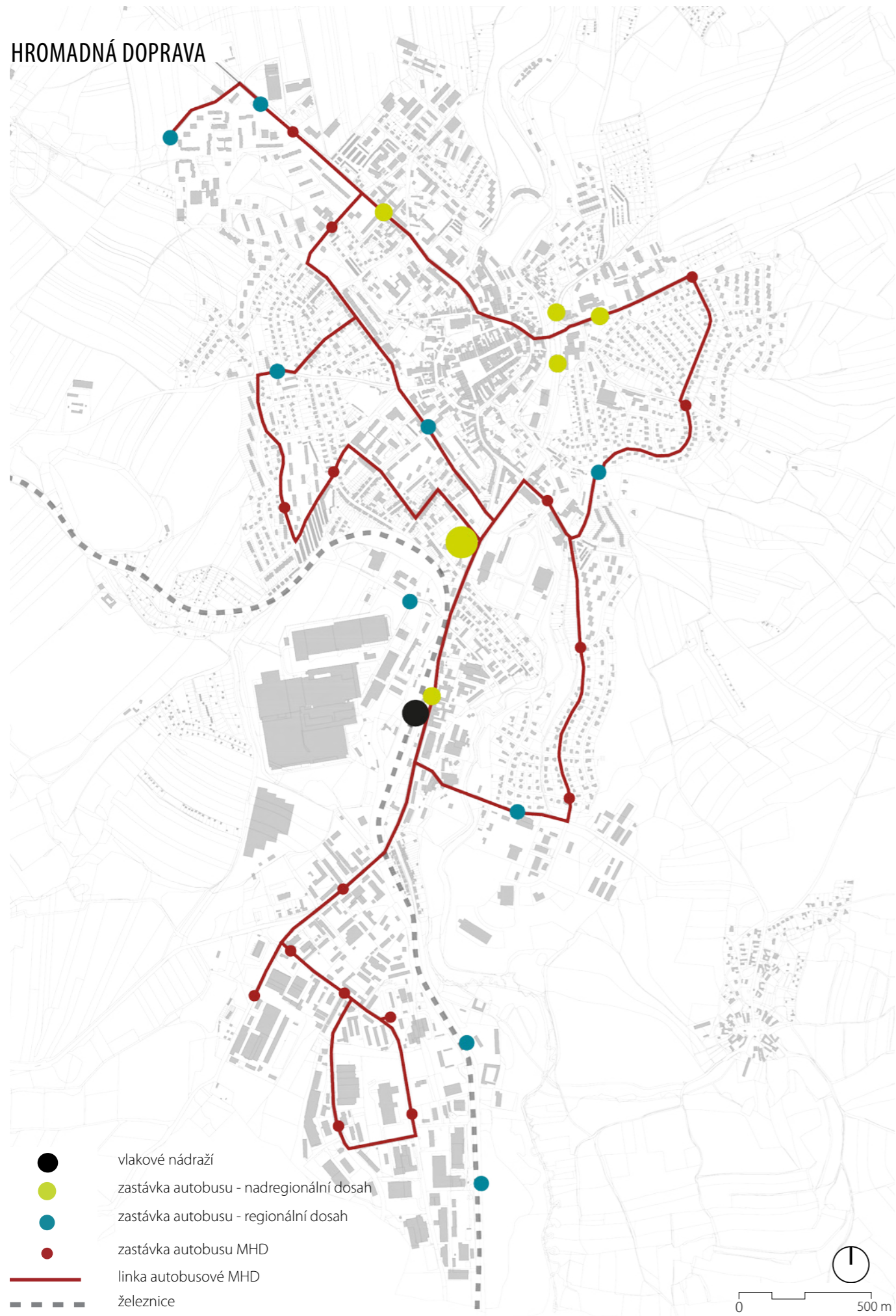
# FUNKČNÍ VYUŽITÍ ZÁSTAVBY



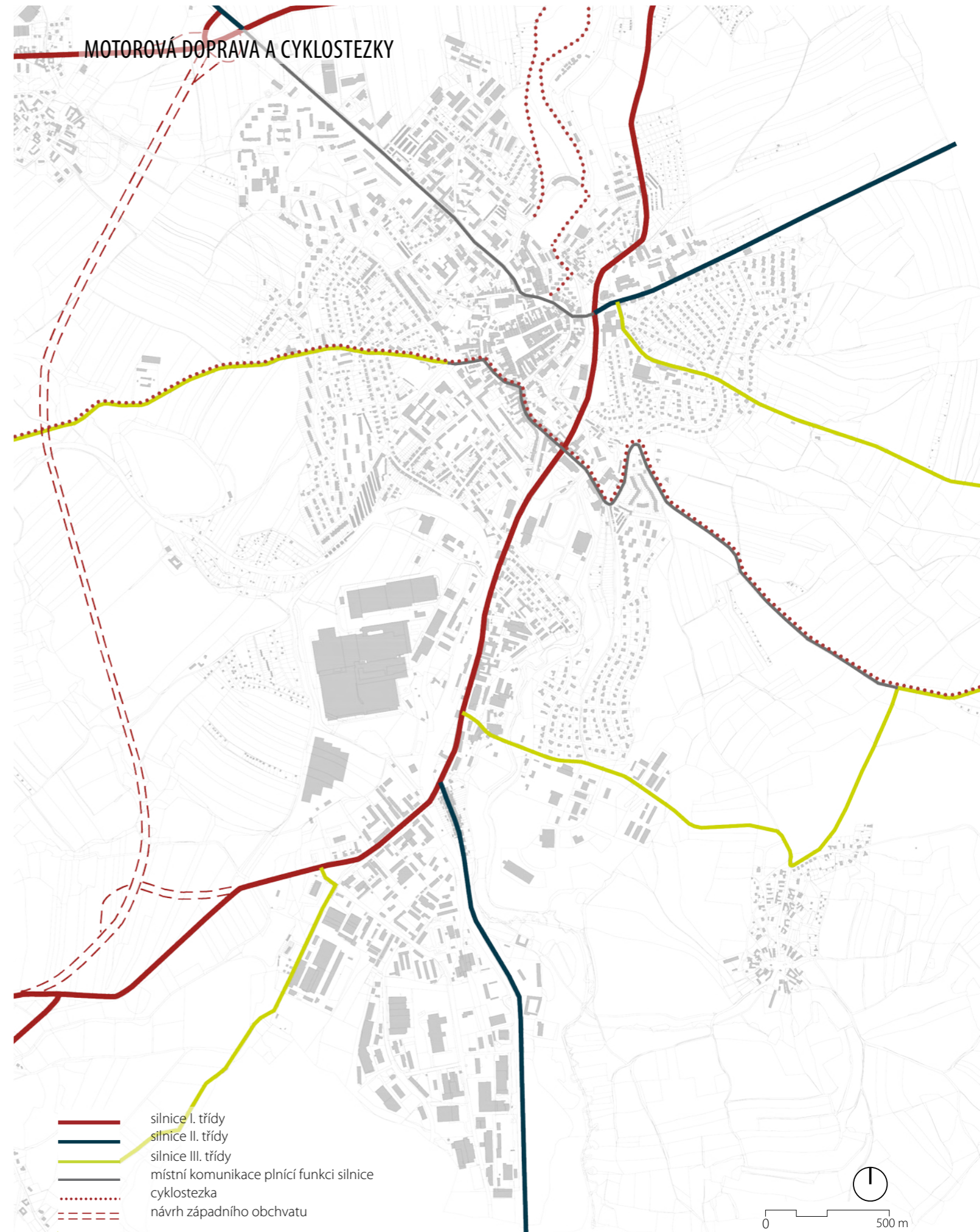
autor funkční analýzy: Vít Rýpar,  
vlastní grafická úprava



# HROMADNÁ DOPRAVA



# MOTOROVÁ DOPRAVA A CYKLOSTEZKY



# VÝŠKOVÉ DOMINANTY/PELHŘIMOVSKÉ PANORAMA



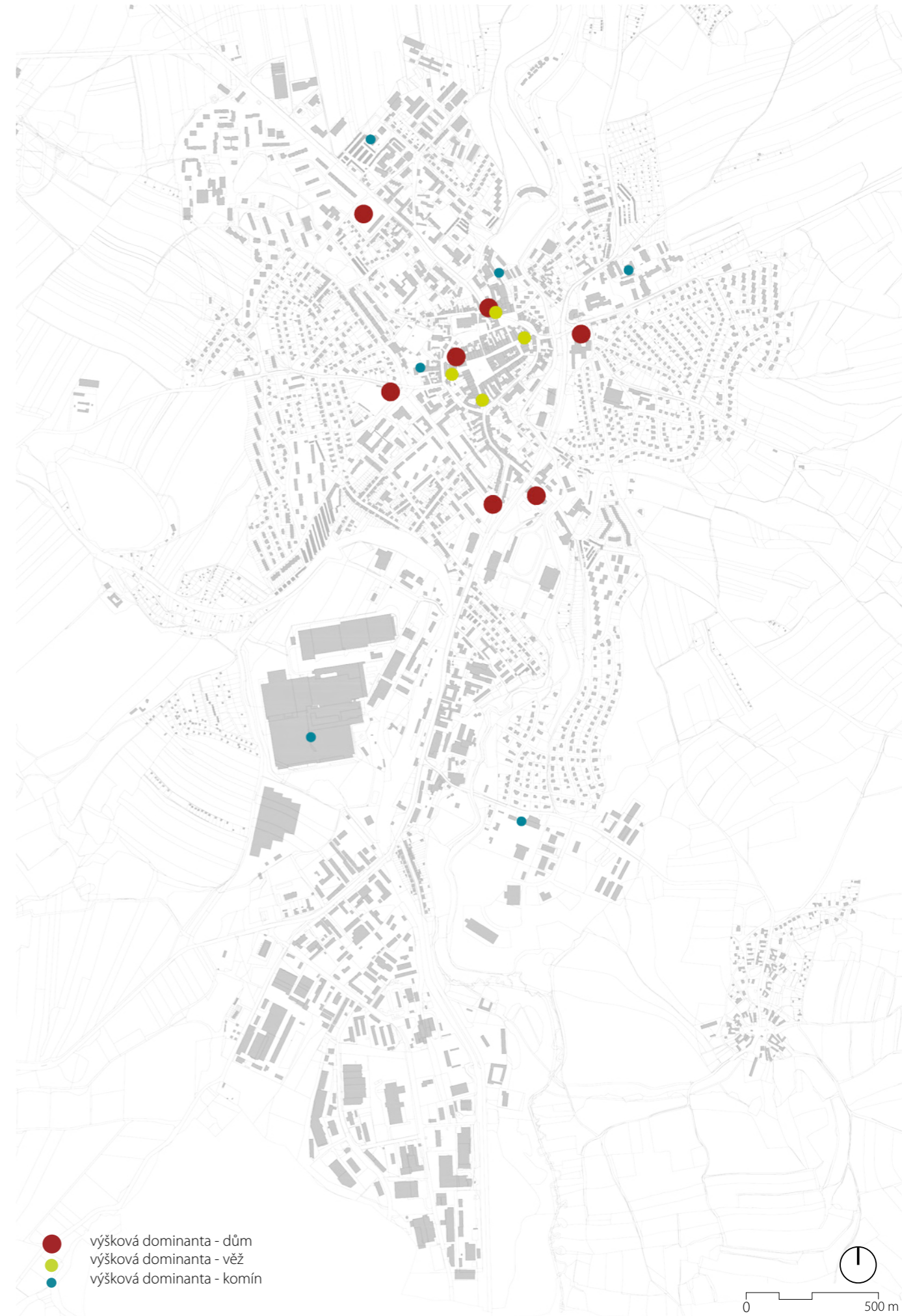
zdroj: <https://commons.wikimedia.org/>



foto: Jan Vaněček, 2009, zdroj: <https://jan-vaneczek.webnode.cz/>



zdroj: Muzeum Vysočiny Pelhřimov



## MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

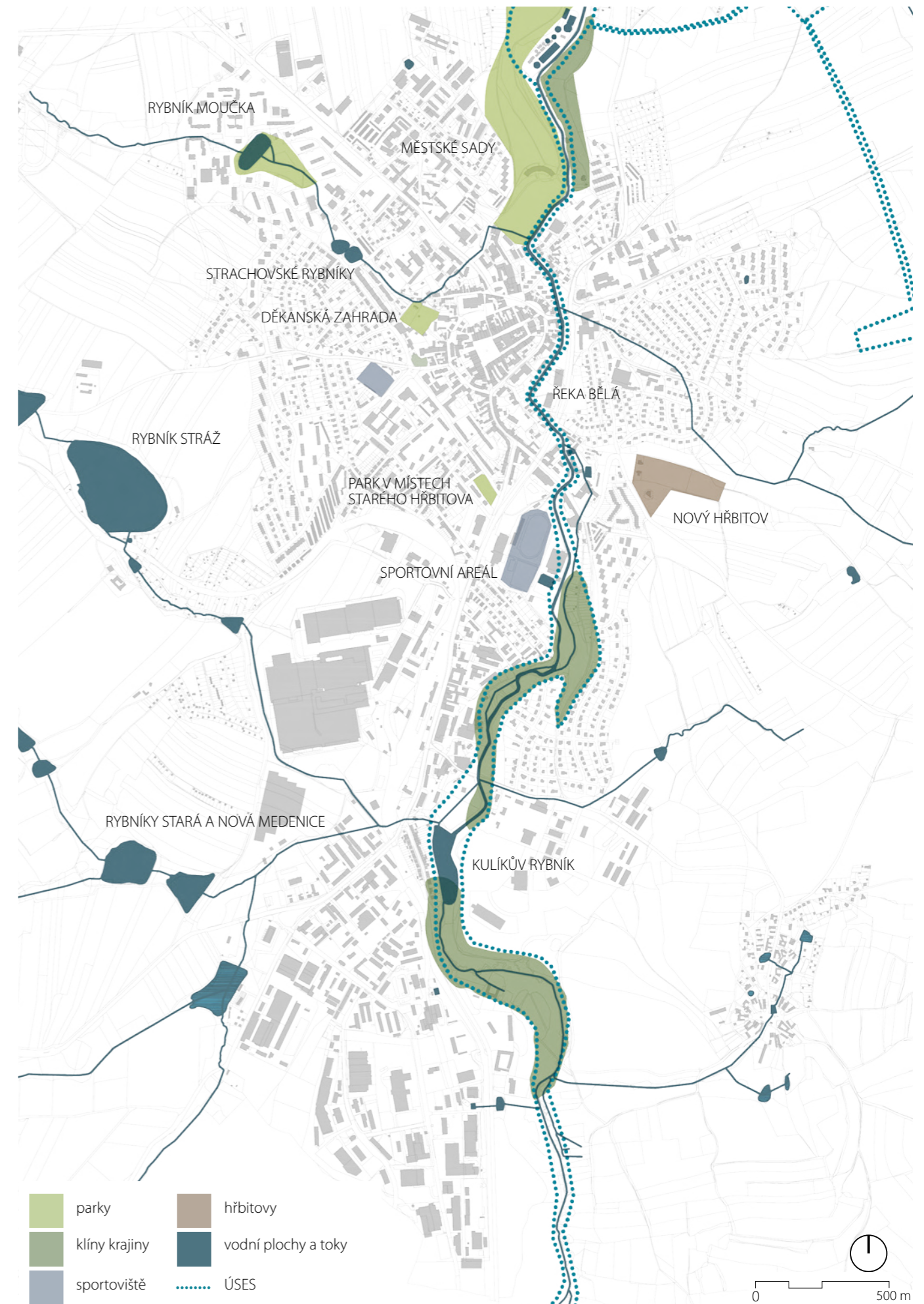
Hlavním městským parkem a zároveň největší plochou městské zeleně jsou Městské sady rozkládající se v severním cípu města. Ty společně s řekou Bělou jsou hlavními fenomény modrozelené infrastruktury města. Společně s krajinným klínem prodírajícím se z jižní části do města tvoří základ pro vedení územního systému ekologické stability (ÚSES). Jeho vedení je v částech nejbližší městskému jádru spojeno už pouze s řekou a jeho vedení v podstatě kopíruje koryto řeky.

Říční koryto Bělé bylo na počátku 20. století zregulováno, a tak ztratilo uvnitř města svůj meandrující charakter. I tak ale řeka a k ní připojené plochy zeleně tvoří severojižně probíhající páteř modrozelené infrastruktury, která je ovšem ve vnitřním městě zpřetrhaná.

Řeku napájejí přítoky potoků, které pramení v nejbližším okolí. Její přítok ze severozápadu společně s rybníkem Moučkou, kolem kterého se rozkládá park sloužící především pro místní sídliště, Strachovskými rybníky a Děkanskou zahradou tvoří relativně propojenou větev připojující se k řece Bělé a Městským sadům. Tuto koncepci zeleně podél toků vnímám ale spíše jako relikv z minulosti, kdy na mapách stabilního katastru můžeme vidět jak vodní toky a potoky jsou souvisle doprovázeny zelenými plochami.



Z Městských sadů, zdroj: vlastní foto



# PELHŘIMOVSKÉ PLÁNY

*Usilovat o pozvednutí královského města Pelhřimov na dynamické město s moderním životním stylem, s bohatou nabídkou vzdělávacích, zdravotnických a sociálních služeb, příznivým podnikatelským prostředím, kvalitním kulturním a sportovním zázemím, hodnotným a zdravým životním prostředím a dalších významných aspektů vytvářející dobré podmínky pro život všech obyvatel a návštěvníků města Pelhřimova. Posilování pozice města Pelhřimova jako přirozeného centra regionu v oblasti uspokojování potřeb občanů (úřady, školy, zdravotní a sociální péče, kultura a sport) a v oblasti spotřeby (obchodní domy, restaurace apod.)*

Znění vize ze Strategického plánu města



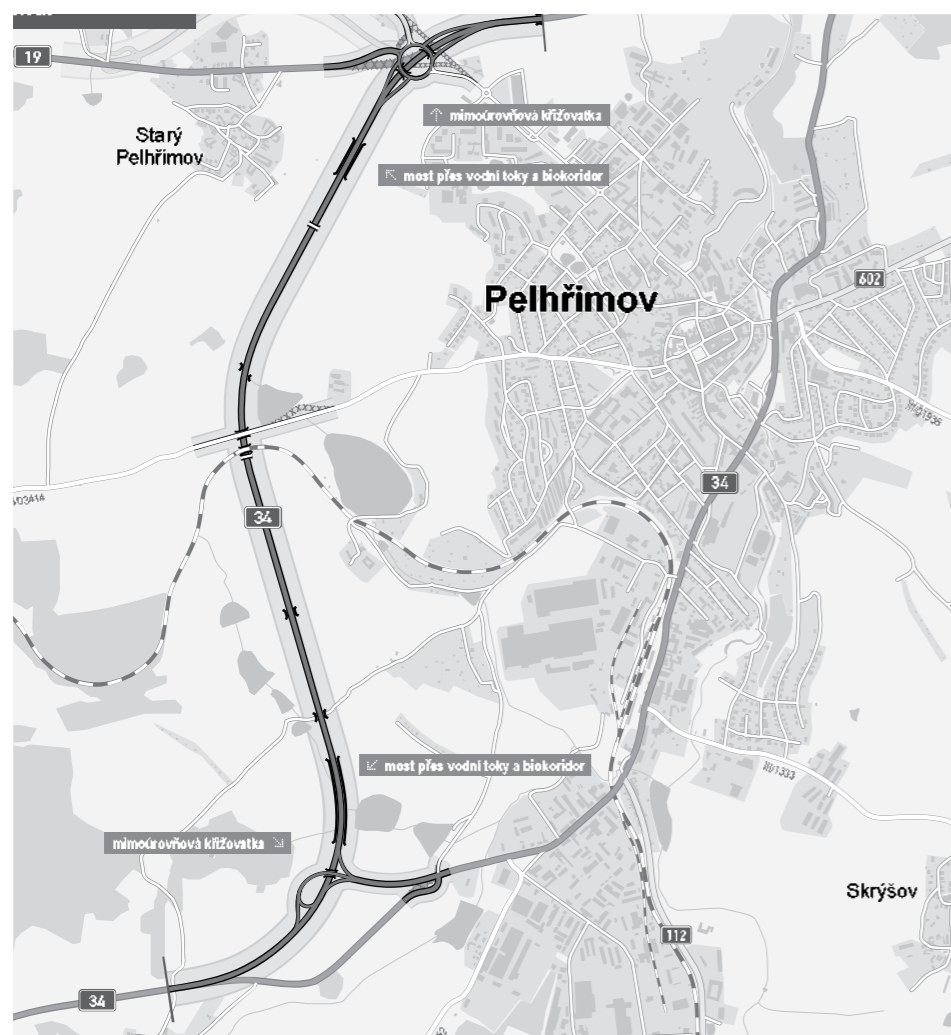
## NOVÝ ZÁPADNÍ OBCHVAT

Jedním ze zásadních záměrů územního plánu Pelhřimova je vybudování západního obchvatu města, což by mělo mít za důsledek snížení intenzity provozu na silnicích probíhajících městem, především pak se to týká silničního průtahu procházejícího severojižním směrem skrz území města, který byl vybudován v druhé polovině minulého století. Na tomto průtahu by mělo do budoucna dojít ke zklidnění dopravy.

Základními požadavky na nový obchvat podle informačního letáku z ledna 2020 jsou:

- dosažení parametrů silnice I. třídy
- bezkolizní křížení se silnicemi s vodotečemi a polními cestami
- zachování stávajících dopravních spojení a propojení nové komunikace na stávající silniční síť

Výstavba západního obchvatu představuje významné zlepšení životního prostředí, díky oddálení dopravy od města. Vedení trasy přeložky zkrátí průjezdnou trasu územím, zrychlí průjezd a zlepší plynulost dopravy (Pelhřimov, západní obchvat, informační leták, Ředitelství silnic a dálnic).

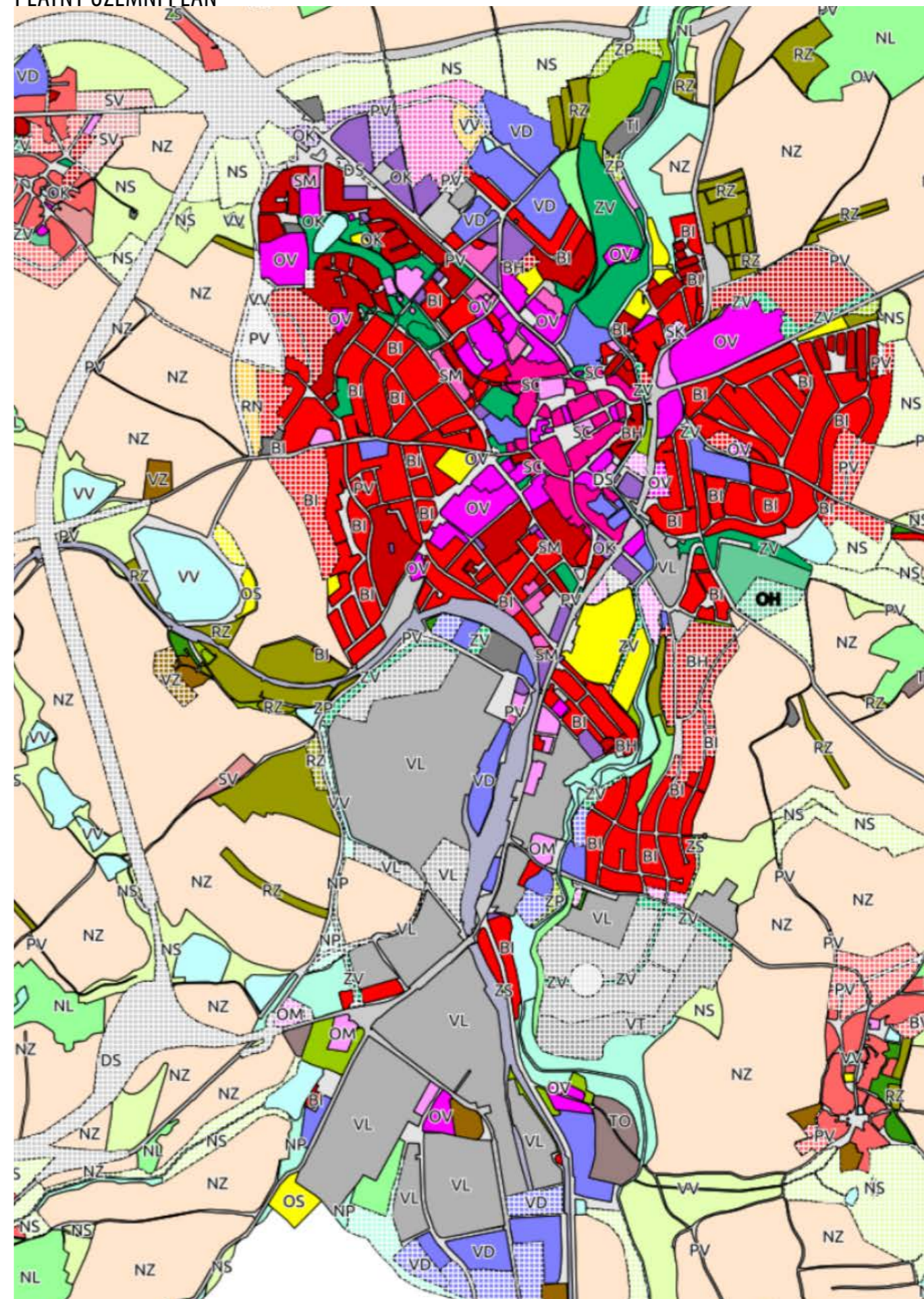


Ilustrace z informačního letáku Pelhřimov, západní obchvat, Ředitelství silnic a dálnic

### LEGENDA ÚZEMNÍHO PLÁNU:

BH	bydlení hromadné - v bytových domech
BI	bydlení individuální - v rodinných domech/městské
BV	bydlení individuální - v rodinných domech/venkovské
RI	rekreace - plochy staveb pro rodinnou rekreaci
RZ	rekreace - zahradkářské osady
OV	občanské vybavení - veřejná vybavenost
OM	občanské vybavení - malá komerční zařízení
OK	občanské vybavení - velká komerční zařízení
OS	občanské vybavení - tělovýchovná a sportovní zařízení
OH	občanské vybavení - hřbitovy
PV	plochy veřejných prostranství
SC	plochy smíšené obytné - centrální
SM	plochy smíšené obytné - městské
SV	plochy smíšené obytné - venkovské
SK	plochy smíšené obytné - komerční
DS	dopravní infrastruktura - silniční
DZ	dopravní infrastruktura - drážní
TI	technická infrastruktura - zařízení na sítích
TO	technická infrastruktura - nakládání s odpady
VL	výroba a skladování - lehký průmysl
VD	výroba a skladování - drobná řemeslná výroba
VZ	výroba a skladování - zemědělská výroba
ZV	zeleň - na veřejných prostranstvích
ZS	zeleň - soukromá a vyhrazená
ZP	zeleň - přírodního charakteru
VV	plochy vodní a vodohospodářské
NZ	plochy zemědělské
NL	plochy lesní
NP	plochy přírodní
NS	plochy smíšené nezastavěného území
NT	plochy těžby nerostů

## PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN



zdroj: <https://maps.cleerio.cz/pelhrimov>

# MĚSTSKÉ JÁDRO

*Řady a skupiny stulných k sobě domů a domků, nad nimiž jako na stráži stojí mohutné brány s radnicí jako reprezentanti obce a vysoké věže kostelní – reprezentanti církve.*

Josef Dobiáš, Pelhřimov, Krása našeho domova

(In: Jaroslava Tomšů, Proměna tváře města Pelhřimova v druhé polovině 19. století a na počátku 20. století)





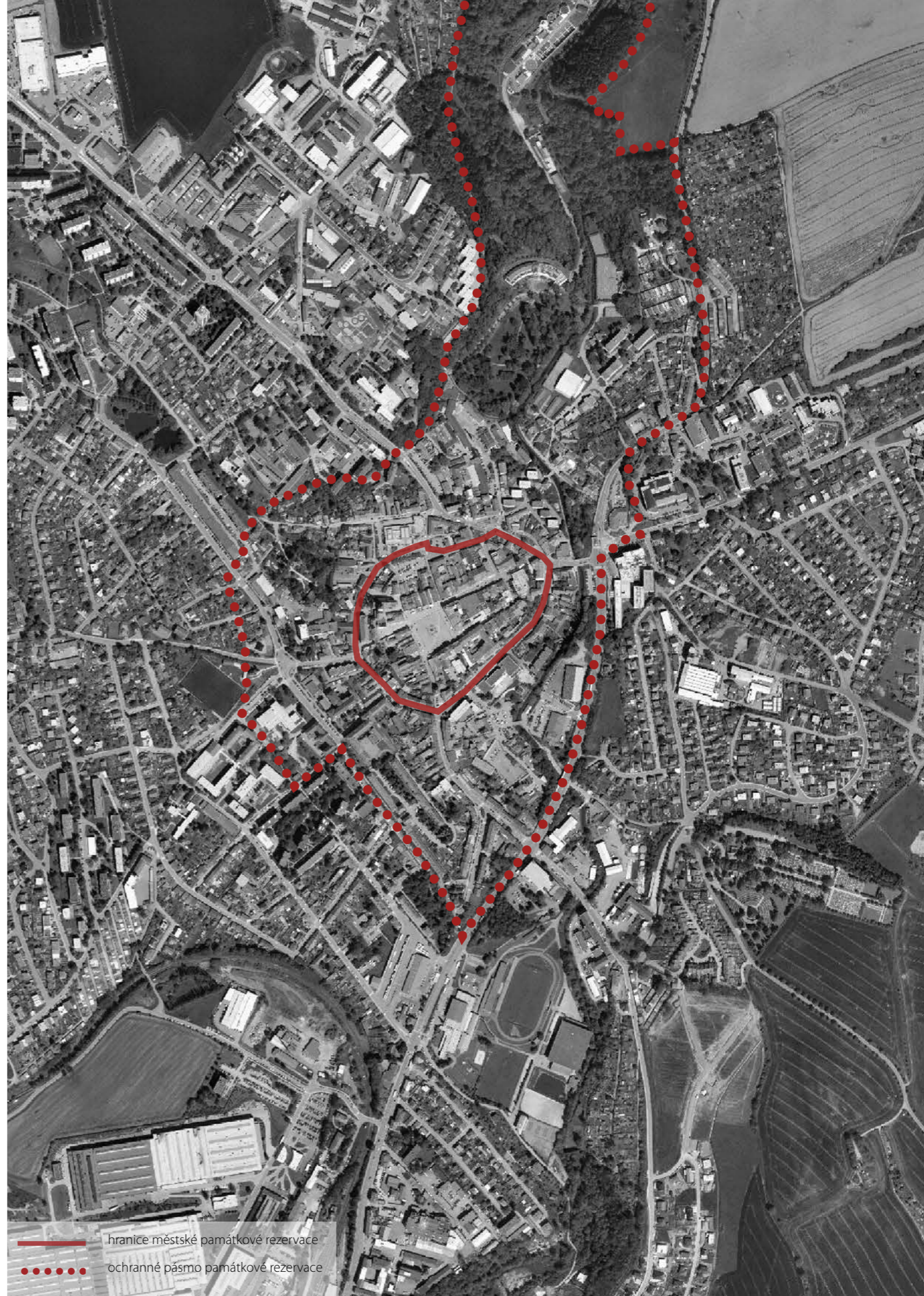


foto: J. Jiroušek, www.nebeske.cz

Centrem města Pelhřimov je historické jádro tvořené pravidelným čtvercovým náměstím a do něj přicházejícími ulicemi. Čtvercové náměstí, Masarykovo náměstí, je jedním z největších v České republice a co do velikosti nedoznalo od svého středověkého založení výrazných změn.

Náměstí vzniklo při založení města ve 12. století. Pelhřimov se stal trhovým centrem aglomerace (blízko vrchu Křemešniku se těžilo i stříbro) a nové město potřebovalo i náměstí.

Na náměstí jsou zastoupeny snad všechny významné stavební slohy gotikou počínaje a funkcionalismem 1. republiky konče. Kvůli své architektonické hodnotě bylo jádro města prohlášeno roku 1969 za městskou památkovou rezervaci. Plocha chráněného území je vymezena hranicí, která sleduje po vnější straně okruh městského opevnění.



— hranice městské památkové rezervace  
••••• ochranné pásmo památkové rezervace

1 Městské divadlo (původně solnice)



2 Zámek pánů z Říčan



3 Kostel sv. Bartoloměje

4 Radnice, městský úřad

5 Střední průmyslová škola (stará budova gymnázia)

6 Děkanská zahrada (městský park)

7 Pivovar

Roku 1552 obdrželo město právo várečné. Nejprve se vařilo po jednotlivých domech, které měly právo várečné. V novém pivovaru se začalo vařit pivo na konci roku 1899. Pivovar tehdy nepostrádal žádnou z vymožeností doby. Dnes zde sídlí pivovar Poutník.

8 Jihlavská (Dolní) brána

9 Jindřichohradecká (Horní/Rynářská) brána

10 Táborská (Solní) brána

11 Gymnázium (původně chlapecké školy)



— hranice městské památkové rezervace  
••••• ochranné pásmo památkové rezervace

## 12 Kostel sv. Víta



Nejstarší sakrální stavba Pelhřimova. Byl postaven na počátku 13. století, vysvěcen byl údajně v roce 1236. Kostel stával v centru původní osady, zničené Vítkovci před rokem 1290. Chrám sloužil jako první pelhřimovský farní kostel, poté sloužil jako kostel filiální, poté hřbitovní a nakonec gymnasiální. Dnes v něm můžeme nalézt galerii.

## 13 Kostel Kalvárie



Novogotická kaple Kalvárie v Pelhřimově byla vystavěna v letech 1883–1885. Stojí na místě dřívější barokní kaple, jež byla zanedbáním, bouřkou a stavbou nové silnice poničena natolik, že musela být stržena. Městští představitelé v době socialismu dokonce uvažovali o demolici samotného kostela.

## 14 Kaple Panny Marie Sedmibolestné



Na místo, kde kostel dnes stojí, byla v roce 1658 umístěna boží muka s namalovaným obrazem Piety. Na začátku 18. století událo se v Pelhřimově několik zázračných uzdravení, která byla přičítána moci obrazu Panny Marie, proto zde byla pak roku 1714 postavena barokní poutní kaple zasvěcená Panně Marii Bolestné. Dnes je prostor využíván jako psychiatrická ordinace.

## 15 Obchodní dům Perla

V letech 1968 - 1973 byl v palackého ulici vedoucí k Masarykovo náměstí vybudován obchodní dům Perla. Stojí na místě, kde stávaly masné krámy, které byly na základě asanačního plánu zdemolovány.



## 16 Dům služeb

Dům služeb se nachází na rohu ulic Palackého a Růžová, v těsné blízkosti Jihlavské (Dolní) brány. Byl vystavěn v letech 1979 - 1981 na místě v 70. letech asanovaných domů. Po výstavbě se v objektu nacházely jednak krejčovské dílny a pravděpodobně i kožešnictví. Dnes bychom tu našli několik obchodů.



## 17 Obchodní dům Vysočina

Obchodní dům Vysočina je poslední velká stavba zahájená za komunistického režimu v Pelhřimově (r. 1989). Stavbě padla za oběť původní historická zástavba bezprostředně navazující na někdejší městské opevnění. Na místě obchodního domu Vysočina a protilehlého parkoviště stával komplex více než 20 domů.



## 18 Hotel Rekrea

Rekrea je jméno kdysi věhlasného hotelu stojícího u křižovatky dvou hlavních silničních tahů Pelhřimovem. Jeho tehdejší sláva je sice pryč, ale budova hotelu se svou výškou šesti podlaží se již neomylně zapsala do panoramatu Pelhřimova.



## 19 Areál nemocnice

Dnešní areál nemocnice stojí příznačně v blízkosti místa, kde bývala tzv. Malomocná studánka, která prý měla léčivé účinky. Roku 1903 byl poprvé otevřen první objekt nynějšího areálu nemocnice a postupem času zde vyrostly nové rozlehlé pavilony.



## 20 Hřbitov

Tzv. nový hřbitov byl vysvěcen roku 1906. Dřívější hřbitovy bychom v Pelhřimově mohli nalézt například u kostela sv. Víta (zde byl nejstarší z hřbitovů) nebo kaple Panny Marie Sedmibolestné. V Pelhřimově býval kromě křesťanských hřbitovů i hřbitov židovský, ten ale zanikl již před rokem 1768.



Zdroj fotografií: internetové zdroje

# PROMĚNY MĚSTSKÉHO JÁDRA



K zásadnímu rozrůstání města dochází až po 2. světové válce, v druhé polovině 20. století. Do počátku 90. let 19. století počet domů v Pelhřimově víceméně stagnoval. V předválečném období dochází k růstu města, který je poté pozastaven v období dvou světových válek.

S příchodem nového režimu po 2. světové válce přichází v platnost v roce 1960 nové územní uspořádání republiky. Pelhřimov se stal součástí Jihočeského kraje a současně správním centrem nově vytvořeného rozsáhlejšího okresu (ten zahrnoval 223 obcí a 91 osad). Do města se začaly soustřeďovat pracovní příležitosti v průmyslu, službách i veřejné správě. Město se tím dostává do situace, kdy mu chybí dostatečné kapacity pro bydlení (pro obyvatele stěhující se do Pelhřimova za prací). Také veřejná infrastruktura nepostačuje na ni kladeným nárokům.

Je jasné, že je potřeba rozšířit počet bytových jednotek ve městě, dochází tak v 60. letech k budování prvních sídlišť v Pelhřimově. Kromě sídlišť se budují i řadové domky a individuální rodinné domy.

S růstem obyvatel dochází i k růstu dopravních prostředků, proto bylo potřeba přepracovat dopravní infrastrukturu. S tím souvisí výstavba autobusového nádraží na jih od náměstí po cestě na Jindřichův Hradec. Velmi významným zásahem do dopravní infrastruktury a do struktury cestní sítě bylo v 70. letech budování silničního průtahu od autobusového nádraží k tehdejšímu hotelu Rekrea (nacházejícího se na místě, kde přichází cesta z Jihlavy k mostu přes řeku Bělou). K zprovoznění průtahu dochází roku 1983. Hned vzápětí je zprovozněna silnice z Pelhřimova do Humpolce jakožto dálniční přívaděč.

Kromě dopravní infrastruktury bylo potřeba posílit také občanskou vybavenost. Dochází například k výstavbě nových budov škol a školek nebo rozšíření areálu nemocnice. Co se ale přímo týká historického jádra je výstavba tzv. obchodních domů a dalších velkokapacitních objektů k soustředění funkcí obchodu a služeb. Pro budování takovýchto objektů však v historickém centru není místo, a tak dochází k vybourání starých objektů a struktur a v těchto místech i ke změně vedení ulic.



## VÝVOJ STRUKTURY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ (cesty, ulice, náměstí)

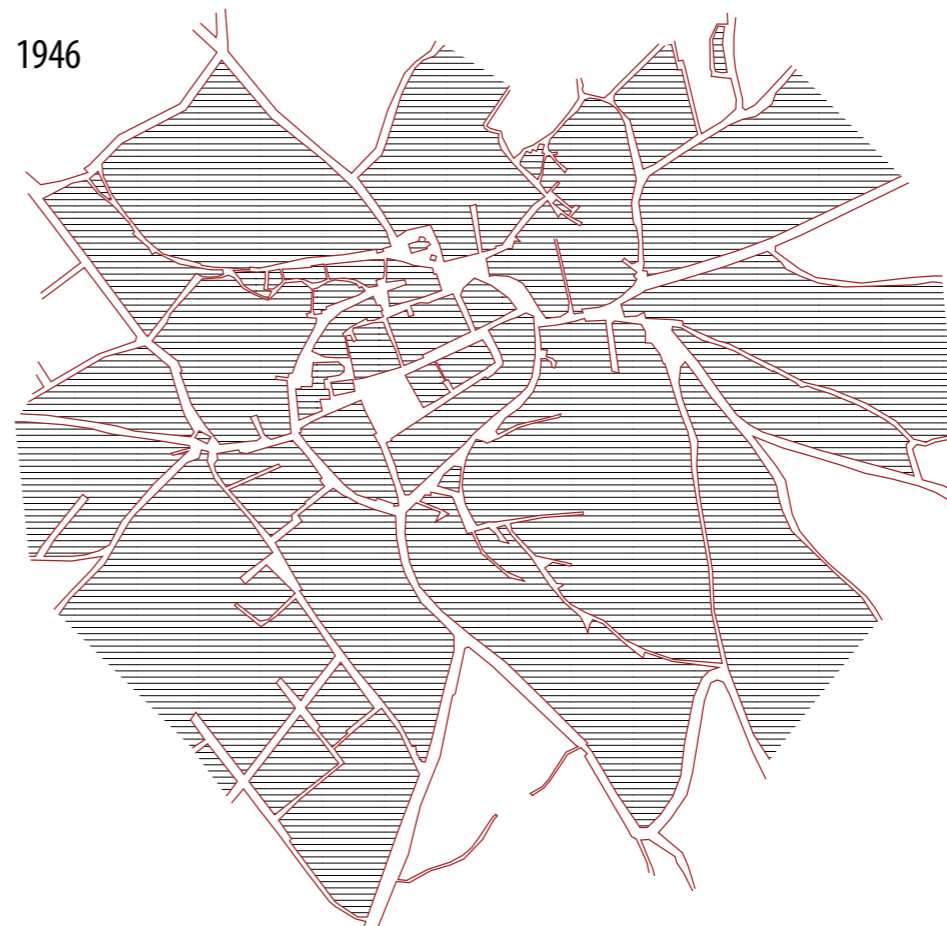
1839



Na schématu stavu struktury veřejných prostranství okolo poloviny 19. st. je jasně viditelné čtvercové náměstí jako největší nezastavěná zpevněná plocha, která struktuře dominuje. Do jasně čitelného jádra vymezeného okružní cestou kopírující vnější stranu bývalých hradeb je možné vstoupit na čtyřech místech - skrze tři brány a jednu již nezachovanou bránu. Uvnitř jádra pak funguje ještě systém vnitřních cest. Polohu bran nám jasně napovídají cesty přicházející z okolí a následně se sbíhající do těchto bodů.



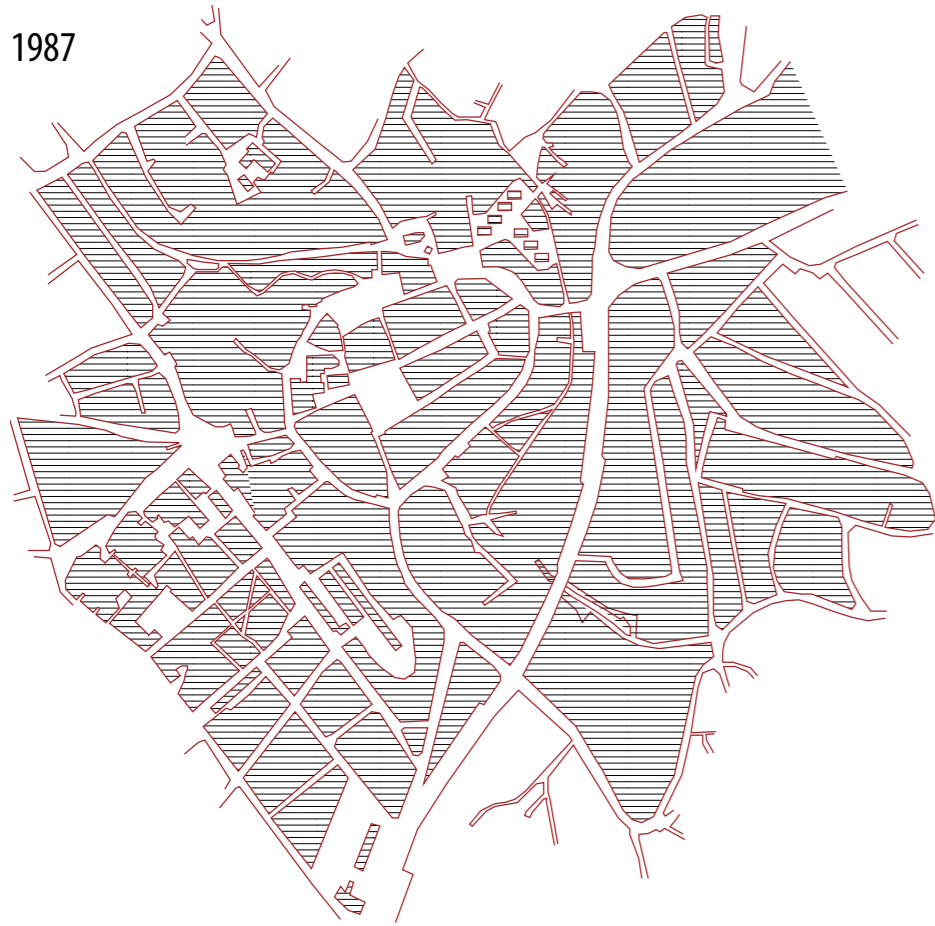
1946



V polovině 20. století vnitřnímu městu stále jako hlavní plocha dominuje hlavní náměstí. Historické jádro je zprůchodněno na více místech, nejsou to jen místa (bývalých) bran v městském opevnění. Je pozměněno vedení cesty sledující vnější stranu hradeb na severní straně. Vzhledem k postupnému rozrůstání města se s v širším okruhu městského jádra začíná formovat nová uliční síť, která obsluhuje nově vznikající zástavbu.



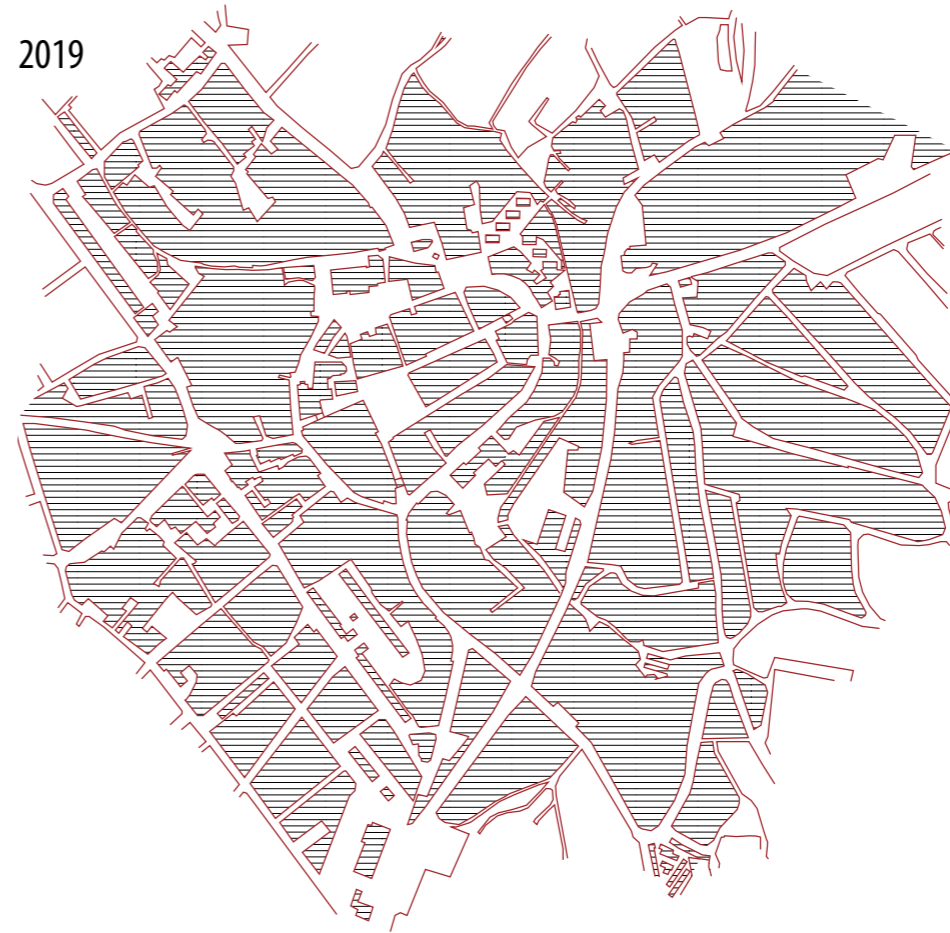
1987



S velkým rozvojem města ve 2. pol. 20. století přichází i proměna struktury veřejných prostranství. To je také závislé na motorové dopravě, která určuje i vedení cest, tak aby bylo možné dopravně vyřešit křižovatky (pětiramenné křižovatky se stávají problémem). Viditelným zásahem je taktéž vybudování silničního průtahu západně od historického jádra, který má za cíl zjednodušit průjezd městem a ochránit budovy historického jádra od nadměrného provozu. V nejjižnějším cípu schématu se také objevuje plocha nového autobusového nádraží napojeného na silniční průtah.



2019



Oproti minulému schématu se do struktury výrazněji propisují rozšiřující se plochy parkovišť. Pelhřimovské náměstí se svou plochou cca 6500 m<sup>2</sup> ve struktuře zpevněných veřejných prostranství nehraje svou dominantní úlohu. Celkově se struktura stává nečitelnější s ohledem na směřování cest a hierarchii jednotlivých prostranství.



podklad - stav veřejných prostranství pro období 1839, 1946 a 2019: Vít Rýpar, vlastní překreslení

# MEZI MĚSTEM A KRAJINOU





## OBJEKTY DROBNÉ SAKRÁLNÍ ARCHITEKTURY, ZANIKLÉ CESTY V KRAJINĚ

Při procházení krajinou okolí Pelhřimova můžeme často narazit na kamenné a litinové kříže u cest, kapličky a kaple. V průběhu let při scelování zemědělských pozemků došlo k zánikům některých cest v krajině, a tak zůstaly i některé objekty drobné sakrální architektury opuštěny .



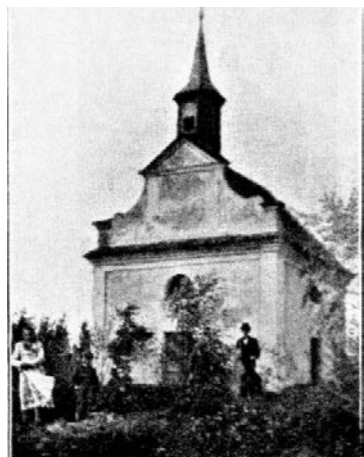
Kamenný kříž u zaniklé cesty východně od města, vlastní foto



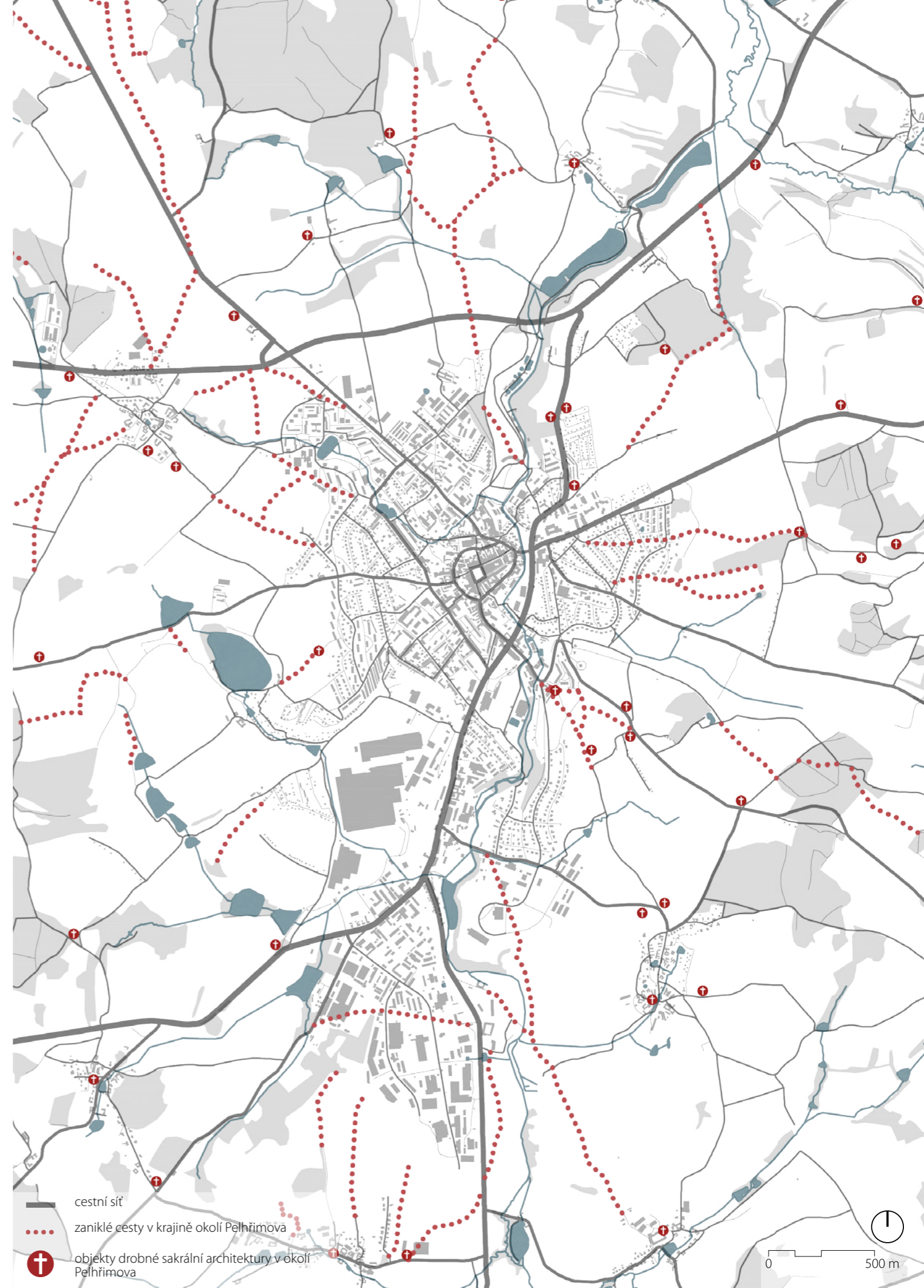
Jedním z příkladů chátrající kaple v krajině, ke které se z Pelhřimova můžeme dostat pouze přes plochu pole, je kaple sv. Anny. Jde o poutní kapli původně zasvěcenou Proměnění Páně na hoře Tábor a pochází z let 1699 - 1700. Nachází se na návrší nedaleko města severovýchodně od města. Přístupová cesta ke kapli postupně zanikla a kaple začala chátrat.



kaple Sv. Anny - dnešní stav, vlastní foto



kaple Sv. Anny - kolem r. 1900  
zdroj: <http://www.zelenesrdce.cz/>



## MAPOVÁNÍ ROZHranÍ - HRANY ZÁSTAVBY



1

### Rozhraní obytné zástavby

Slepý konec cesty, který nikam nepokračuje, na místě kde kdysi vedla cesta vedoucí do Starého Pelhřimova. Dnes již po ní nejsou památky. Na tomto místě jsou pole pro člověka neprostupná.



2

### Rozhraní průmyslové zóny

Obrovské plochy výrobních a skladovacích prostor zabírají velké množství půdy na jižní straně města. Rozpínají se do krajiny. Jsou oplocené a vytváří obrovský blok, naskrz neprostupný.



3

### Rozhraní obytné zástavby

V místech, kde kdysi vedly dvě cesty propojující město Pelhřimov s obcemi Chválov a Olešná ležícími na východ od něj, je zástavba rodinných domů, která s na sebe navazujícími ploty vytváří souvislou "hradbu" bez průchodů. Pro člověka putujícího krajinou je v těchto místech naprosto nemožné vstoupit do města.

zdroj: vlastní foto



# TÉMA/BOLAVÁ MÍSTA



## MÍSTA ŘEŠENÁ V NÁVRHU

V návrhové části diplomový projekt detailněji prověřuje prostorové možnosti formování zástavby ve třech předem určených místech. Tato místa byla předem zadána. Byla identifikována v rámci výzkumného projektu „Původ a atributy památkových hodnot historických měst ČR“ zpracovávaného Fakultou architektury v ČVUT v Praze a Ústavem teoretické a aplikované mechaniky AV ČR jako místa s narušenou urbanistickou strukturou z hlediska jejich historické hodnoty.



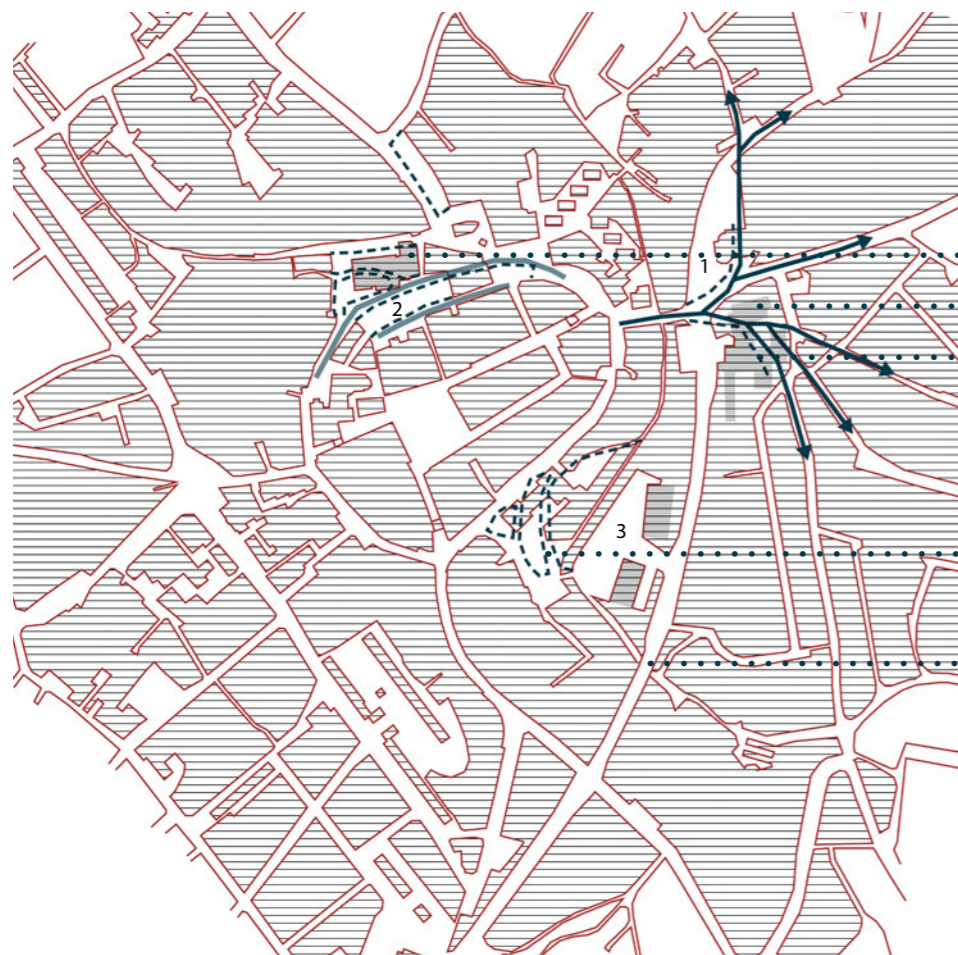
Vyznačení lokalit k řešení

Tato místa se nachází v místech, kde došlo k přetrasování významných historických cest, potlačení principu místa, změně měřítek budov a parcelace a také změně orientace budov vůči veřejným prostranstvím a tím i charakteru uliční fronty.

V návrhu se projekt snaží o harmonické propojení dnešního obrazu města s obrazem již minulým za současného vytvoření obrazu budoucího.



Vyznačení lokalit k řešení v kontextu okolí s vyznačením hlavních historických cest přicházejících do Pelhřimova



- OBCHODNÍ DŮM VYSOČINA - postaven 1989, již v 80. letech zde bylo vybouráno několik historických předměstských domků
- HOTEL REKREA - postaven 1976 - 1983
- STŘEDNÍ HOTELOVÁ ŠKOLA - otevřena r. 1981
- Vybourání objektů bývalých SPOJENÝCH KARTÁCOVEN podnik Spojené kartáčovny byl po r. 1989 privatizován)
- SILNIČNÍ PRŮTAH - uveden do provozu 1983

1 | Zde zanikl moment sevřeného krčku u kamenného mostu, ze kterého vytryskly cesty do všech směrů. Došlo k vytvoření jakéhosi špuntu, který ucpal prostor, do kterého se sbíhalo několik cest. To bylo nahrazeno dopravním řešením situace, aby po vybudování průtahu nevznikala v tomto místě pětiramenná křižovatka a prostor byl zaplněn rozsáhlým souborem budov, tvořící neprostupný areál.

2 | Zdeformování trajektorie cest, které již nekopírují bývalý hradební okruh. Úzké ulice byly probourané do velikého otevřeného prostoru parkovišť. Budova obchodního domu Vysočina je tvořena velkým objemem, do kterého je možno vstoupit pouze z jižní strany směrem od náměstí. Zbylé tři fasády jsou tvořeny zdmi, tudíž jsou tím všechny tři uliční fronty při těchto fasádách značně poznamenány.

3 | V těchto místech se nám před očima rozrůstá obchodní centrum a s ním spojené rozlehlé parkovací plochy, které se tisknou k zregulovanému břehu řeky Bělé a hned na druhém břehu směrem k hlavnímu náměstí na nás čeká nečitelný prostor dalších neutěšených parkovišť. Velkokapacitní obchodní centrum taktéž konkuruje drobným obchodům v parterech domů okolo náměstí. Klid nížiny u řeky tu vystřídal konzum a shon.



## HISTORICKÉ JÁDRO A BOLAVÁ MÍSTA

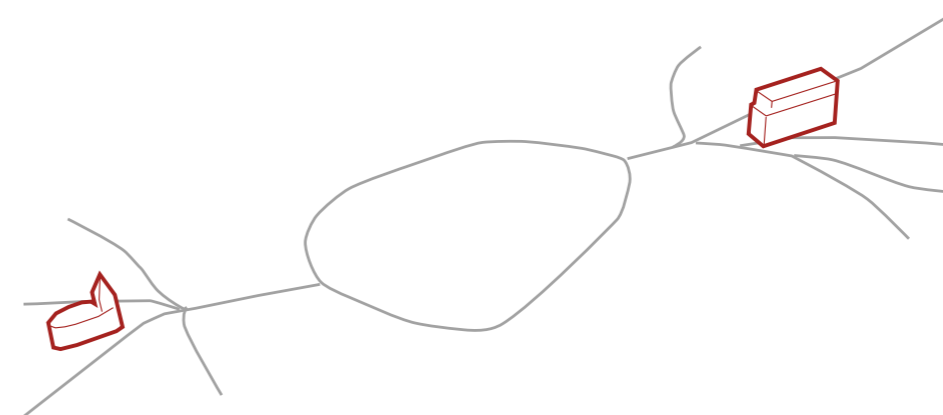
Jádro města Pelhřimova je od roku 1969 prohlášeno městskou památkovou rezervací. To s sebou přináší, z pohledu volné ruky architekta, přísné a detailně formulované regulace pro výstavbu uvnitř hranic rezervace. Hranice památkové rezervace v podstatě kopíruje průběh bývalých hradeb. Je pro mě otázkou, jestli každou takovou „obyčejnou“ čarou na papíře, kterou přesně (když vezmeme v potaz to, že ve výkresovém prostoru ji definujeme na milimetr přesně) oddělíme část města od jeho zbytku, nestavíme ve městech nové i když neviditelné hradby. Je určitě také zajímavé zamyslet se nad významem hradeb.

Miroslava Kvášová v knize Pelhřimov jejich středověkou funkci popisuje takto: *Město si chránilo své svobody hradbami a jejich brány byly symbolem jiného života. Byly to „pomníky do svobody“. „Svobody“ neznamenal pro středověkého měšťana svobodu míněnou v dnešním slova smyslu. Jednalo se o různá oprávnění a privilegia. Ta nebyla vydobyta v boji s nositelem moci, ale práva majitel městu propůjčoval. Dále se uvnitř hradeb vyskytovala ještě druhá svoboda – osobní svoboda měšťanů, znamenající vynětí z poddanství. Měšťané byli svobodni ve svém osobním postavení, měli majetková a dědická práva, což mělo charakterizovat jejich rovné postavení.*

Při čtení tohoto úryvku mě pak napadá, jestli dnešní zachované brány, kterými můžeme vstoupit do historického jádra a dále na Masarykovo náměstí (hlavní náměstí v Pelhřimově), se nepřetočily o 180°. Jestli pro nás dnes určité „vynětí z poddanství“ nepředstavuje vystoupení z městského jádra a cesta do zbytku města.

Toto však není kritikou ochrany našich památek. Ta zajisté potřebná je. Nakonec díky tomu se můžeme na území naší republiky procházet městy a městečky, ve kterých nalézáme stavby různých slohů a stylů jako svědectví proších staletí vývoje měst. Je to spíše zamyšlení nad fungováním města jako celku, protože to, co si chráníme, nemůže existovat bez zbytku - jinak se z historického centra stávají jen kulisy. Také je to zamyšlení nad kreslením hranic, ať už v jakémkoliv kontextu. Domnívám se, že každá čára nakreslená uvnitř jednoho organismu (kterým město je) pak s sebou přináší nejvíce otázek o tom, co se děje právě na její hraně.

Řekla bych, že je to dobře ilustrováno na vyznačení „bolavých míst“. Vidíme, že se vyskytují přesně na rozhraní MPR s okolím. K tomu je ale potřeba připomenout, jak je zmíněno v textu a schématech o proměnách městského jádra, že zásahy, které vedly k narušení historické urbanistické struktury v těchto místech, byly výsledkem řešení chybějící infrastruktury (veřejné vybavenosti, dopravní, apod.) při prudkém rozvoji města v druhé polovině minulého století. Vznikaly na jasnou poptávku místních obyvatel. Jakou formu pak na sebe vzala jednotlivá řešení v těchto velice citlivých místech a jak moc nutné bylo v těchto místech vybourat historickou zástavbu a nahradit ji novými velkými objemy, které na své okolí příliš nereagují, je samozřejmě k diskusi. Možnou formu zástavby v těchto místech s ohledem na dnešní funkční město, historickou paměť místa a formování rozhraní mezi jádrem a městem představuje tento projekt v návrhové části.



O samotném městském jádře by se dalo říci, že má tvar (lehce deformované) elipsy, jejíž hlavní osa je natažena mezi dva body - dvě křižovatky, ze kterých se rozbíhaly cesty mnoha směry. Na každém z těchto dvou bodů (dvou křižovatek) postupným stavebním vývojem vyrostla i výšková dominanta - Kaple sv. Kříže na západní straně a hotel Rekrea na straně východní, které důležitost obou křižovatek určitě potvrzují. Hotel Rekrea tu ale nevyrostl sám, nýbrž v rámci souboru budov dohromady s objekty sloužící střední škole. Tím byla podstata místa narušena a oslabena. Tuto kompozici můžeme vnímat i jako určité rozepětí mezi pólem duchovním a světským. Projekt tak řešením křižovatky u Rekrey prověřuje možnosti uvedení obou pólů do rovnováhy.



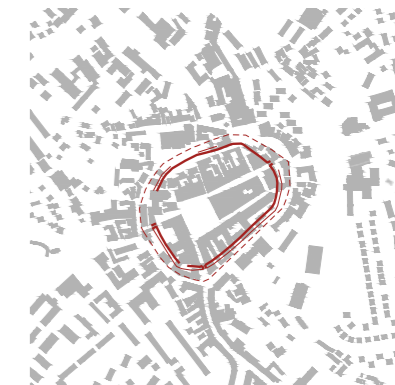
Schwarzplan - současný stav



Vyznačení lokalit k řešení



Vyznačení hranice MPR

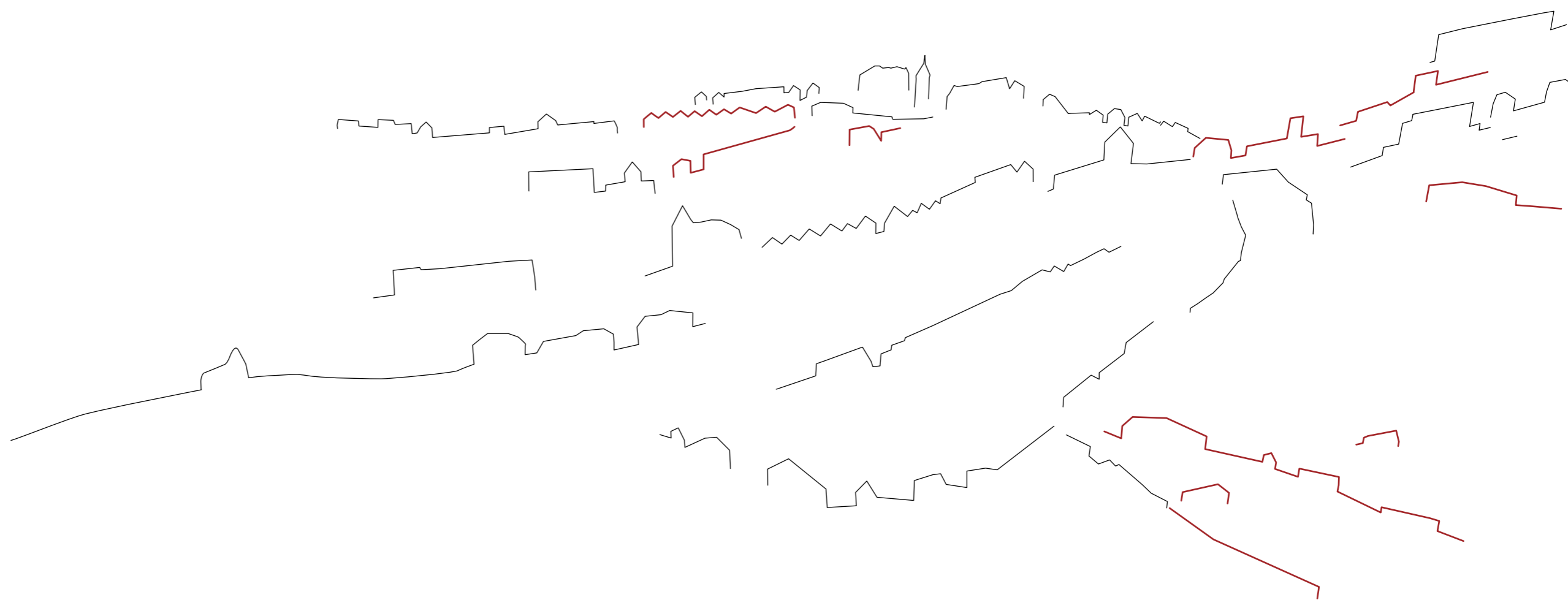


Vyznačení průběhu hradeb

# NÁVRHOVÁ ČÁST

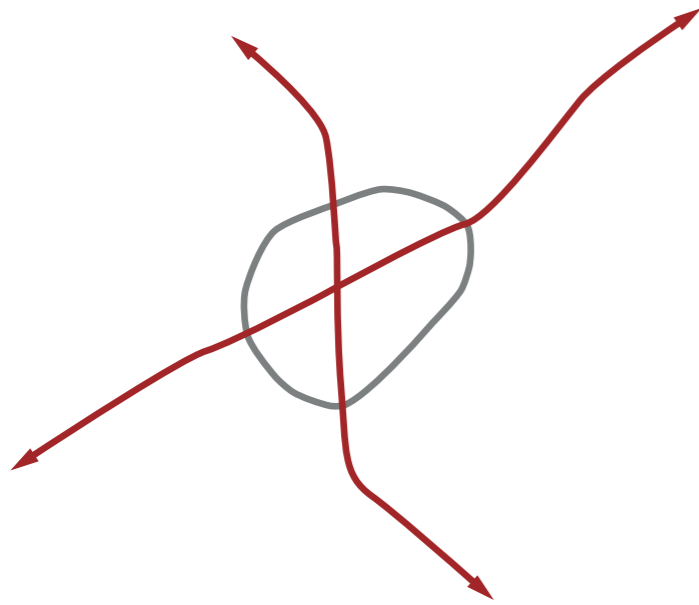
*Běží o to, abychom našli harmonii, krásný soulad života dřívějšího s životem nynějším a vytvořili podmínky života budoucího, tak čistého a teplého jako paprsky jarního slunce, volající květy k novému životu.*

Karel Polesný, 1910



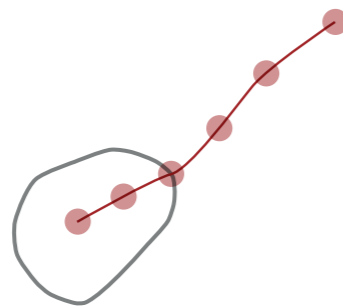
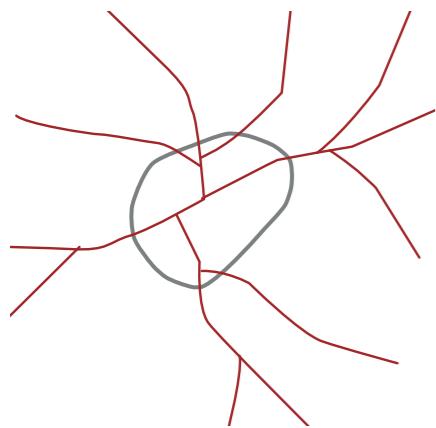
# PRINCIPY NÁVRHU

## NÁSTROJEM JSOU CESTY



## A TO VE VÍCE ROVINÁCH

- V rovině její vlastní trajektorie, stopy, vedení. Zkoumání toho, kudy cesty vedly, jaký měly význam, kde vznikly a kde zanikly. Vlastní návrh vedení cest, či jejich obnovy.
- V rovině poznávání míst, která propojuje, vnímání míst skrze to, co jim předchází a co za nimi následuje, v jaké poloze místo je vůči širšímu celku a jakou tato poloha hraje roli.



Také ve fázi seznamování se s městem jsem město poznávala skrze cesty (vždy z centra až do volné krajiny/blízké vesnice a z volné krajiny až do centra (centrum je reprezentováno hlavním náměstím v Pelhřimově - Masarykovo náměstí) a snažila se vnímat rozhraní, skrze která jsem procházela. Z těchto cest vznikla i série fotek, jejichž výběr provází tímto portfoliem.

- Na základě určených cest přichází formování zástavby vůči cestám a definování vstupních průčelí
- Zároveň s tím i definování veřejných prostranství a jejich formování tak, aby sloužila lidem








# ŠIRŠÍ VZTAHY

Mapa širších vztahů na podkladu zobrazujícím město Pelhřimov a jeho okolí zobrazuje stopy historických cest, které jsou zde představeny jako linky propojující jednotlivá místa (konkrétní místa či směry vedení cest jsou pojmenována buď přímo ve výkresu nebo jsou označena odkazy a uvedena v legendě - viz níže).

## CESTY



-  existující cesty
-  obnovené cesty
-  zaniklá trasa historických cest


## MÍSTA

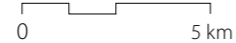
-  kostely
-  kaple
-  křížky

- 1 Masarykovo náměstí (e)
- 2 Kostel sv. Víta (e)
- 3 Třícestní náměstí/pův. Svatojánské předměstí (obn./N)
- 4 U Nového hřbitova (e)
- 5 Rozcestí Nad Škrobárnou (obn./N)
- 6 Kaple Panny Marie Bolestné (e)
- 7 Kaple sv. Kříže (e)
- 8 Kaple sv. Floriána (e)
- 9 Rybník Stráž (e)
- 10 Strachovské rybníky (e)
- 11 Corpus Christi/Kaple Božího Těla (z)
- 12 Kaple sv. Anny (e)

- e - existující
- z - zaniklý
- obn./N - obnovený v nové formě

-  navržené objekty
-  stávající objekty

  
M 1:20 000

  
0 5 km



# SÍŤ CEST

*Kam jít, když najednou cesta se ztrácí?*

*Proč lidé nemají křídla jako ptáci?*

Cesta může znamenat propojení nebo také pohyb, pouť, hledání, cíl, posun, či vývoj.

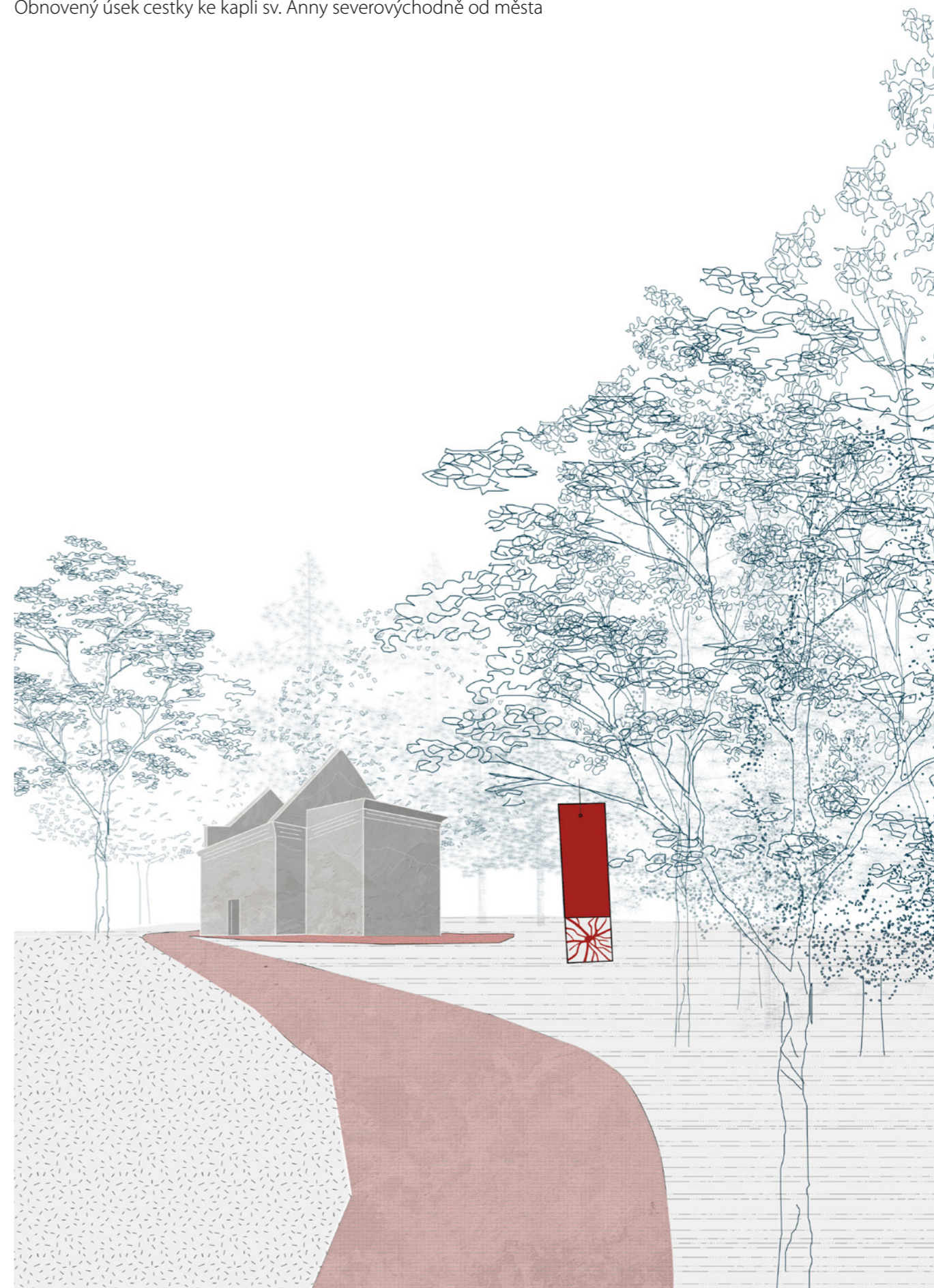
Cesta je nit, na kterou se jako korálky navlékají jednotlivá místa.

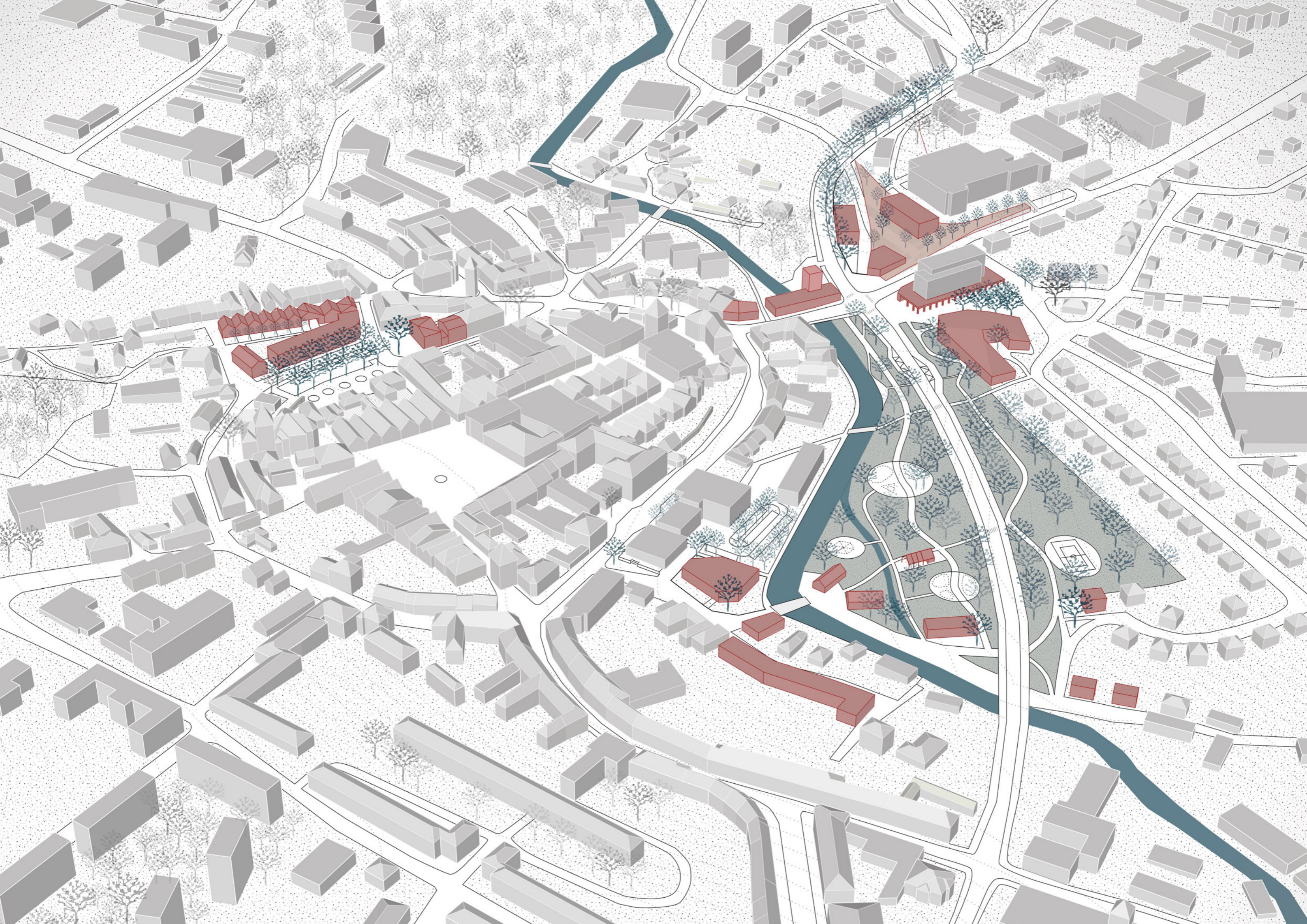
Po cestě uskutečňujeme pohyb. A pro člověka je nejpřirozenějším pohybem chůze. Člověk a chůze pro mě představují neměnnou konstantu života sídel. Vše ostatní, tedy ostatní způsoby, jakými se lze přepravovat, jsou nadstavbou. To, jakou konkrétní formu nabírají, je odrazem momentálního stylu života a především momentálního stavu techniky. Pojmy „člověk, měřítko člověka, cesta a chůze“ by se tak měly stát základem, nad kterým stavíme města.

Při pohledu na současná města a vývoj jejich cestní sítě, mám pocit, že nám toto uniká. Přizpůsobujeme a deformujeme vedení cest tak, aby odpovídaly požadavkům na dopravní řešení pro automobily. Propojení míst by však nemělo být závislé na momentálních možnostech dopravního inženýrství, ale na principu propojení jako takového. I úzká ulička, či pouhá pěšinka pak mohou znamenat mnoho, i když v měřitelných hodnotách budou oproti čtyřproudé silnici považovány za cestu malou, doplňkovou.

V návrhu je brán zřetel i na vnímání míst s ohledem na to, jakou roli místa hrála a hrají ve funkci propojení. Zároveň je součástí i návrh obnovy úseků cest z města do volné krajiny, a to těch, které spojují město s důležitými body v krajině nebo okolními obcemi. Tyto cesty nejen, že znovu oživují místa, která zůstala opuštěná a odstřižená, ale také mohou artikulovat rozhraní posledních řad zástavby, aby nevznikaly neprostupné hradby tvořené souvislými liniemi plotů zahrad rodinných domů na okrajích města (viz Mapování rozhraní v analytické části).

Obnovený úsek cesty ke kapli sv. Anny severovýchodně od města





# JÁDRO - PRVOTNÍ ROZVAHY NAD ŘEŠENÍM



## SILNIČNÍ PRŮTAH

je dnes pro chodce velice nepříjemným místem, chybí zde přechody pro chodce a dopravní vytíženost komunikace je tak vysoká, že přecházení v těchto místech čtyřproudé komunikace bez zastavení aut je nemožné. Město však plánuje vybudování obchvatu, který by objížděl město ze západní strany, doprava by se tak měla v těchto místech zklidnit. Zda dojde k razantnímu zklidnění je však pro mě otázkou. Silnice totiž stále zůstane hlavní komunikací probíhající skrze celé město a vedoucí také do průmyslové části města. Stavba obchvatu nicméně přináší příležitost upravit profil komunikace pro příjemnější pohyb pěších a dodat i přechody pro chodce.

## 1 | DOPLNĚNÍ HRADEBNÍHO OKRUHU

Již při prvních skicách jsem se rozhodovala, jestli linii hradeb doplnit objemem staveb, nebo jestli zvolím jiné řešení. Zároveň jsem ale přemýšlela o tom, jak bude historické jádro s jeho obchůdky a restauracemi každodenně využíváno místními obyvateli, pokud všechny parkovací plochy nahradím zástavbou. Často jsem se k tomu vracela a svoje rozhodnutí znovu podrobovala vlastní kritice, ale vždy jsem znovu došla k závěru, že kultivovaná forma parkovišť do měst dnes také patří a že nejdůležitější je mít na paměti, že pokud město nebude užíváno lidmi, stávají se z něj pouhé kulisy. Tak vyhrála varianta doplnění hradební linie objemem korun stromů, pod kterými se mohou dnes schovávat parkovací místa a zítra to, co nám zítřek přinese.



## 2 | PROSTOR KOLEM SILNIČNÍHO PRŮTAHU

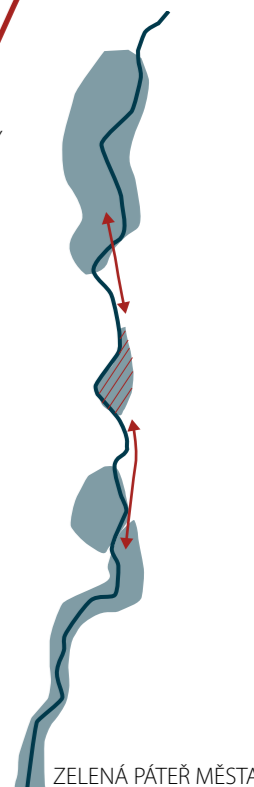
Řekla bych, že až možná z určité rutiny, nebo snad spíš vlastní zaslepenosti, že na každou otázku je odpovědí dům, jsem v prvních skicách začala prázdná místa kolem průtahu vyplňovat zástavbou. Nejprve přímo přisazené k cestě, poté dál od cesty a stále na pochybách o funkčním využití zástavby a také s pocitem jako by mi to kreslení zástavby do těchto míst ani „nešlo přes ruku“. Navrátila jsem se tak k úplně prvotním úvahám prostor využít pro realizaci ÚSESu, jehož vedení skrze město je spojeno s tokem řeky Bělé, ale o jehož funkčnosti při prodírání se mezi parkovišti si nejsem jistá. Dávám tak prostor zeleni, díky níž by mohla vzniknout zelená páteř města podél řeky Bělé. Vzhledem ke stále se zvyšujícím teplotám ve městech v letních měsících se také domnívám, že každé město, které bude mít funkční systém zelené infrastruktury, bude svým obyvatelům poskytovat kvalitnější prostředí k životu.

## MĚSTSKÉ SADY

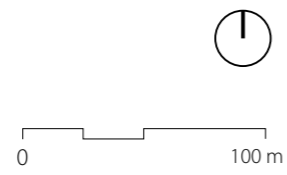
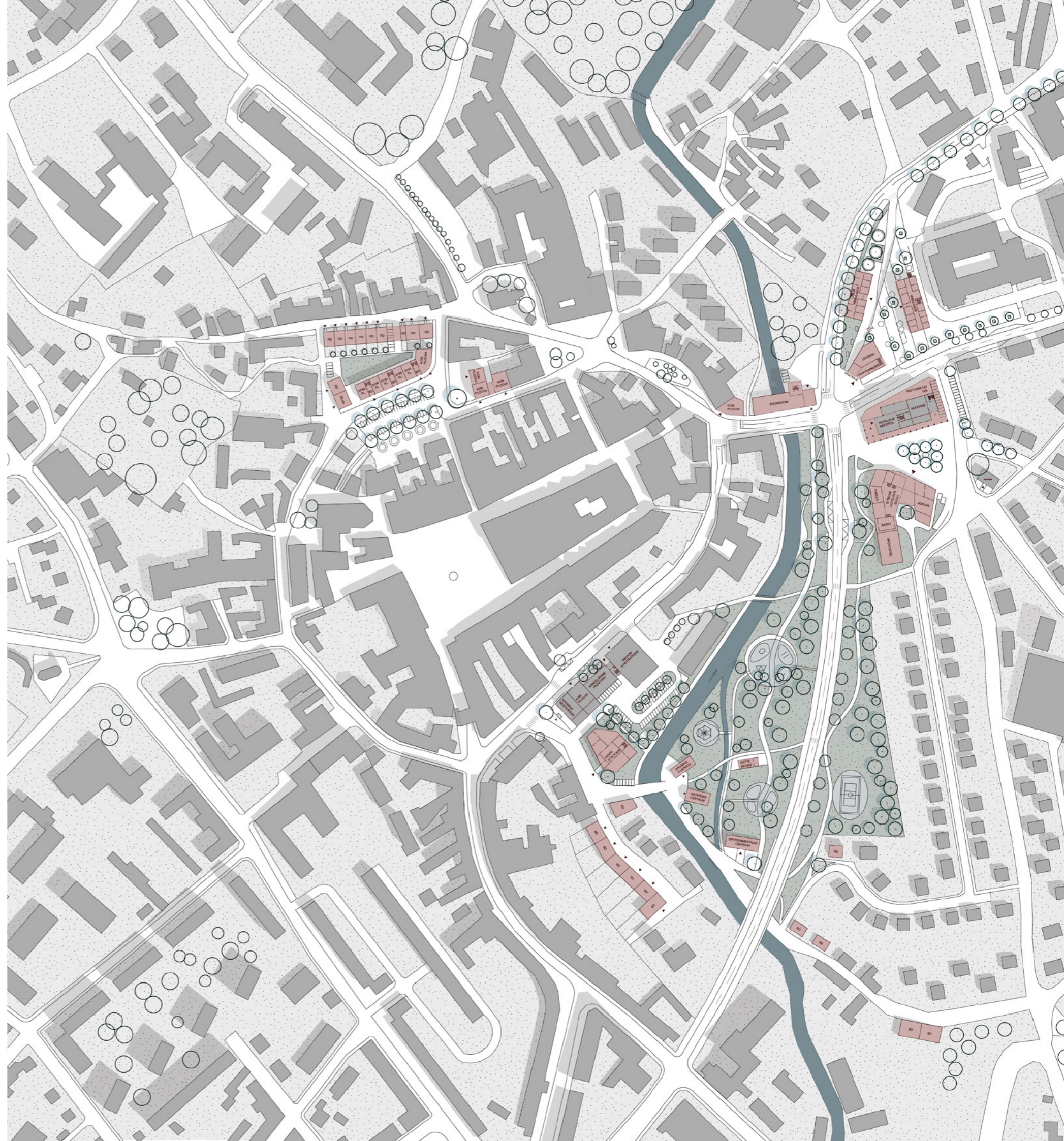
## NÁVRH PARKU

## SPORTOVIŠTĚ

## KLÍN KRAJINY

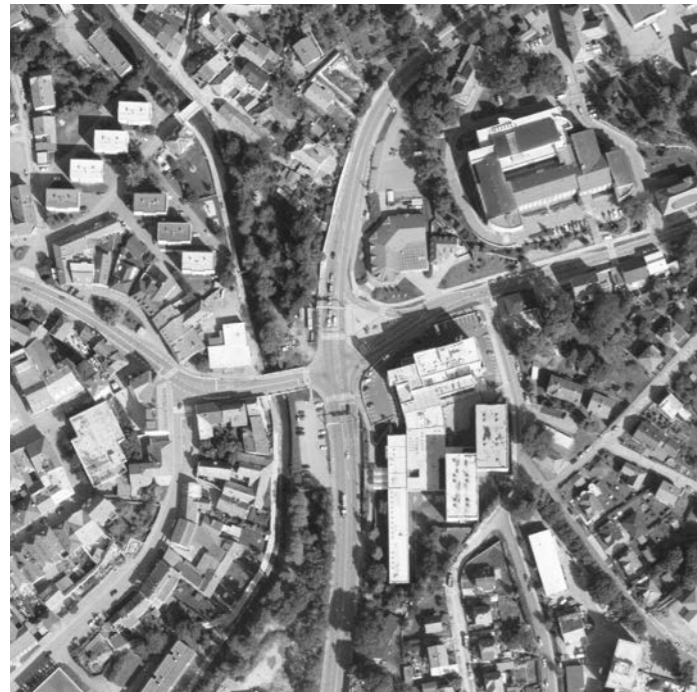


# SITUACE

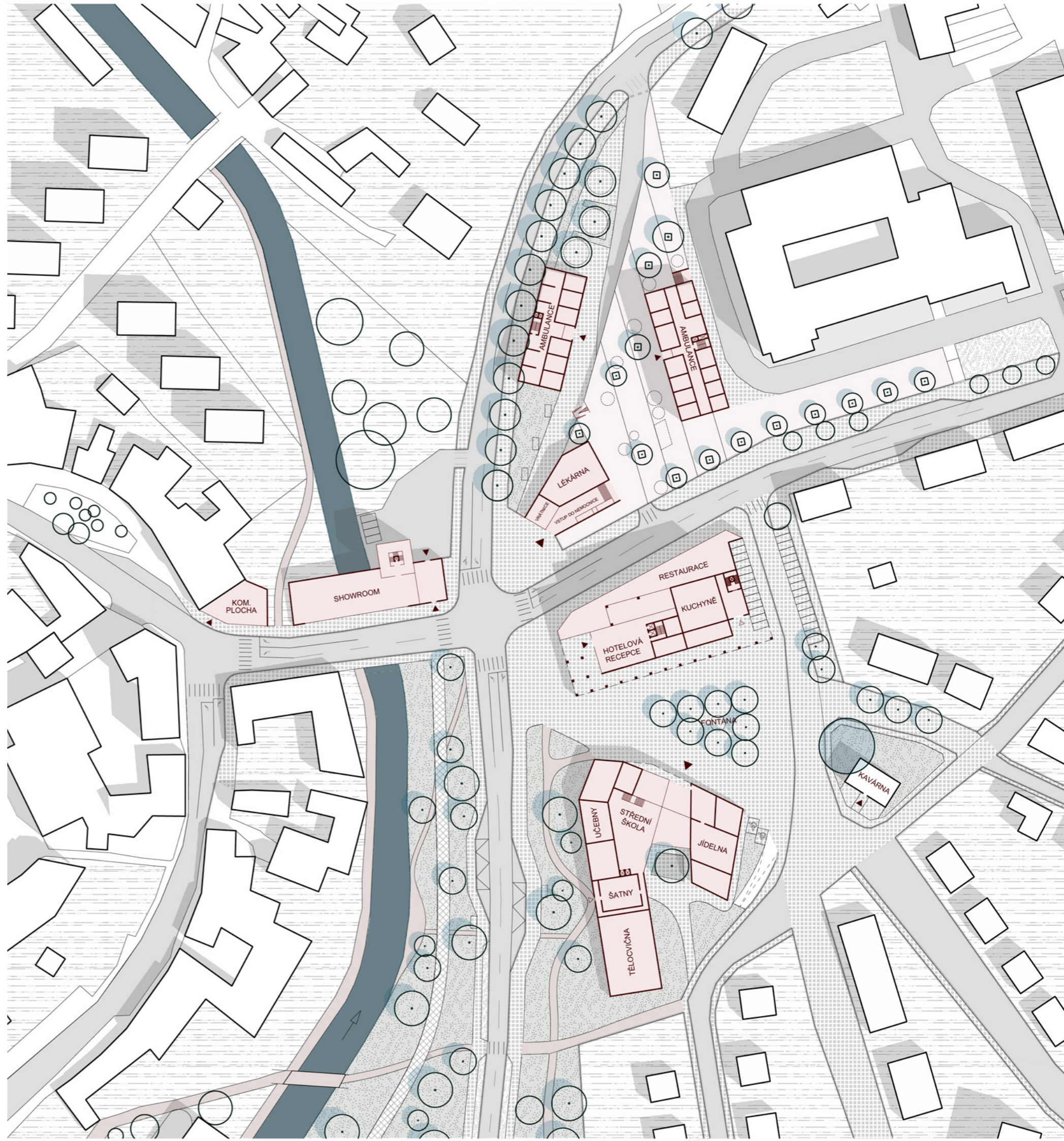
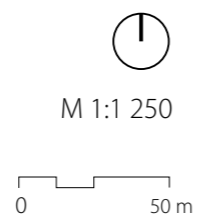


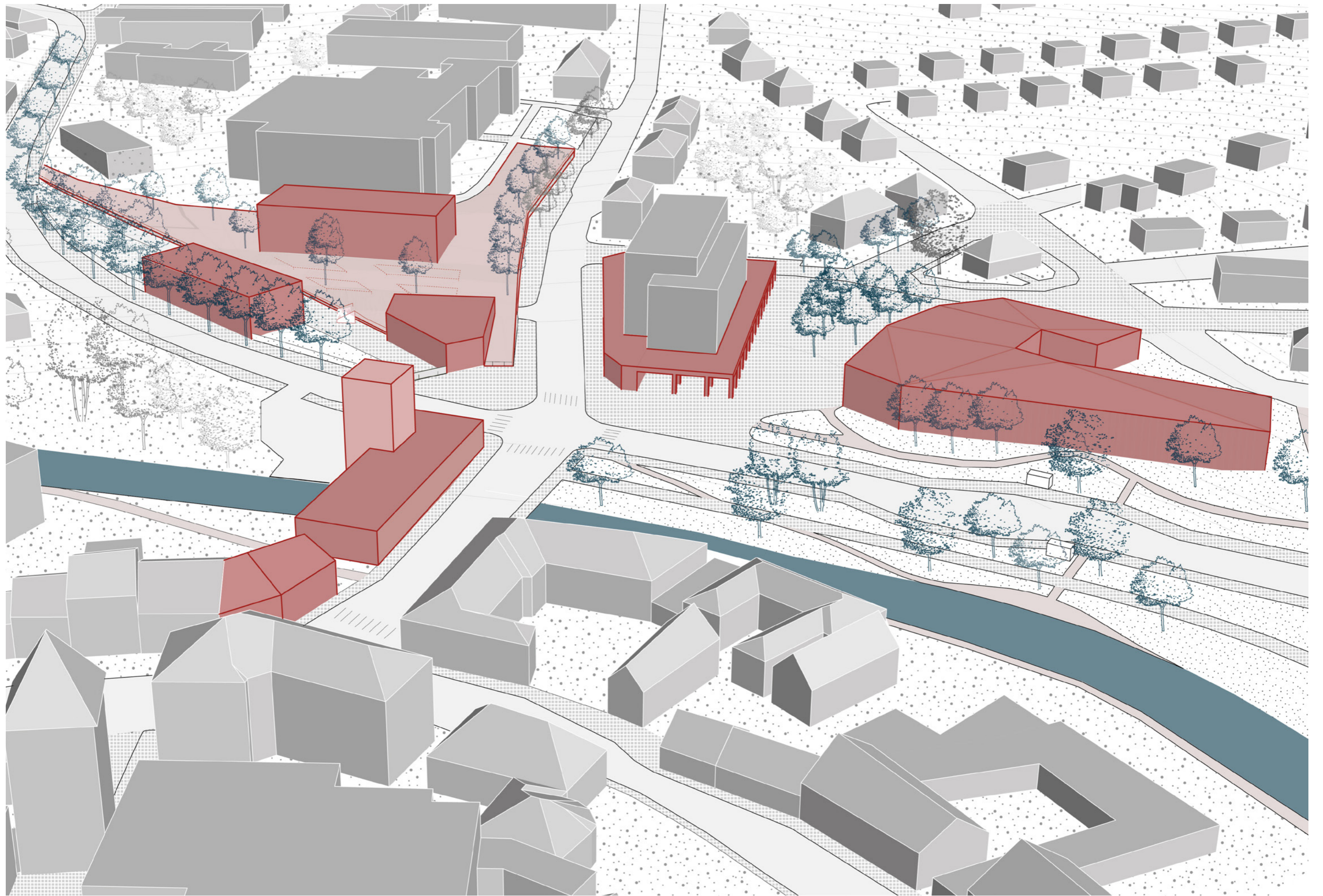
# DETAIL 1 - U REKREY

současný stav r. 2020



- zpevněné plochy - dlažba
- zpevněné plochy - asfalt
- nezpevněné plochy - zatravněné
- nezpevněné cesty parkové - mlát/štěrk
- řeka





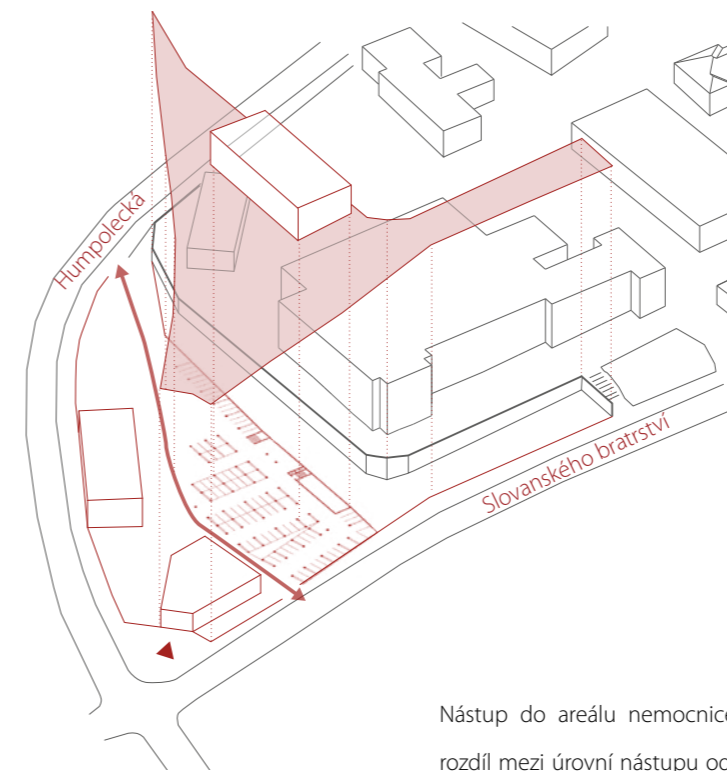
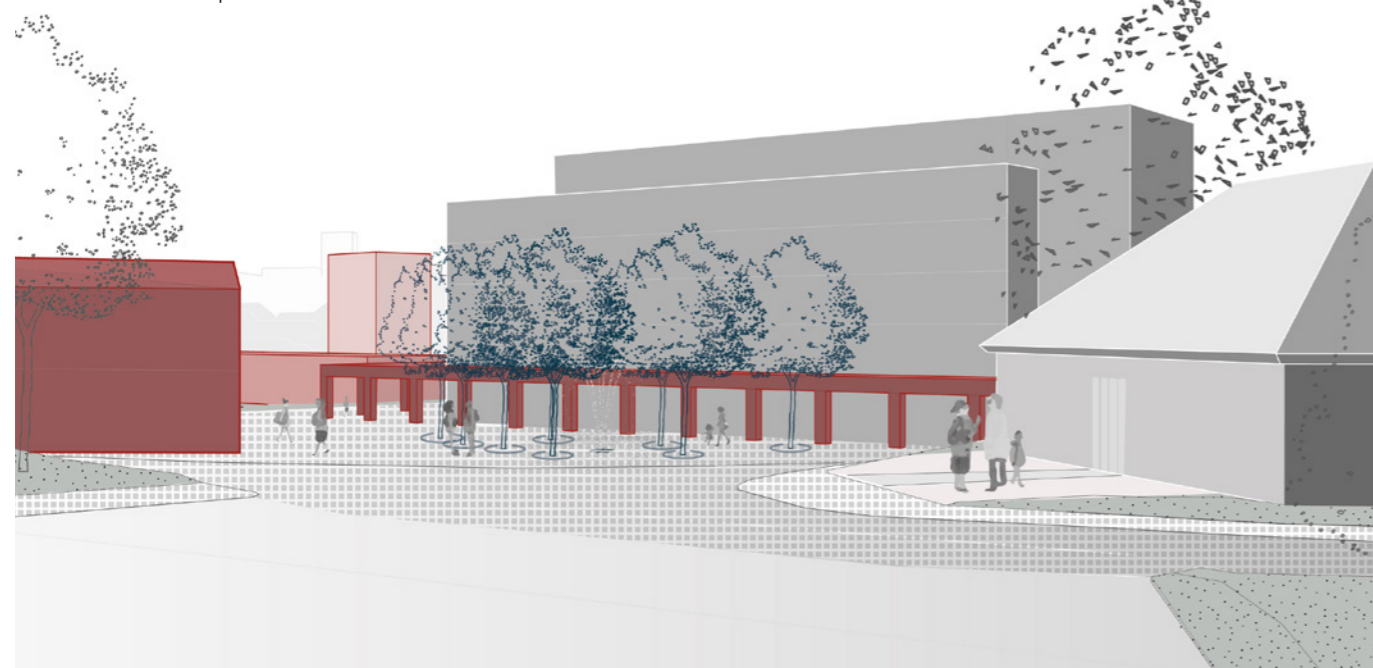
Prostor mezi novou budovou střední školy a hotelem Rekrea dává znovu možnost všem cestám přicházejícím až do tohoto bodu, aby se spojily v jednu a došly tak až ke křižovatce, která spolu s mostem přes řeku Bělou tvoří odedávna vstup do města. Aby toto bylo cestám umožněno, jsou v návrhu vybourány staré budovy střední hotelové školy a navržena zde nová školní budova. Ponechání stejného funkčního využití s návrhem budovy nové se opírá i o plány města, které by chtělo postupně modernizovat budovy škol ve městě, případně i vystavět budovy nové, například i pro vysokou školu, která se ve městě nenachází.

Hotel Rekrea se svou dominantní budovou kdysi býval prominentním pelhřimovským hotelem, který postupem času ale o svou slávu přišel a přestal být využíván. Návrh počítá s obnovou této funkce doplněnou o prostory kongresového centra a výukové prostory pro praxi studentů střední hotelové školy.

V pozadí vykukuje navržená budova showroomu produktů pelhřimovského průmyslu ležící přes řeku Bělou, které jsem v průběhu návrhu přezdívala „Mánes“. Ta vytváří můstek obrazný, ale i opravdový (protože jde o stavbu, která překlenuje řeku Bělou a leží na obou jejích březích). Obrazný v tom smyslu, že navádí a stimuluje proud (ať už chodců, aut či energie) z jadra ke křižovatce cest a zpět.

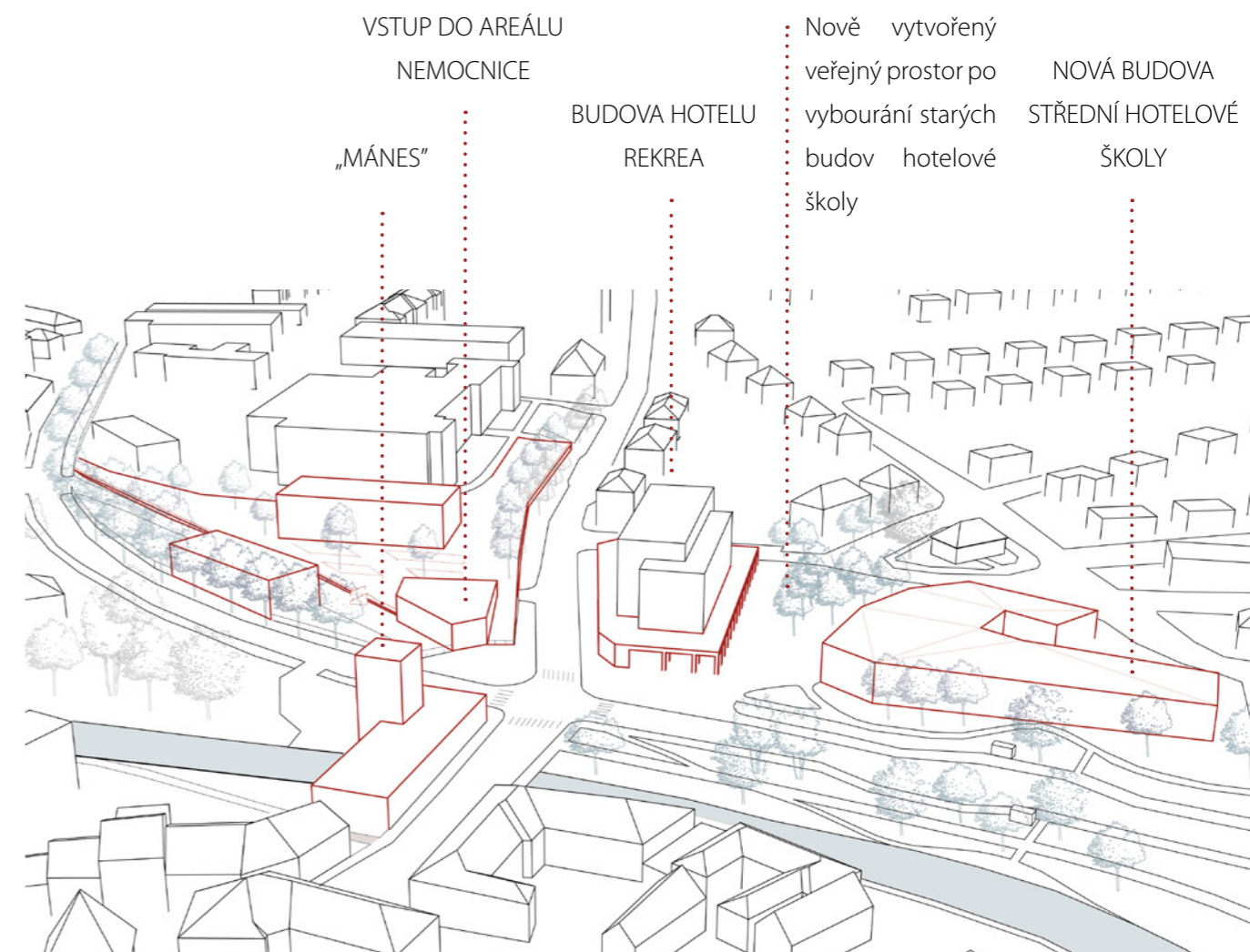
Pohled do „odzátkovaného“ prostoru sbíhajících se cest se stromy, které cesty dovádí až ke křižovatce

Budova školy se do tohoto prostoru otevírá a vytváří se zde spolu se stávajícím historickým domkem a památným stromem intimní prostředí lokálního centra.



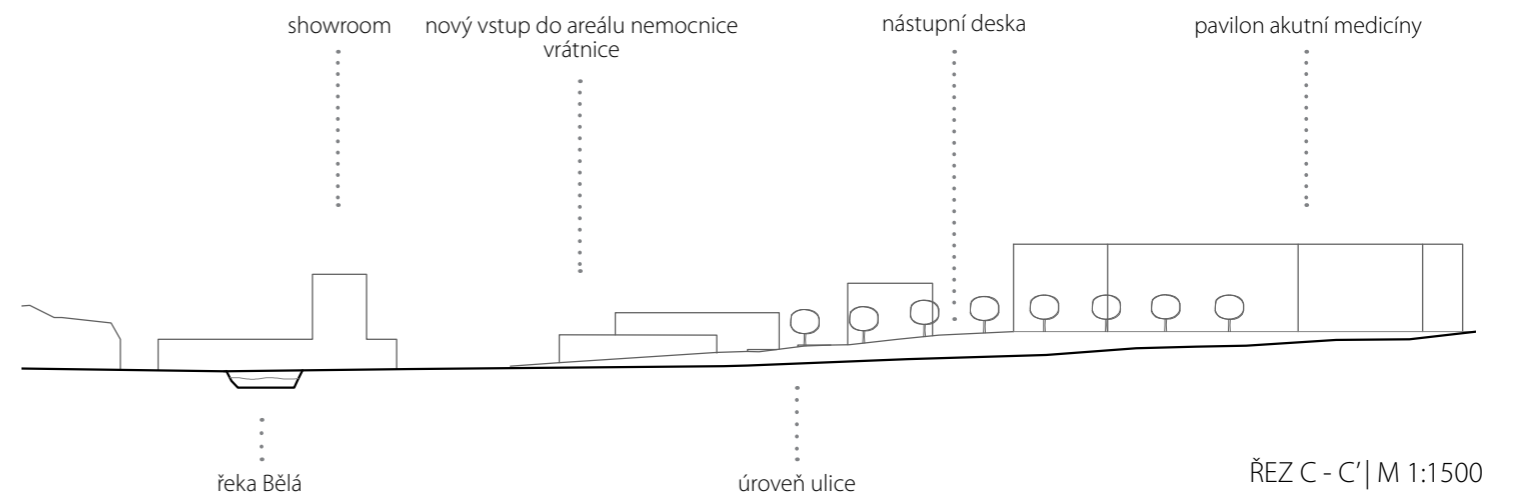
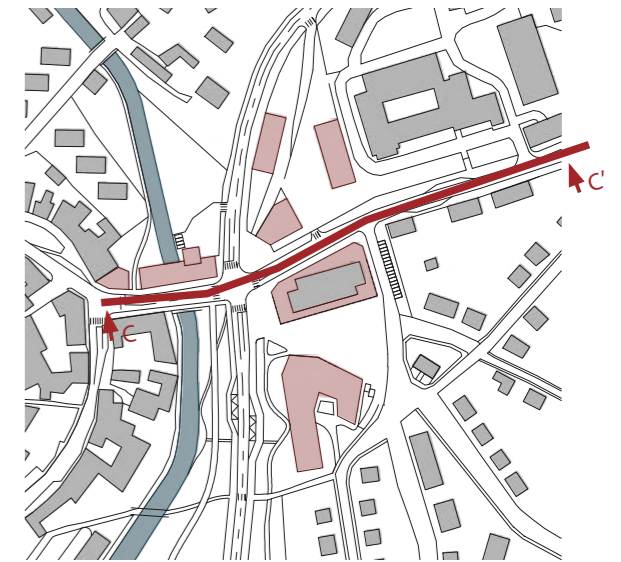
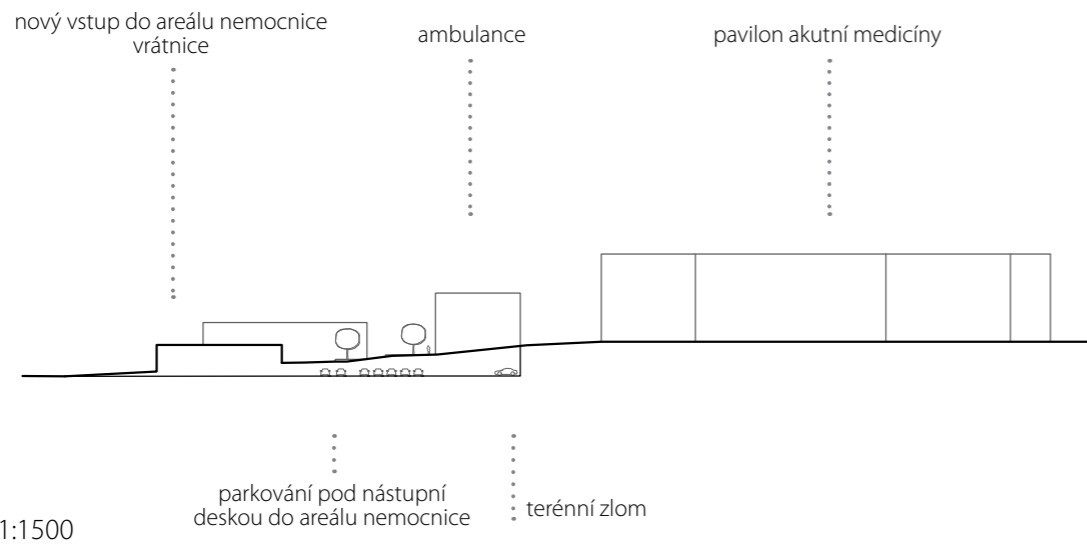
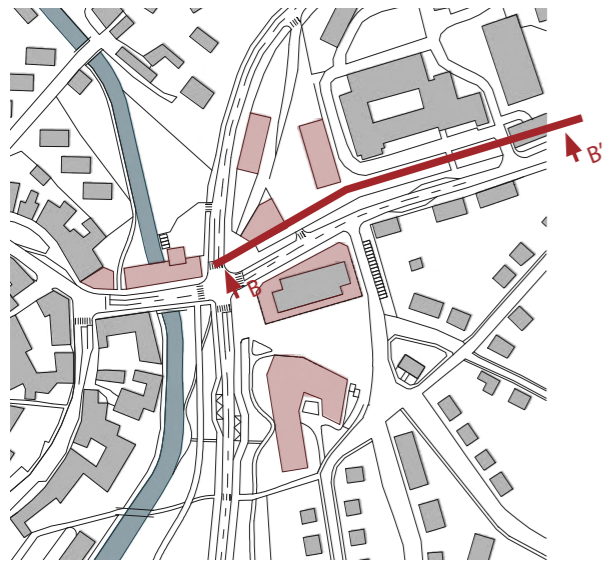
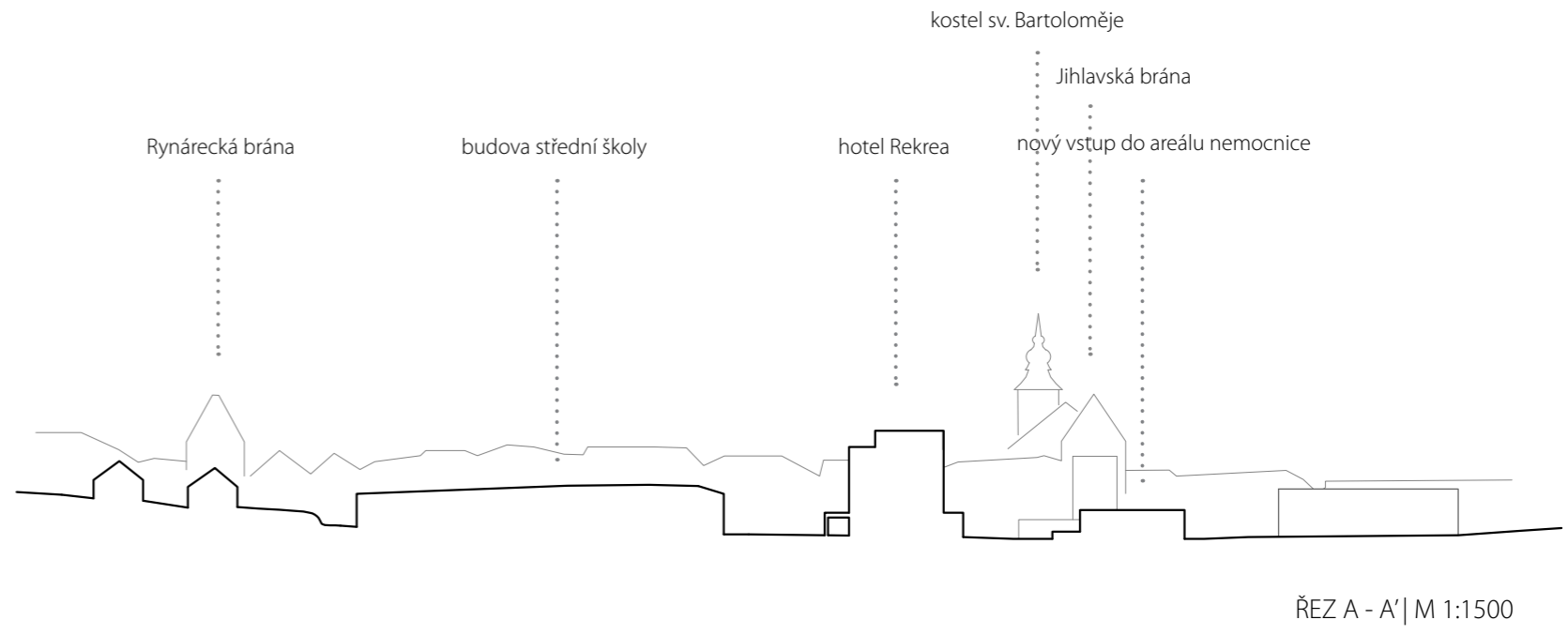
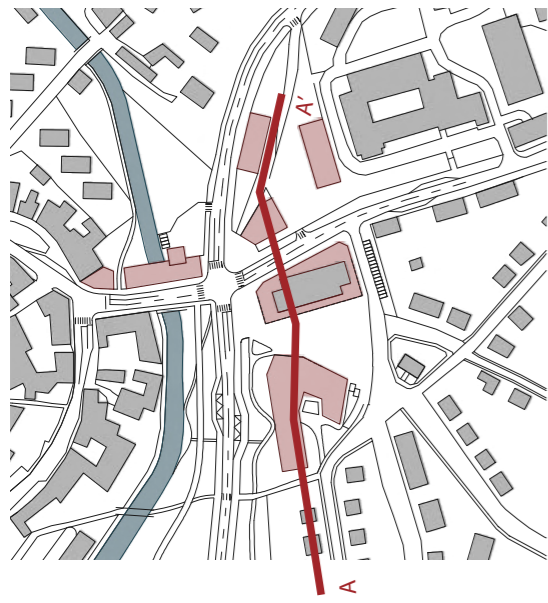
Do areálu pelhřimovské nemocnice se v současné době vstupuje na několika místech z ulice Slovanského bratrství a vždy jaksi "z boku". Chybí zde hlavní vstup, něco, co bychom vnímali jako vstupní bránu do areálu. To je přirozeným důsledkem toho, že areál nebyl navržený a komponovaný jako celek. Vznikal postupně. Po postavení budovy nemocnice na vršku na kraji města se postupně rozrůstal o další a další budovy omezeným prostorem vymezeným cestami Slovanského bratrství a Humpolecká. V místech, kde se při křižovatce v současnosti nachází budova autosalonu navrhují rozšíření areálu nemocnice a vytvoření nástupu z města (od křižovatky až do areálu).

Nástup do areálu nemocnice je tvořen lomenou plochou desky, která kompenzuje výškový rozdíl mezi úrovní nástupu od křižovatky a stávajícími budovami nemocnice. Tohoto přirozeného terénního zlomu využívám k návrhu parkovacích ploch, které jsou skryty pod nástupní deskou





# ŘEZY ÚZEMÍM

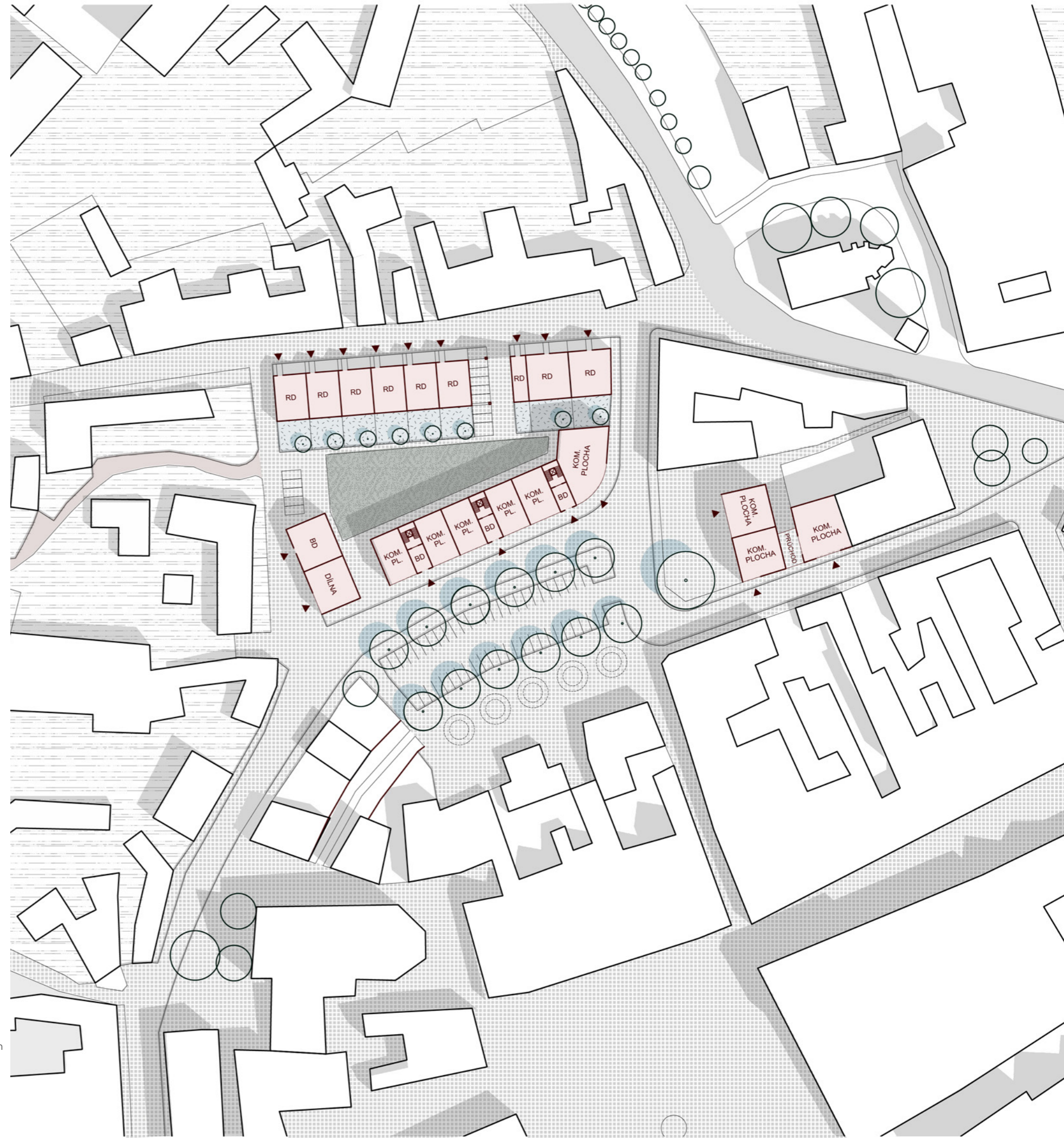
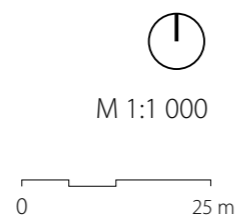


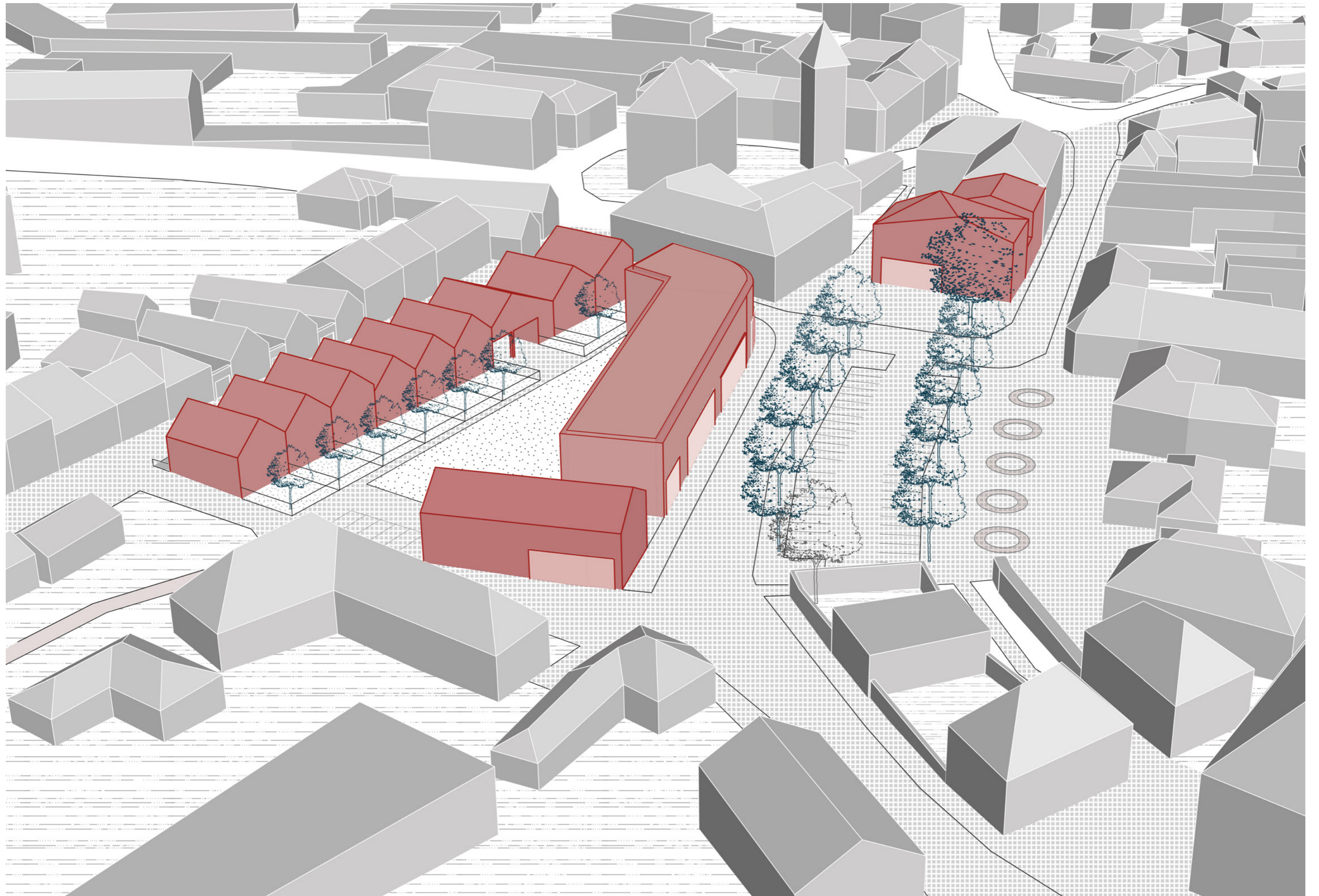
## DETAIL 2 - HRADEBNÍ OKRUH

současný stav



-  zpevněné plochy - dlažba
-  zpevněné plochy - asfalt
-  nezpevněné plochy - zatravněné
-  nezpevněné cesty parkové - mlát/šterk
-  soukromé zahrady/dvory
-  řeka

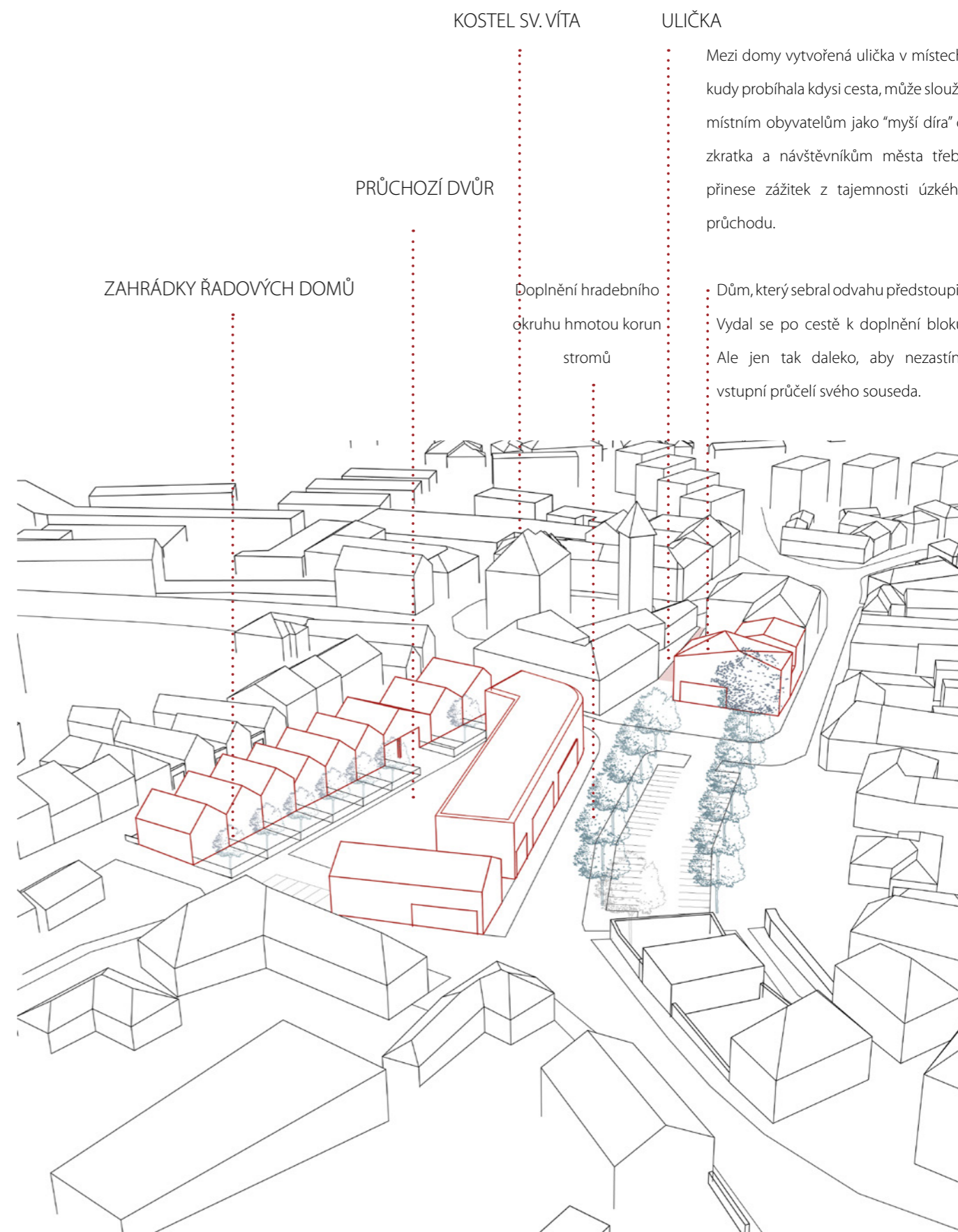
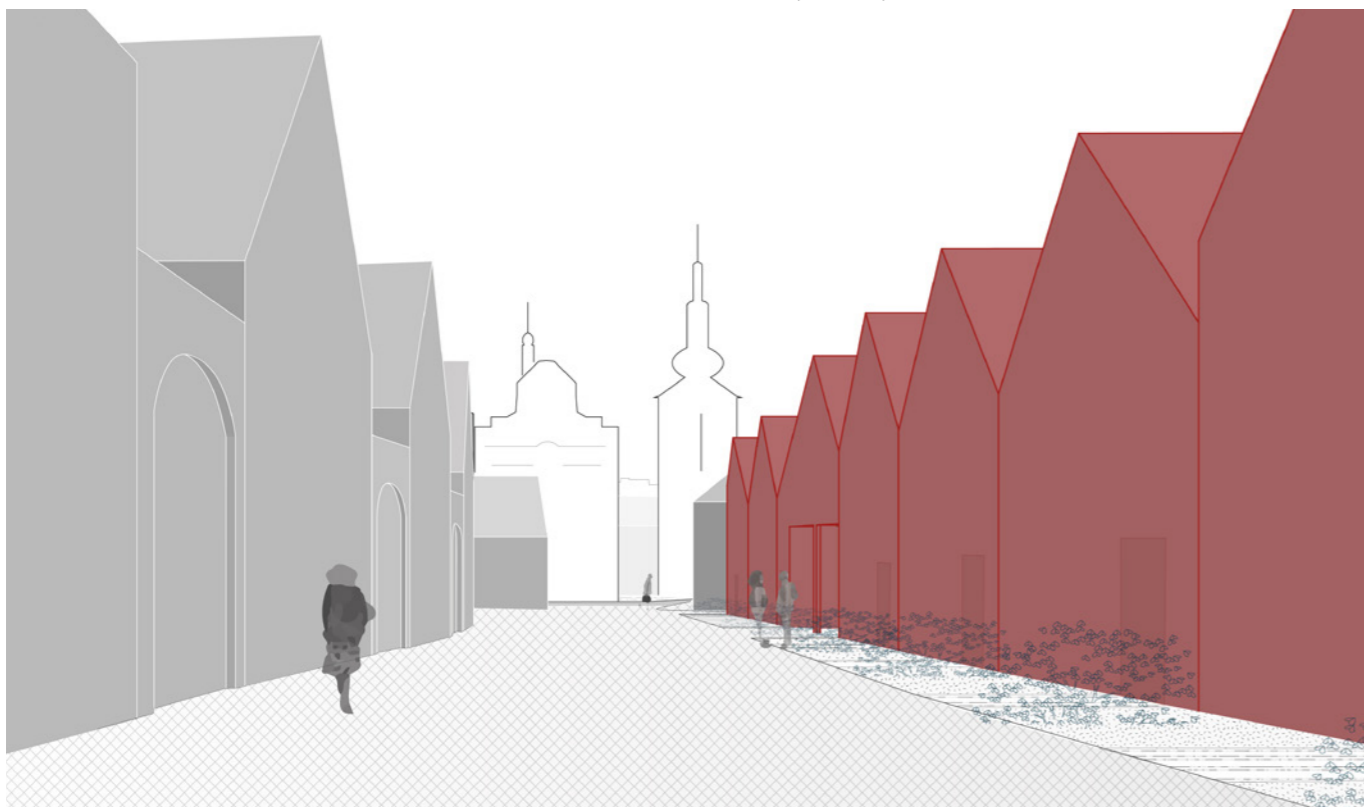




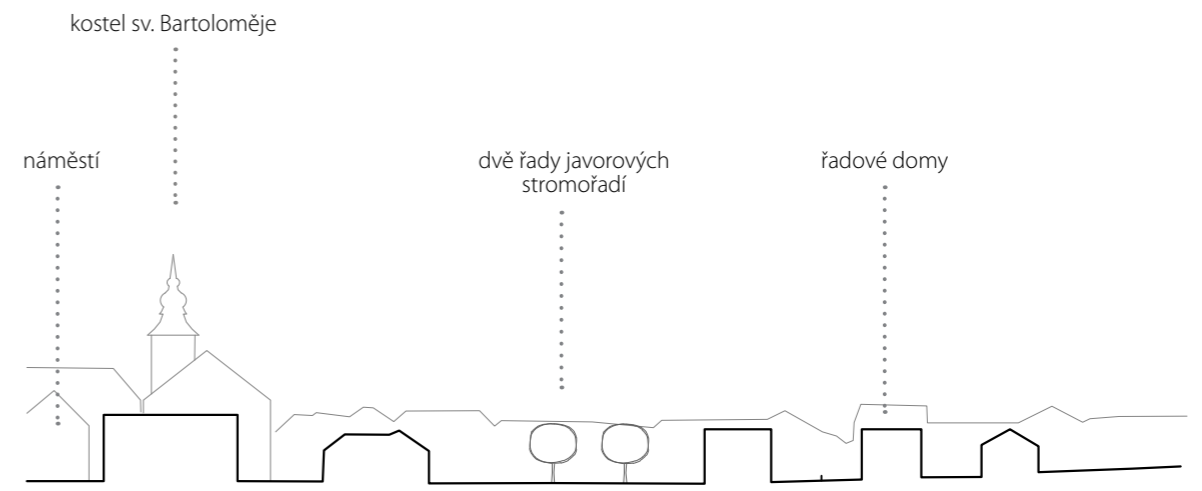


Pohledu do ulice Hrnčířská na svém konci dominuje Kostel sv. Víta, který je nejstarším kostelem v Pelhřimově a také místem, které je úzce spojeno s počátky prvního osídlení Pelhřimova. Místo má silného ducha také díky zachované věži se vstupní branou na hřbitov (který byl v průběhu let přesunut na jiné místo a dnes po něm zbyla jako vzpomínka právě tato vysoká věž). Věž je na fotografii nahoře zastíněna budovou obchodního domu Vysočina, do kterého nevede z této ulice jediný vstup, zato nás obchodní dům v ulici Hrnčířská provází vysokou betonovou zdí.

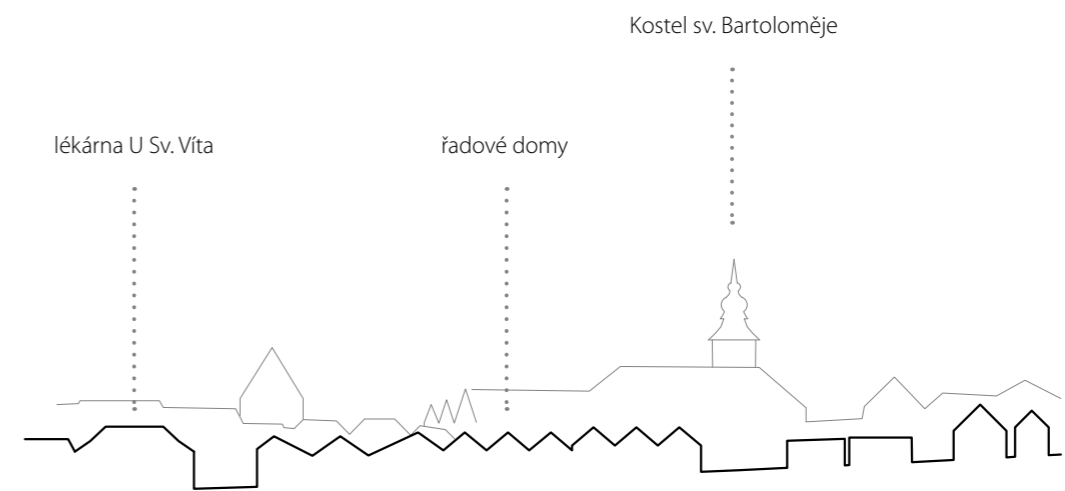
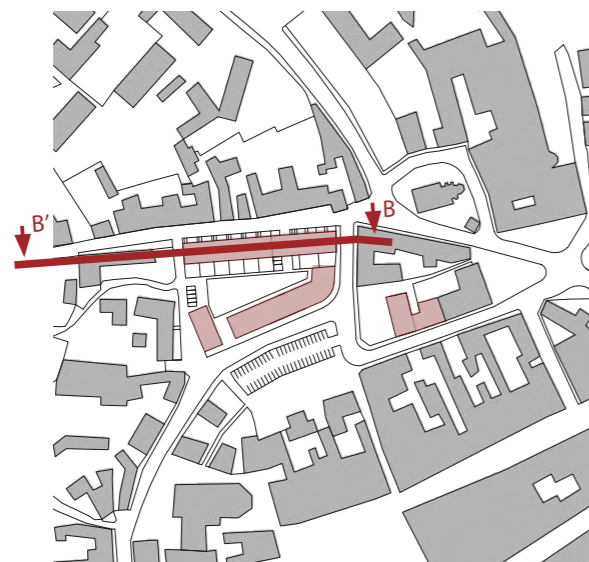
Navržená řada domů s předzahrádkami a průchodem do dvora, který se skrývá za nimi



# ŘEZY ÚZEMÍM



ŘEZ A - A' | M 1:1500



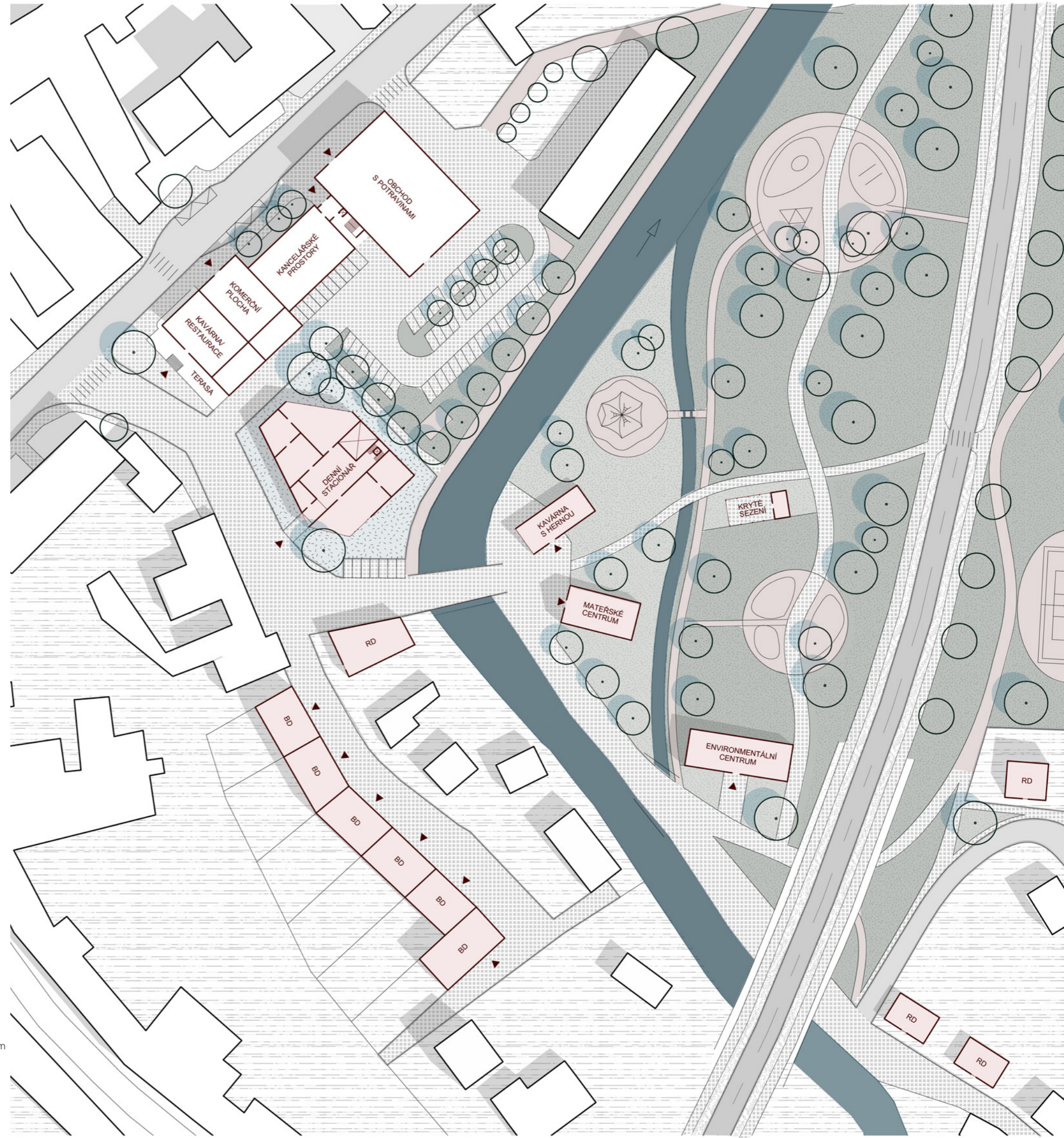
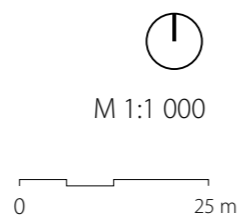
ŘEZ B - B' | M 1:1500

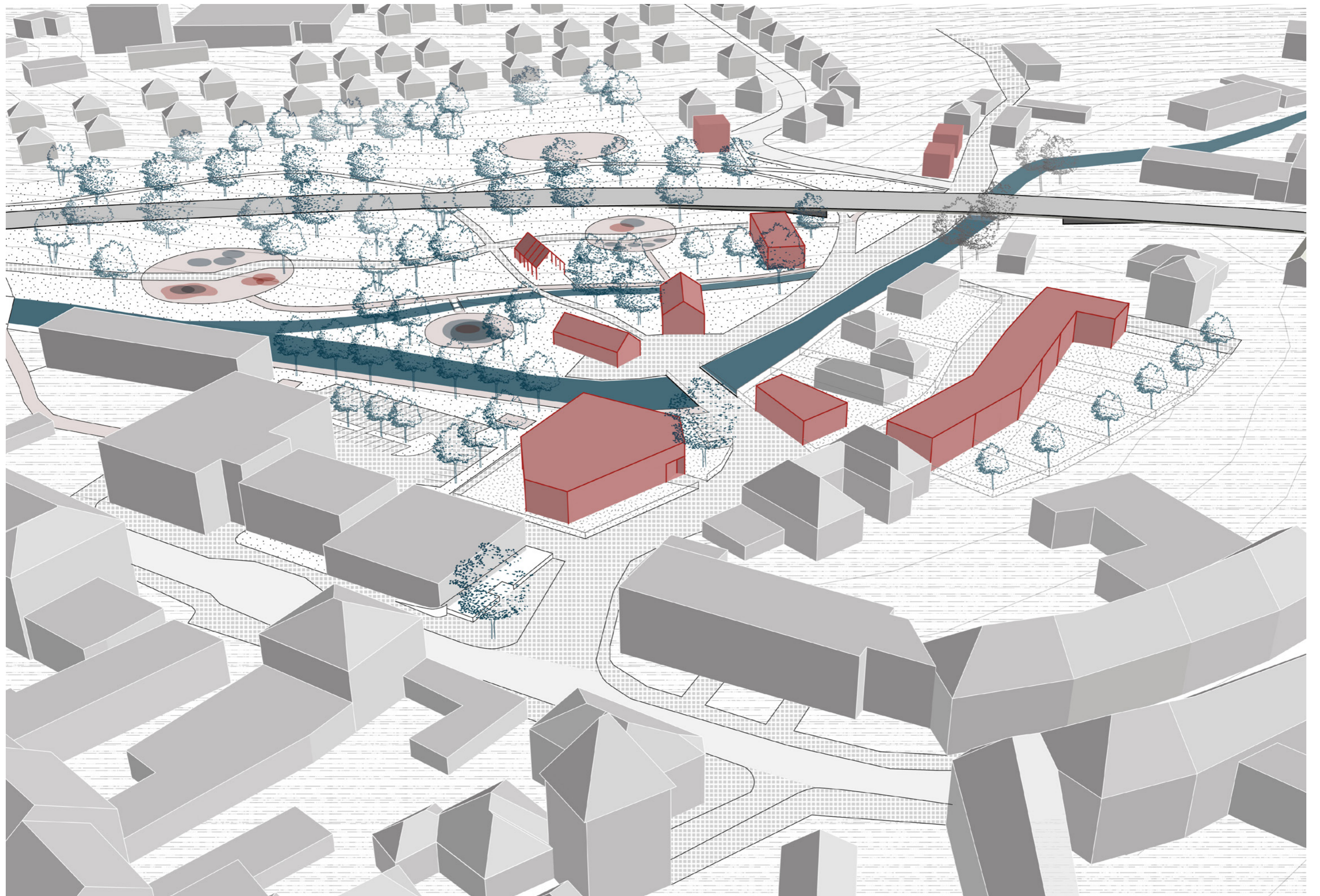
# DETAIL 3 - PARK

současný stav



-  zpevněné plochy - dlažba
-  zpevněné plochy - asfalt
-  nezpevněné plochy - zatravněné
-  nezpevněné cesty parkové - mlát/štěrk
-  soukromé zahrady/dvory
-  řeka





## ZÁŽITKOVÝ PARK POZNÁNÍ

Park vytvořený na ploše obchodního centra a parkovacích ploch představuje jakousi oázu hned vedle historického jádra. Z kulís malebných štítů a loubí se tak člověk dostane do světa stromů a řeky. Je plný podnětů - vody tekoucí mělkým bočním ramenem řeky Bělé linoucí se skrze park, trávy, kamenů a kamínků, které čekají na to, až návštěvník sebere odvahu a bosou nohou se s nimi seznámí. Pomocí rozšířeného podchodu volně přechází silnici a ve své klidnější formě dochází až k zástavbě rodinných domů

## DENNÍ STACIONÁŘ/ SOCIÁLNÍ SLUŽBY

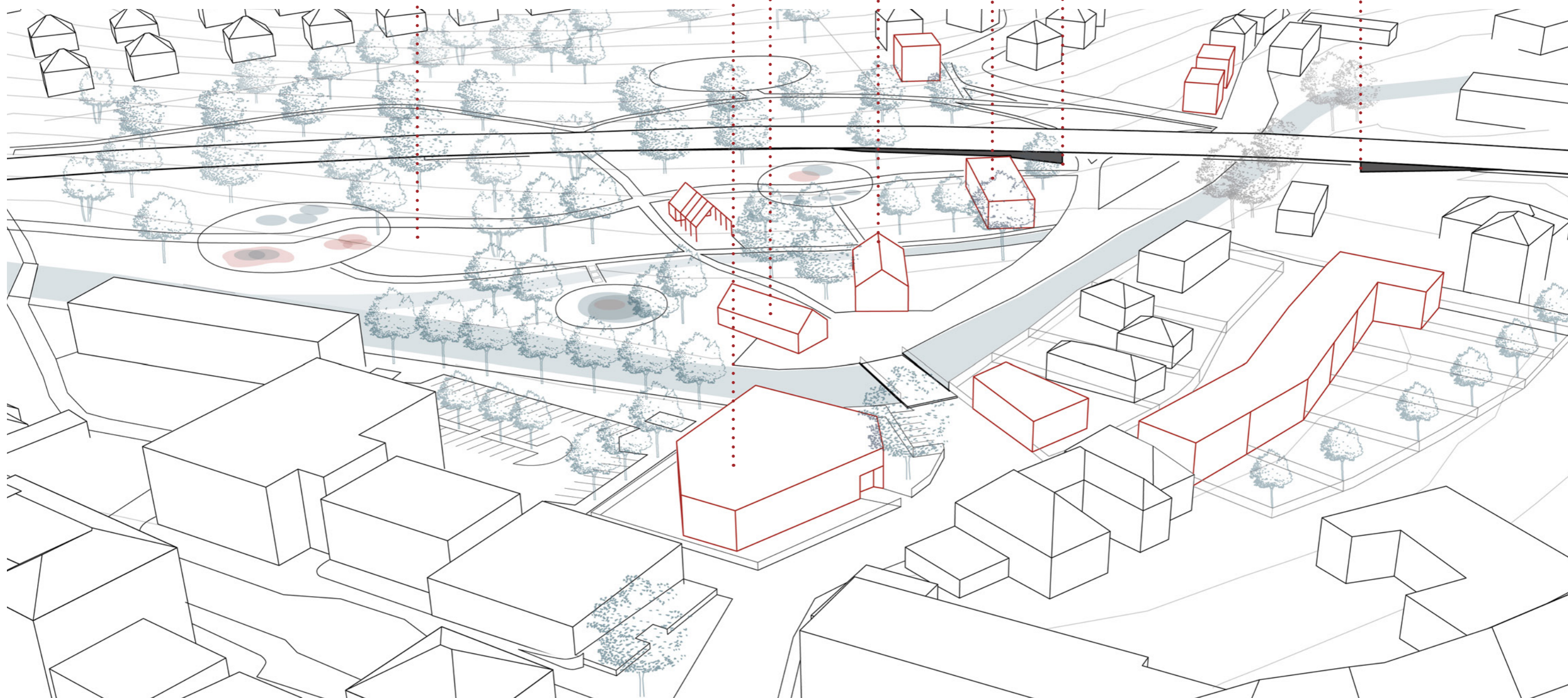
Objekt, jehož náplní je pomoc těm, co to potřebují, formuje prostor za budovou bývalé pošty a artikuluje cestu vedoucí k mostu přes řeku. Výběr funkčního využití reaguje na potřeby města zvýšit kapacitu sociálních služeb, které by fungovaly i na denní bázi a také na charakter umístění parcely - přesně mezi dobře dostupným jádrem a nově vytvořenou oázou ve městě.

## PAVILONY V PARKU

Soubor několika pavilonových budov rozkládajících se v parku by měl sloužit jako zázemí pro trávení volného času (nejen) dětí. Naplnily by je funkce jako mateřské/rodinné centrum nebo environmentální centrum. Objekty představují jakési "úkryty", ale k poznávání her a přírody slouží celý park.

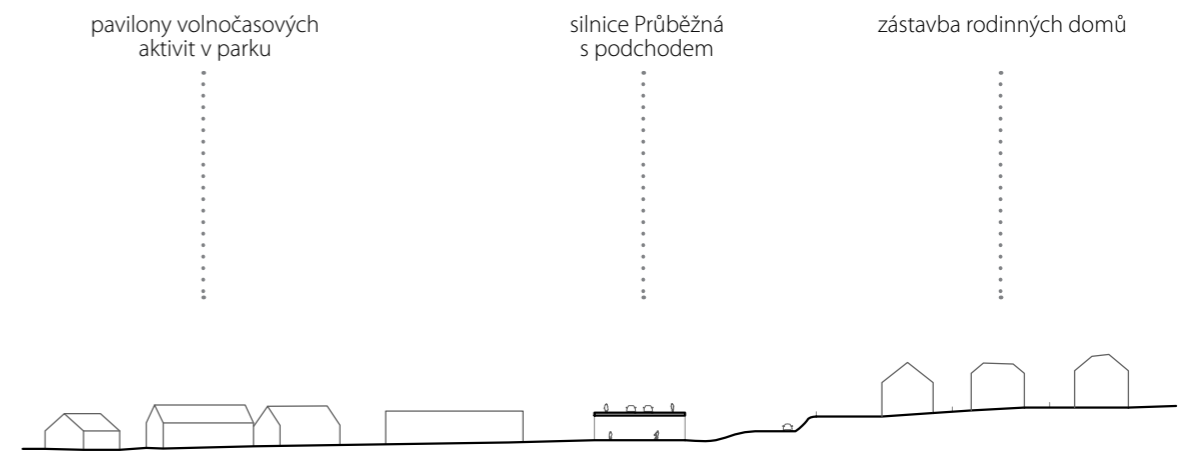
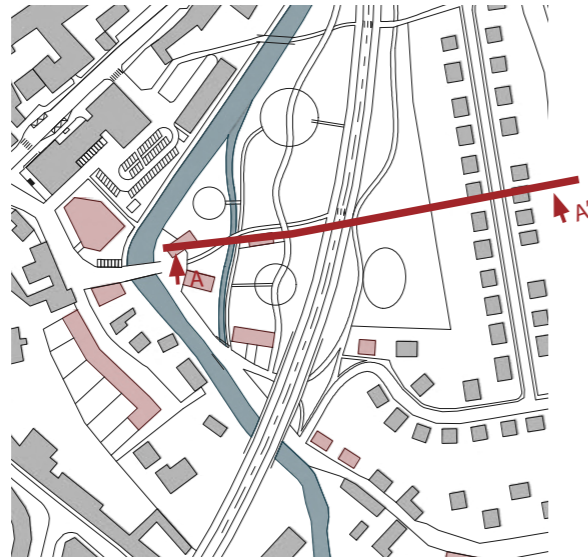
## ROZŠÍŘENÍ PODCHODU PODÉL ŘEKY BÉLÉ

vytvoření lepšího propojení mezi částí města tvořenou převážně rodinnými domy pro individuální bydlení a jádrem, široký podchod krajinného charakteru je alternativou, jak překonat dopravně vytíženou silnici Průběžná a dostat se tak z rodinných domů skrze park až na hlavní náměstí





# ŘEZY ÚZEMÍM

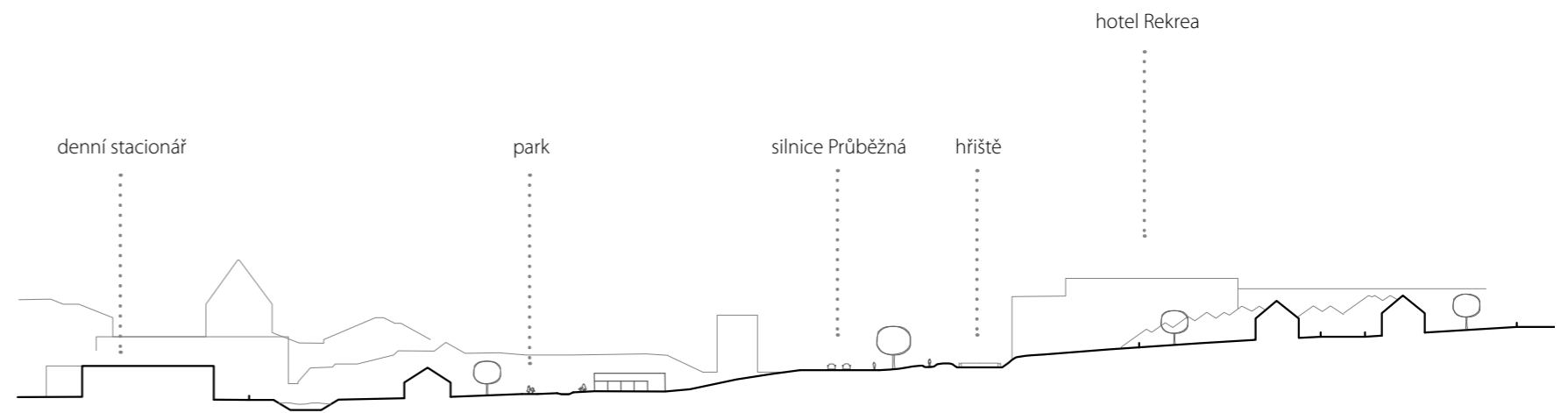
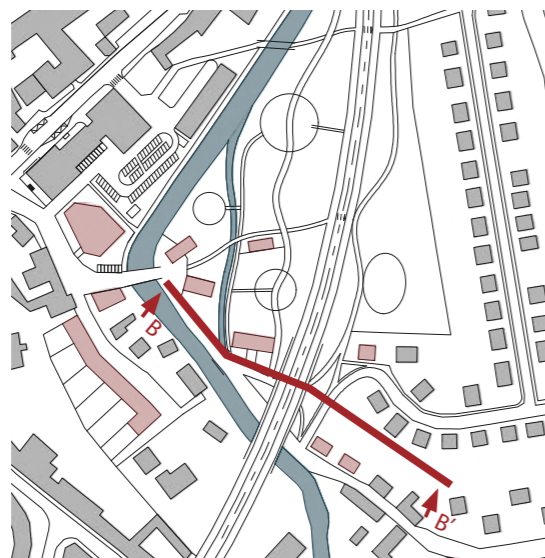


pavilony volnočasových aktivit v parku

silnice Průběžná s podchodem

zástavba rodinných domů

ŘEZ A - A' | M 1:1500



denní stacionář

park

silnice Průběžná

hřiště

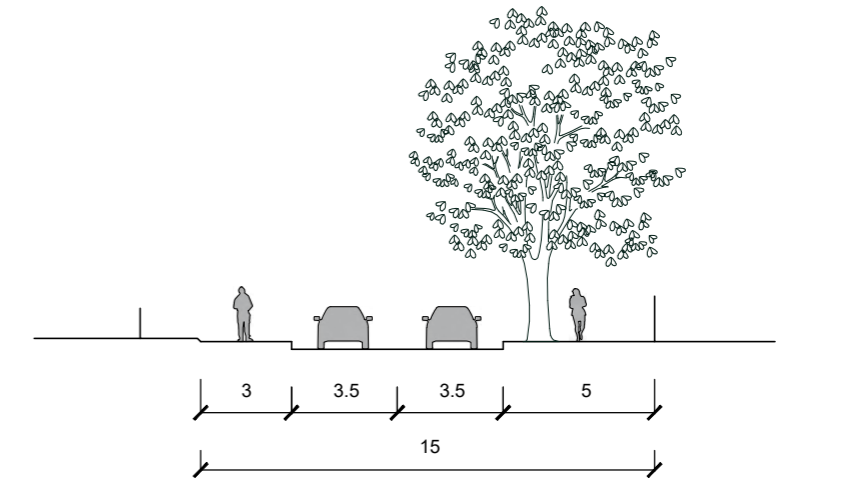
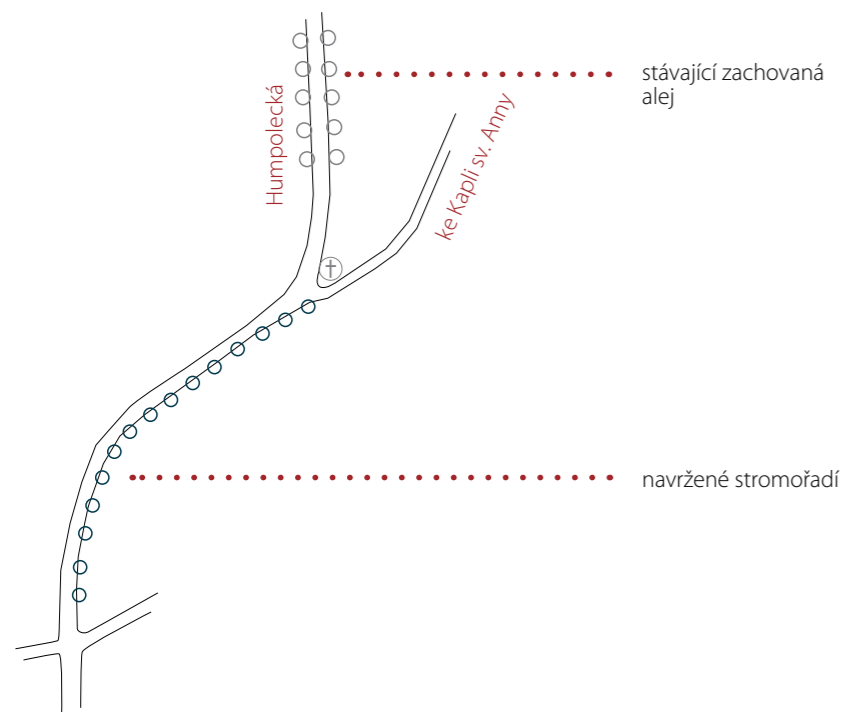
hotel Rekrea

ŘEZ B - B' | M 1:1500

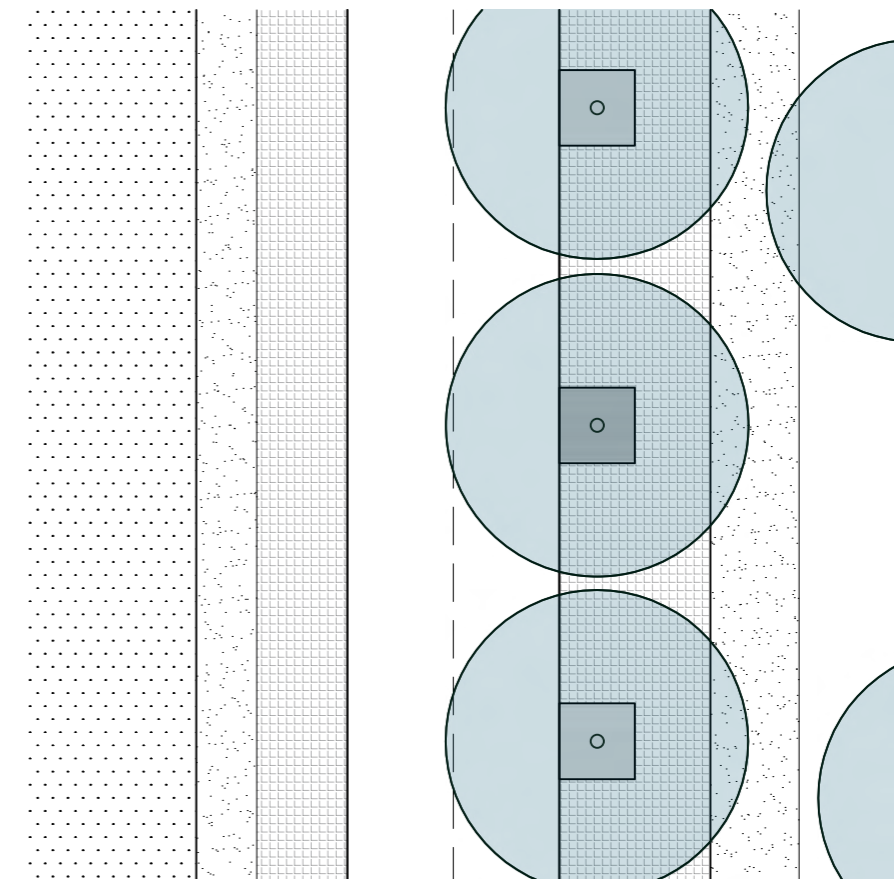
## ULIČNÍ PROFILY



Humpolecká - jedna z hlavních cest vedoucích do Pelhřimova. V extravilánu je lemovaná alejí, pro kterou při vstupu do města již nezbylo místo. Profil tvoří i dnes dva jízdní pruhy a chodníky cca 2 m široké po obou stranách. Návrh upravuje profil tak, aby bylo chodcům dopřáno více místa (tak jak to jen dovolují prostorové možnosti), aby pro chodce nekončilo město u křižovatky za mostem přes řeku Bělou, ale aby jim byla dána možnost co možná nejpříjemnějším způsobem se pohybovat skrze město až do krajiny za městem.

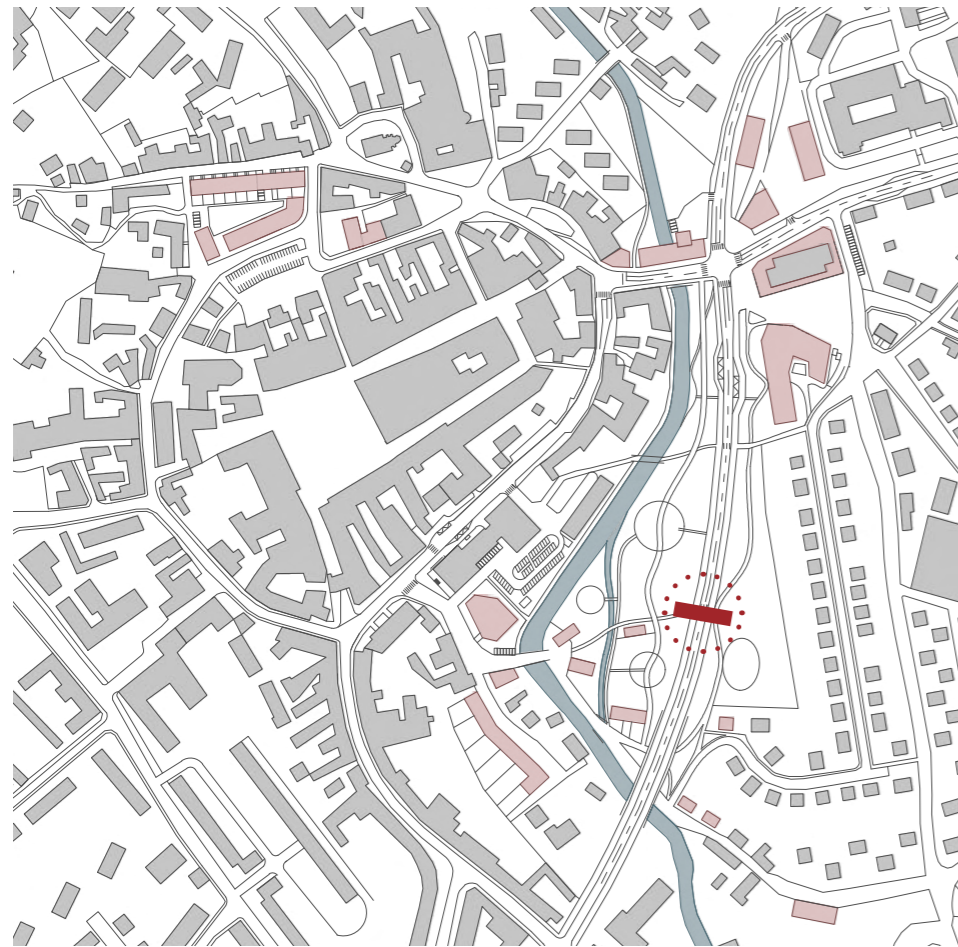


soukromá zahrada    travnatý pás    chodník (dlažba)    vozovka (asfalt)    chodník (dlažba)    travnatý pás areál nemocnice

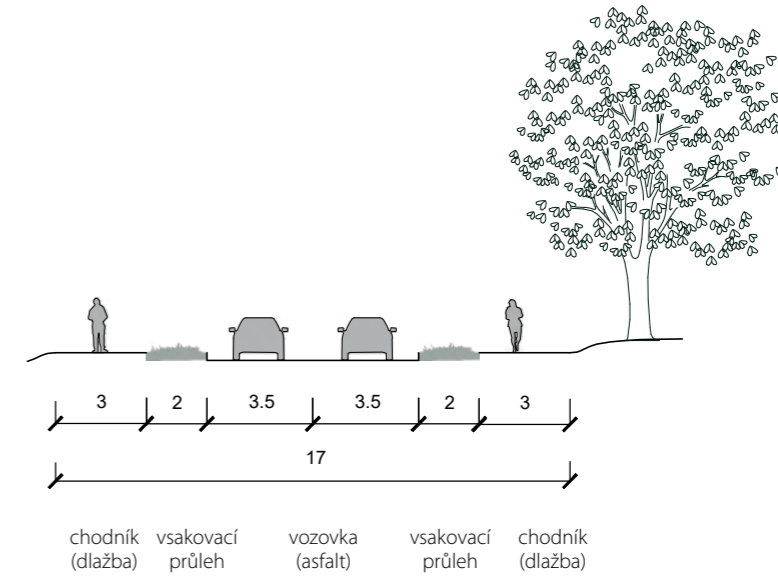


M 1:250

# ULIČNÍ PROFILY

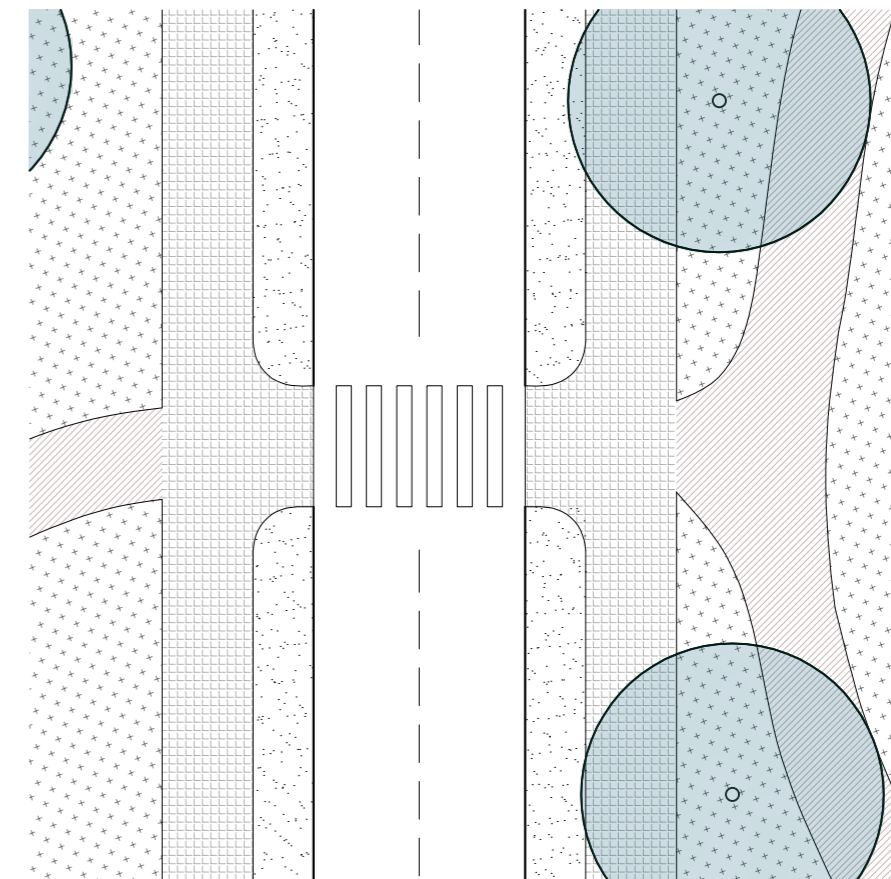
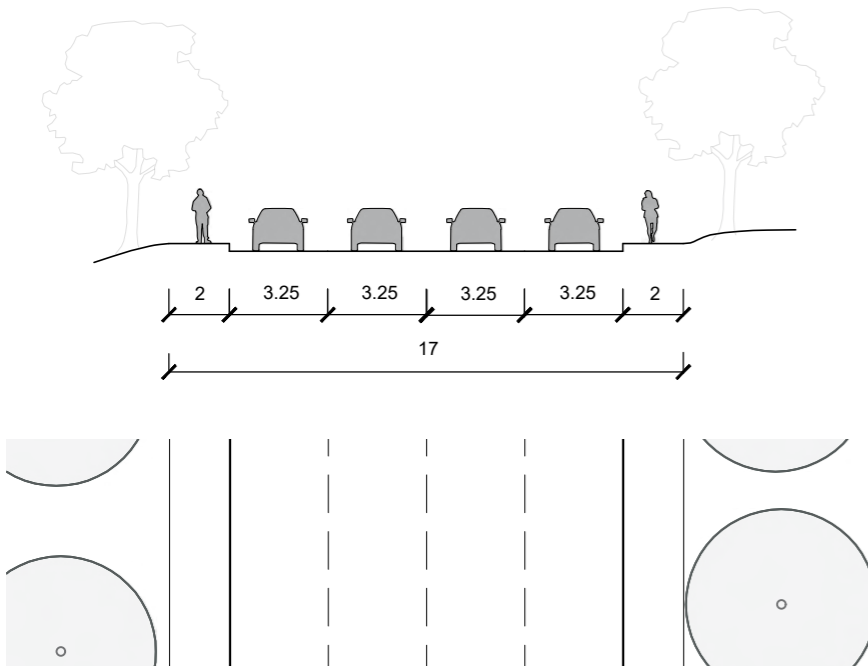


Návrh počítá s realizací plánovaného západního obchvatu, čímž by mělo dojít ke zklidnění provozu na silnici Průběžné. Stávající profil čtyřproudé silnice je transformován na dvouproudou komunikaci s rozšířením chodníku. Jelikož předpokládám, že tato komunikace stále zůstane částečně zatížená motorovou dopravou (prochází skrze celé město, je na ní napojené autobusové nádraží) navrhuji vozovku od chodníku oddělit travnatým pásem, který při mírném vypsádování jak vozovky tak chodníku směrem k pásu může sloužit jako retenční průleh k zachycení dešťové vody.



## SOUČASNÝ PROFIL

M 1:250

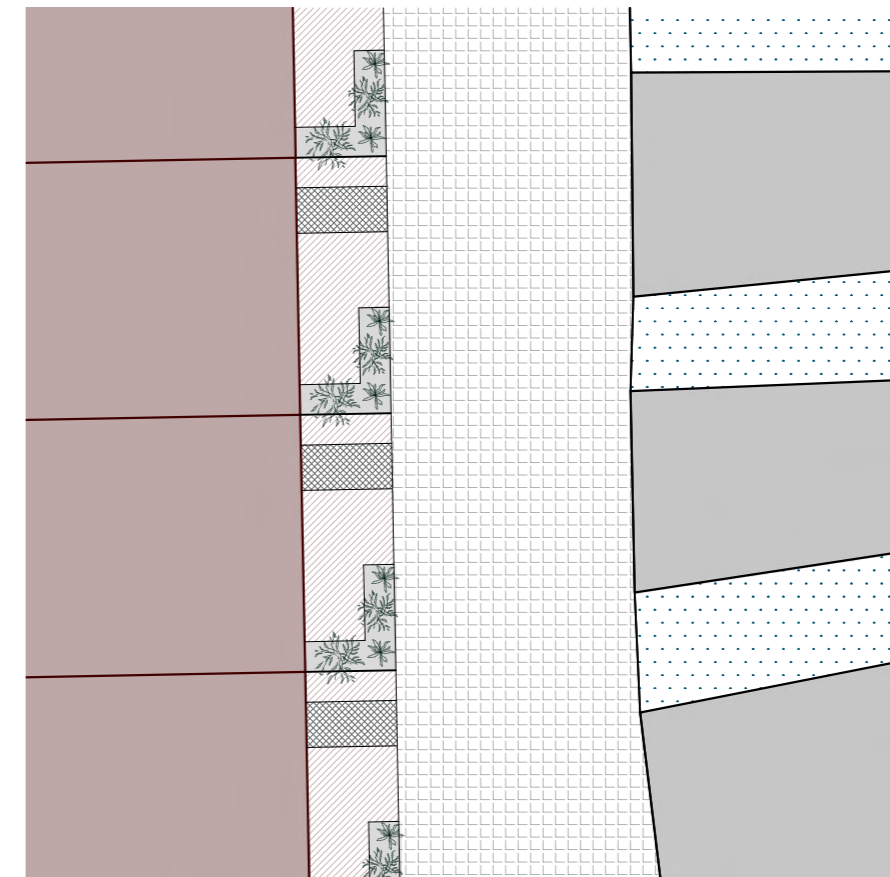
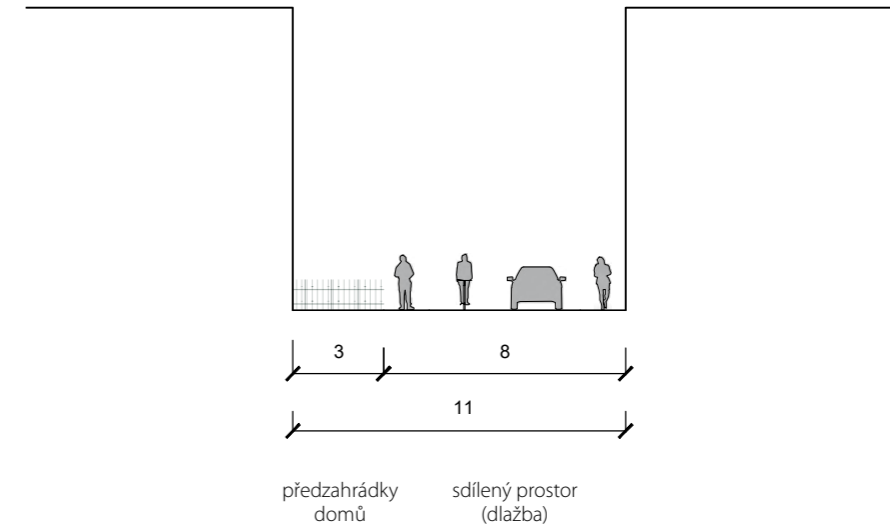


M 1:250

## ULIČNÍ PROFILY



Návrh uličního profilu ulice Hrnčířská vychází ze stávajícího stavu a z jejího charakteru úzké historické uličky. Ulice je automobilům přístupná pouze pro dopravní obsluhu území. V současnosti se po délce ulice nacházejí na kratších úsecích chodníky různých šířek. Navrhují celý povrch srovnat na jednu úroveň a dopřát tak obyvatelům možnost využívat celou šířku ulice.

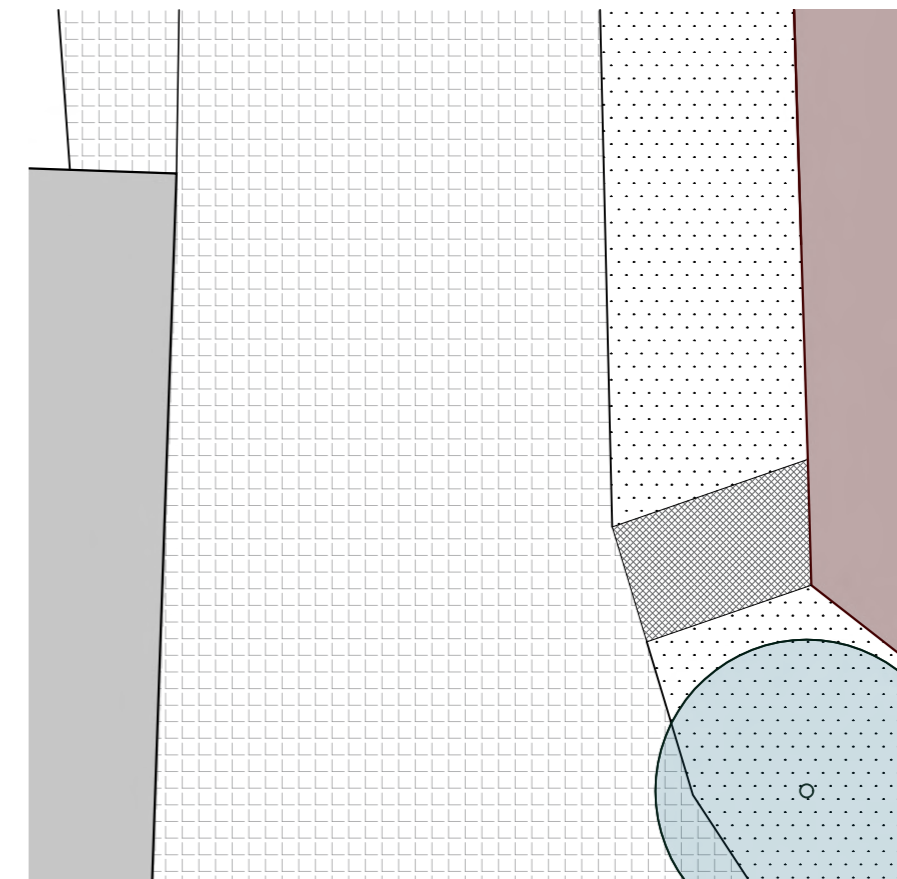
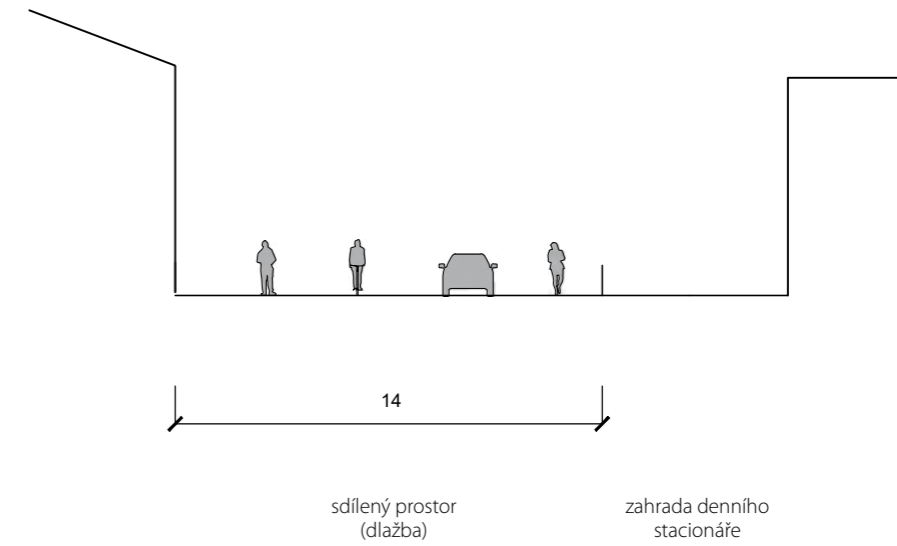


M 1:250

## ULIČNÍ PROFILY



Ulice s názvem U Elektrárny, která dnes spíše než ulicí je nečitelným prostorem parkovišť, ve kterém se až člověk ztrácí. Tato ulice se před mostem rozděluje, na levém břehu končí jako ulice slepá a za mostem na pravém břehu pod názvem U Splavu vede až ke hřbitovu (tato část cesty slouží hlavně pěším a cyklistům a pro automobily je určena jen pro nezbytnou dopravní obslužnost). Vzhledem k těmto faktorům (nezatíženosti automobilovou dopravou) je profil volen jako sdílený prostor.

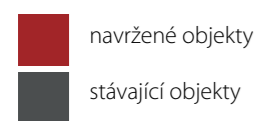


M 1:250

## SCHÉMA NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ



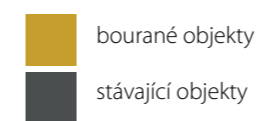
M 1:5000



## SCHÉMA BOURANÝCH OBJEKTŮ

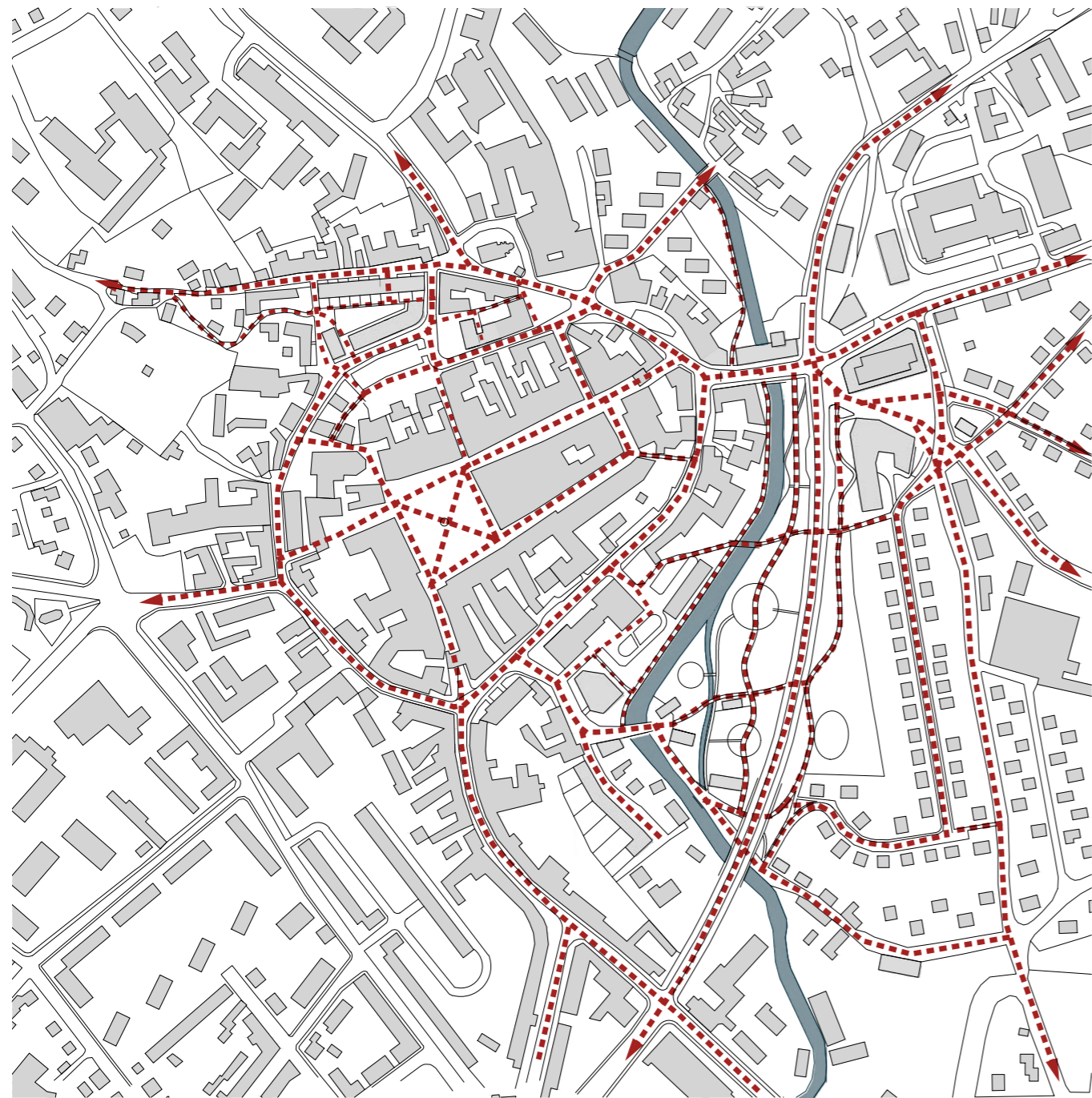


M 1:5000



- 1 | obchodní dům Vysočina
- 2 | autosalon
- 3 | střední hotelová škola
- 4 | obchodní centrum - tvořené dvěma halovými objekty, v jednom z objektů dnes sídlí obchodní řetězec Billa, v druhém se nachází několik obchodů s oblečením, elektronikou apod.

## SCHÉMA PĚŠÍ PROSTUPNOSTI



M 1:5000



## SCHÉMA ZAPOJENÍ DO CIRKULACE DOPRAVY

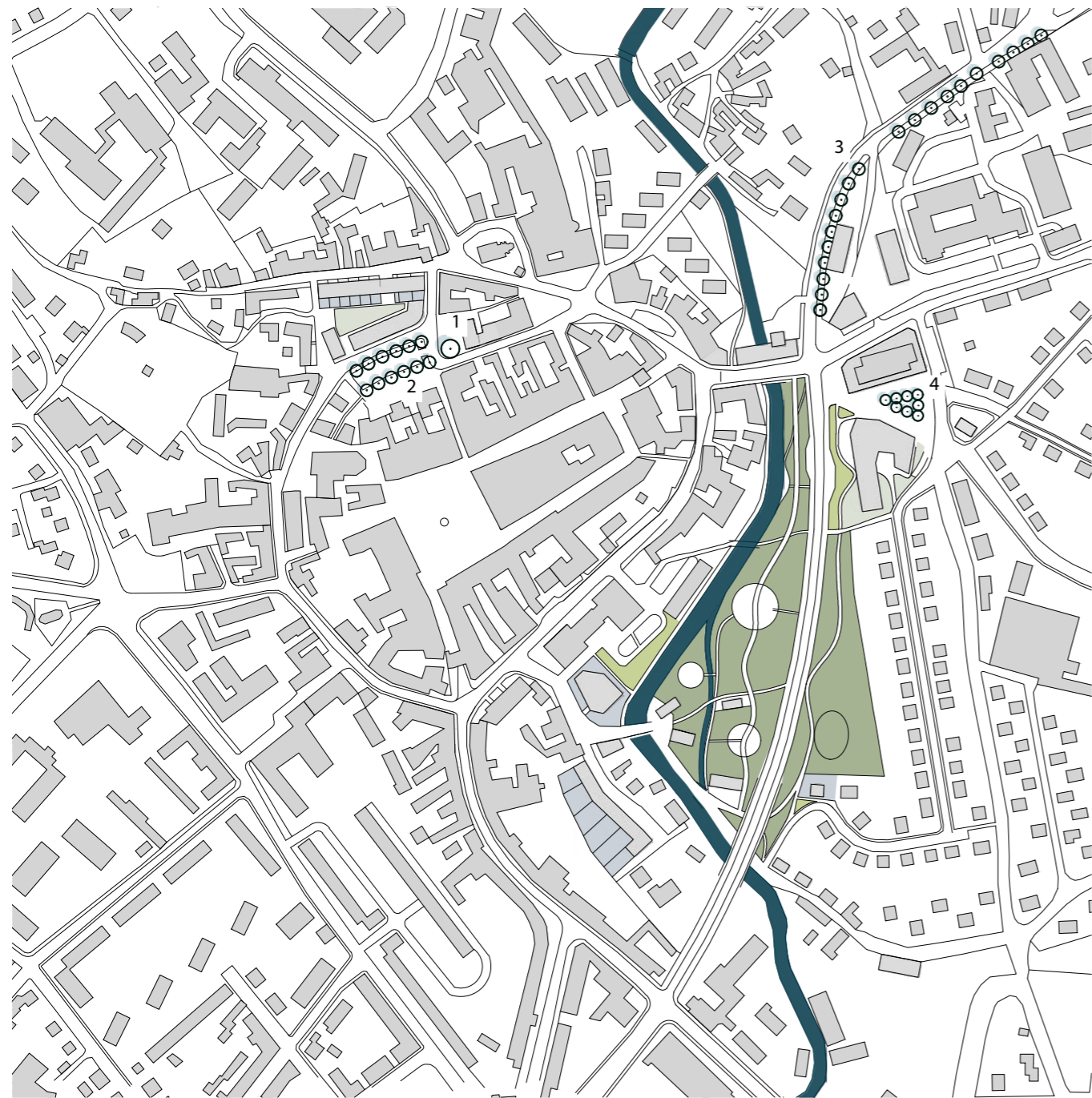


M 1:5000



- ..... obousměrný provoz
- ..... jednosměrný provoz
- ..... pouze pro dopravní obsluhu území

## SCHÉMA NÁVRHU ZELENĚ



M 1:5000

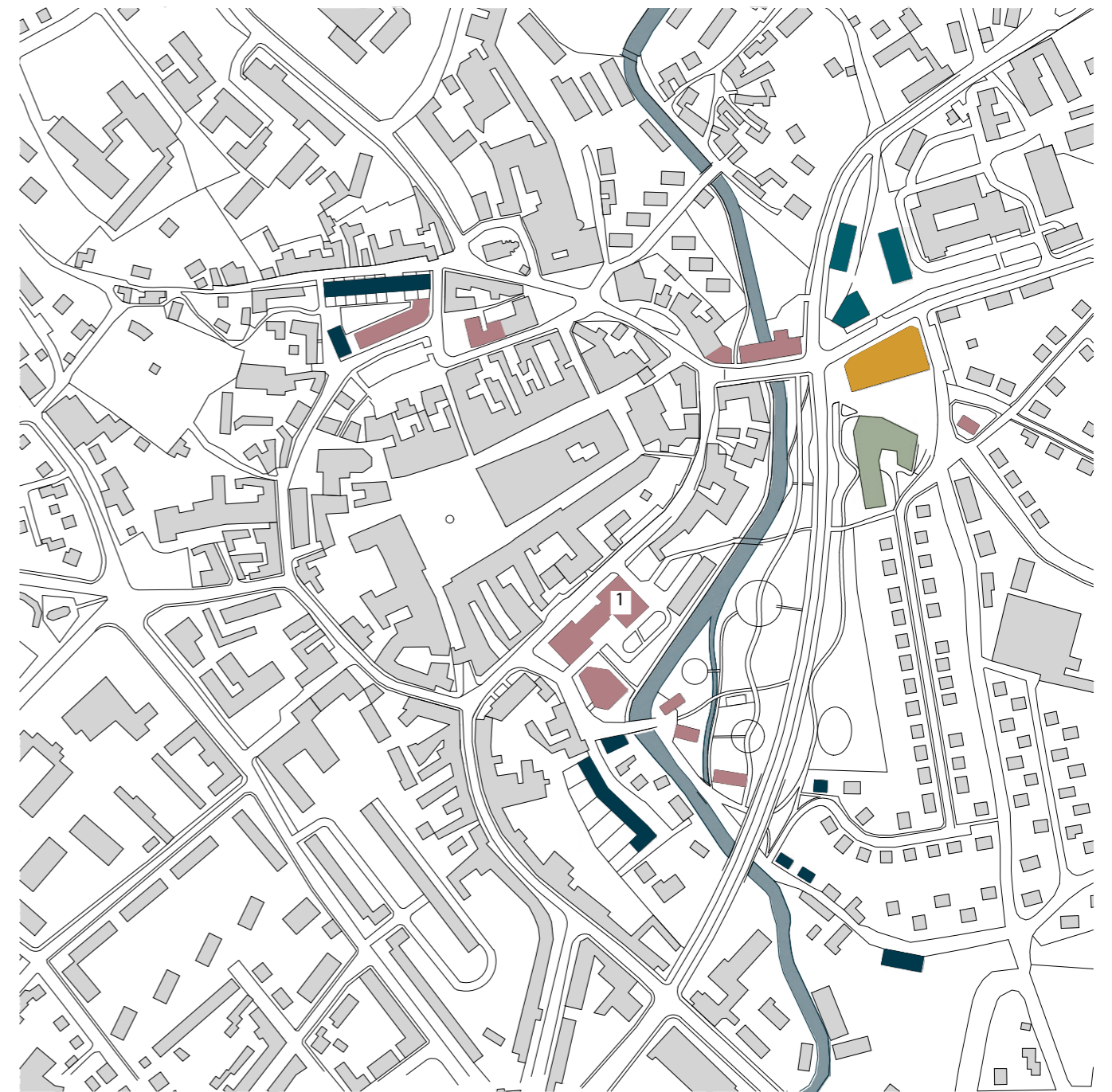


- veřejné parkové plochy
- veřejná doplňková zeleň
- poloveřejné plochy
- soukromé zahrady

### STROMY VE VEŘEJNÉM PROSTORU:

- 1 | Lípa srdčitá (Tilia Cordata) - SOLITÉRNÍ STROM  
 2,3,4 | Javor (Acer) - KOMPOVANÁ STROMOŘADÍ  
 - volba javoru se opírá o dnes již vyskytující se javory v Pelhřimově - vzrostlý javor je na jednom místě označen za významný strom a také na okraji města nalezneme javorovou alej - javor by se tak mohl stát poznávacím znamením veřejných prostor Pelhřimova

## SCHÉMA NÁVRŽENÝCH FUNKCÍ



M 1:5000



- bydlení
- stavby pro rekreaci
- školské stavby
- zdravotnické stavby
- smíšená a jiná funkce

- 1 | stávající objekt bývalé pošty - návrh transformace funkčního využití - parter je ponechán komerčnímu využití s několika vstupy do obchodů/kavárny přímo z ulice a vyšší patra budovy jsou ponechána v jedné části k pronájmu pro kancelářské prostory a v druhé části pro bydlení, severní část objektu na úrovni parteru je ponechána pro obchod s potravinami



## ZÁVĚREM

Ve své diplomové práci jsem se zabývala městem Pelhřimovem a jeho okolím v kontextu hodnot jeho historického vývoje v urbanistickém měřítku. Konkrétně byly prověřeny prostorové a funkční možnosti lokalit, které byly předem v rámci výzkumného projektu identifikovány jakožto místa s narušenou urbanistickou strukturou z hlediska jejich historické hodnoty. Práce se tak zabývala i vývojem struktury veřejných prostranství a proměny cestní sítě.

V předdiplomním semináři, který předcházel zpracování diplomové práce, jsem se seznamovala s fungováním města a jeho vazbami, krajinou za městem a také historickým vývojem Pelhřimovska. Poté bylo formulováno zadání pro návrhovou část - tedy vypracování urbanistické studie, která řeší transformaci zadaných lokalit. Cílem bylo navrhnout tato místa jako harmonické propojení dnešního obrazu města s obrazem již minulým za současného vytvoření obrazu města budoucího.

Nástrojem byly cesty vedoucí z historického jádra až do volné krajiny za městem jako určitý protipól oproti striktně vymezené městské památkové rezervaci, která si žije svým vlastním uzavřeným životem. To je ukázkou přístupu k historickému urbanismu jako chápání hodnot významu cest, která propojují jednotlivá místa, oproti chápání urbanismu jako souboru staveb.

Výsledkem práce je vlastní návrh, který je dokumentován jednotlivými výkresy a vizualizacemi, obsahuje úpravu veřejných prostranství a návrh objemů budov, jejich funkčního využití a jasnou artikulaci orientace těchto budov vůči veřejnému prostranství (určení vstupních průčelí). Návrh reaguje na současné směřování města a také na další otázky fungování měst jako je návrh modrozelené infrastruktury, která se se současnými predikcemi ohledně sucha bude stávat stále zásadnější otázkou.

Domnívám se, že s dalším postupným vývojem se otázka historických struktur měst bude stávat stále palčivější a je potřeba, abychom si jako společnost nastavili etické zásady toho, jak s tím budeme nakládat na základě společné dohody o tom, co je pro nás hodnotné a proč, a jestli má smysl to chránit, případně jakým způsobem.

Celý proces analýz a návrhu byl pro mě cennou zkušeností, během kterého jsem si sama v sobě mohla artikulovat myšlenky a názory na problematiku historických sídel, formování cestní sítě, významu prostupnosti krajiny a důležitosti i sebemenších bodů/zastavení na cestách.

# ZDROJE

## LITERATURA

KVÁŠOVÁ, Miroslava. Pelhřimov. Praha: Paseka, 2008. Zmizelé Čechy. ISBN 978-80-7185-924-6.

MARTÍNEK, Zdeněk a Petr HEJHAL. Pelhřimov. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2014. Dějiny českých, moravských a slezských měst. ISBN 978-80-7422-289-4.

TOMŠŮ, Jaroslava. Proměna tváře města Pelhřimova v druhé polovině 19. století a na počátku 20. století[online]. České Budějovice, 2010. Diplomová práce. Jihočeská Univerzita v Českých Budějovicích. [cit. 2020-01-31]. Dostupné z: <https://wstag.jcu.cz/>

## MAPOVÉ PODKLADY

### SOUČASNÉ MAPY:

<https://geoportal.cuzk.cz/>

<https://www.google.com/>

<https://mapy.cz/>

<https://maps.cleerio.cz/pelhrimov>

Podkladové mapy ploch intravilánu, lesů a vodstva ke kapitolám Město Pelhřimov, Fungování města a Mezi městem a krajinou - autor: Vít Rýpar

### ARCHIVNÍ MAPY:

<https://archivnimapy.cuzk.cz/>

Muzeum Vysočiny Pelhřimov - archiv

## DALŠÍ PODKLADY

<http://www.mupe.cz/>

<http://www.pelhrimovsko.cz/>

REGIONÁLNÍ ROZVOJOVÁ AGENTURA VYSOČINA. Strategický plán rozvoje města Pelhřimov na období 2014-2020 [online]. 2013 [cit. 2020-01-31]. Dostupné z: <http://www.mestopelhrimov.cz/>

Inventura Urbanismu 2018 - Památkové hodnoty v urbanistickém měřítku. In: Youtube [online]. 22. 5. 2019 [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/playlist?list=PL1AIIZCC-QVGBMT9L5aRTiyofZTJAEOPf>.

Kanál uživatele Inventura Urbanismu

## FOTOGRAFIE

<http://www.fotohistorie.cz/Vysocina/Pelhrimov/Pelhrimov/Default.aspx>

<http://www.nebeske.cz/mesta-a-vesnice/pelhrimov/>

Muzeum Vysočiny Pelhřimov - archiv

vlastní fotografie

## SEZNAM REFERENČNÍCH PROJEKTŮ

Tento seznam slouží jako katalog zajímavých projektů, které pro mě byly inspirací pro řešení jednotlivých míst, někdy jen principem řešení, jindy zas formou. Tímto je chci vzpomenout a jejich seznam i pro mě samotnou uchovat.

### ARCHITEKTURA

BEHNISCH ARCHITEKTEN, Day Care center, SWETZINGER TERASSE, GERMANY, dostupné z: <https://www.archute.com/children-day-care-center-in-new-public-plaza-by-behnisch-architekten/>

CAMBORDE ARCHITECTS, North Perlic School, LONS, FRANCE, dostupné z: [https://www.archdaily.com/936321/north-perlic-school-camborde-architectes?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com/936321/north-perlic-school-camborde-architectes?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)

PASCALE GUÉDOT ARCHITECTE, Media Library, BOURG-LA-REINE, FRANCE, dostupné z: [https://www.archdaily.com/620882/media-library-in-bourg-la-reine-pascale-guedot-architecte?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com/620882/media-library-in-bourg-la-reine-pascale-guedot-architecte?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)

STREET MONKEY ARCHITECTS, 3 in 1 Housing, UPPLANDS VÄSBY, SWEDEN, dostupné z: [https://www.archdaily.com/930788/3-in-1-housing-street-monkey-architects?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com/930788/3-in-1-housing-street-monkey-architects?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)

WOORIDONGIN ARCHITECTS, Magok Central Plaza, GANGSEO-GU, SOUTH KOREA, dostupné z: <https://www.archdaily.com/921476/magok-central-plaza-wooridongin-architects>

### KRAJINÁŘSKÁ ARCHITEKTURA

AFA GROUP, Salute playground, MOSCOW, RUSSIA, dostupné z: <http://landezine.com/index.php/2019/12/salute-playground-by-afa/?fbclid=IwAR0QBLRAhwEDhtNjysnwzFY9IZdSbBTXHJ1ECpepdV49cOJ4nSILnqvo2yc>

## DOKLADOVÁ ČÁST

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Adéla Šeflová AR 2019/2020, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) PELHŘIMOV – SVĚT ZA HRADBAMI, URBANISTICKÁ STUDIE  (AJ) PELHŘIMOV – WORLD BEYOND THE CITY WALLS, URBAN STUDY	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka Ústav: URBANISMU 15119
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	Urbanismus, Pelhřimov, cesty, městská památková rezervace
Anotace (česká):	Pelhřimov je město, která má své jádro chráněné městskou památkovou rezervací, nicméně struktura některých částí města navazujících na tuto rezervaci je z pohledu historického urbanistického vývoje narušena. Diplomová práce je urbanistickou studií řešící proměnu předem určených takto narušených míst, která jsou prezentována v kontextu cestní sítě města a jeho okolí. Výsledkem je návrh, který obsahuje úpravu veřejných prostranství, návrh objemů budov, jejich orientaci vůči veřejným prostranstvím a návrh funkčního využití. Nástrojem pro návrh jsou cesty a jejich (zaniklé) stopy jako princip propojení a průchod jednotlivými rozhraními.
Anotace (anglická):	Pelhřimov is a town, whose historical center is protected as an urban monuments preservation area. However, the structure of some parts of the town neighbouring to the preservation area is spoiled. This diploma thesis is an urban study aimed at transformation of some of the spoiled locations with specific regard to the network of roads and paths within the town and its immediate surroundings. As a result, a design involving transformation of public spaces and building volumes, orientation of the buildings towards public spaces and design of their functional use is presented. Roads and paths together with their (sometimes perished) tracks and directions are used as a tool for the designs, symbolizing connection.

### Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 25. 5. 2020

  
podpis autora-diplomanta

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

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Adéla Šeflová

datum narození: 24.12.1994

akademický rok / semestr: 2019/2020, letní semestr

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15119 Ústav urbanismu

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka

téma diplomové práce: Pelhřimov – urbanistická studie

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Cílem tohoto diplomního projektu je vypracovat urbanistickou studii města Pelhřimova s přihlédnutím k hodnotám jeho historického vývoje v urbanistickém měřítku. Projekt by měl reagovat na vlastní život městských památkových rezervací izolovaný od zbytku města, zabývat se pojmy jako je paměť a symbolika místa, respektive celého území tvořeného soustavou jednotlivých míst a jejich vzájemnými vazbami, a to vše zároveň v reáliích současného města. Konkrétně by měl projekt prověřit možnosti předem identifikovaných míst jakožto míst s narušenou urbanistickou strukturou z hlediska jejich historické hodnoty.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Práce bude obsahovat urbanistickou koncepci pro dané území, návaznost na okolí, definování zástavby a veřejného prostoru. Součástí bude také řešení funkční náplně nové zástavby (administrativa, bydlení, služby).

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Autorská zpráva

Širší vztahy města, kontext 1:10 000

Urbanistické řešení vybraných území 1:2000

Přehledová axonometrie

Vizualizace (nadhledové/uliční perspektivy)

Podrobnosti zadání a jednotlivá měřítká mohou být v průběhu semestru upravena po konzultaci s vedoucím diplomové práce.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model

Portfolio 2x

CD 2x

Poster

Datum a podpis studenta 25. 2. 2020 Šeflová

Datum a podpis vedoucího DP 25. 2. 2020 Jara

Datum a podpis děkana FA ČVUT

10. 3. 2020

registrováno studijním oddělením dne

10. 3. 2020