

URBANISTICKÁ STUDIE STARÝ DVŮR, ŽDÁR NAD SÁZAVOU

1. ÚVOD

Urbanistická studie Žďár nad Sázavou – Starý Dvůr byla zpracována na základě zadání, které sestavil zpracovatel US. Vycházel přitom z platného územního plánu města a z požadavku pořizovatele dokumentace na nové dopravní řešení. Zadání bylo v průběhu zpracování urbanistické studie dále upřesněno. Pořizovatelem urbanistické studie byl Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor rozvoje a územního plánování.

Urbanistická studie byla vyhotovena v rozsahu konceptu regulačního plánu v souladu se zákonem č. 50/1976 Sb. v platném znění a vyhláškou č. 135/2001 Sb. o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci. Byla podkladem pro zpracování změny dopravního řešení územního plánu města.

2. CÍLE ŘEŠENÍ

Hlavním cílem zpracování urbanistické studie bylo navrhnout budoucí funkční a prostorové uspořádání lokality, určené pro nízkopodlažní obytnou zástavbu, občanské vybavení a nerušící služby a stanovit závazné regulativy pro řízení výstavby v lokalitě.

3. VYMEZENÍ A POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešeným územím je část města Žďáru nad Sázavou - lokalita Starý Dvůr. Nachází se v severozápadní části města za řekou Sázavou, na katastrálních územích Žďár - město a Žďár - Zámek. Hranice řešeného území jsou vymezeny na východě řekou Sázavou, na jihu stávající zástavbou Klafar I, na západě přeložkou silnice I/37 a na severu svodnicí a úpravnou vody Žďas. Velikost řešeného území je cca 85 ha, území je nezastavěno.

Okrajové části řešeného území, přiléhající k zástavbě města, jsou lemovány nízkopodlažní zástavbou rodinných domů na jihu, na východě území za řekou převažují čtyřpodlažní bytové domy a plochy sportovně rekreační. Od vyšší zástavby sídlištního charakteru, která navazuje na centrum Žďáru nad Sázavou z jižní a jihovýchodní strany, je území odděleno zástavbou i řekou.

Území kolem řeky je lemováno vzrostlou zelení, která vytváří hodnotnou, přírodní dominantní linii v území.

Lokalita Starý Dvůr se nachází v ochranném pásmu poutního kostela sv. Jana Nepomuckého na Zelené Hoře, zapsaného do Seznamu kulturního a přírodního dědictví lidstva UNESCO (od r. 1994).

V území nejsou vybudovány inženýrské sítě, pouze jím prochází venkovní elektrické vedení VN, které je územním plánem navrženo ke zrušení.

4. VAZBY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ NA ŠIRŠÍ OKOLÍ

Území nemá vnitřní systém komunikací, ani bezprostřední vazbu na centrum města. Spojení s městem je umožněno jedním mostem pro automobilovou dopravu a dvěma lávkami pro pěší a cyklisty přes řeku Sázavu.

Ve směru od sídliště „Stalingrad“ je k lokalitě Starý Dvůr vybudována část místní páteřní komunikace, končící u cesty Klafar.

Řešené území je velmi pohledově exponované a to jak z centra města (z budov na náměstí), tak z prostoru Zelené Hory (od poutního kostela sv. Jana Nepomuckého). V obráceném pohledu hrají významnou roli věže kostelů na náměstí a na Zelené Hoře.

5. NÁVRH URBANISTICKÉ KONCEPCE

Varianty řešení

Urbanistická studie byla rozpracována ve variantách – především bylo nutno zvážit novou dopravní koncepci. Ve vazbě na zadání bylo nutno posoudit intenzitu zastavění lokality i charakter budoucí městské části. Vznikly tři základní varianty:

- varianta 1 – městský polookruh byl z prostoru křižovatky u zimního stadionu veden přes řešené území mírnou depresí podél občasně vodoteče ve středu lokality a zaústěn do přeložky silnice I/37 západně řešeného území.
- varianta 2 – městský polookruh byl veden blíže městu v prostoru mezi Klafarem a občasnou vodotečí a zaústěn do přeložky silnice I/37.
- varianta 3 - městský polookruh byl veden severněji než ve variantě 1 – trasa sleduje hřbet vyvýšeniny nad občasnou vodotečí a poté klesá do nového přemostění Sázavy.

Z rozdílného dopravního řešení variant plynula rozdílná koncepce urbanistického řešení – u varianty 1 byla lokalita rozdělena na dva samostatné svébytné celky jižně a severně páteřní komunikace, u variant 2 a 3 byla páteřní komunikace pojata jako městská třída (centrální zóna).

Navrhované řešení (výsledná varianta)

Zástavba v lokalitě je řešena jako svébytný městský celek, sestávající z částí, které jsou vzájemně funkčně i prostorově provázány. Toto vnitřní uspořádání vychází z vazeb na stávající strukturu města i z potřeb navrhovaného území.

Dopravní řešení bylo převzato z varianty č. 1. Územím je vedena sběrná městská komunikace (městský polookruh), propojující zástavbu města Žďáru nad Sázavou s navrženým obchvatem silnice I. třídy č. 37 západně města. Trasa probíhá jižní částí území - podél občasně svodnice severně cesty Klafar. V severojižním směru ji přibližně v těžišti lokality protíná páteřní městská komunikace s trasami MHD, kolem které je rozmístěno základní občanské vybavení.

Zde vznikne společenské centrum lokality s malým náměstím (pracovně bylo nazváno „Lipové náměstí“), s výhledem na Zelenou horu i na věže kostela v centru města. V sousedství náměstí – severně - je situována základní a mateřská škola a ještě severněji lehkotletický stadion u řeky Sázavy.

Jižně náměstí - v terénním úžlabí s občasnou vodotečí prochází zelený pás, který propojuje údolí Sázavy s vybaveností na západě lokality. Park je určen pro sportovně rekreační aktivity, zčásti je lemován bytovými domy.

Nadmístní občanské vybavení (komerce a sportovně - zábavní centrum) je umístěno v sousedství obchvatu silnice I/37 v jihozápadní části řešeného území. Tyto plochy jsou obslouženy komunikací, která se na obchvat napojuje v místě již dříve navržené mimoúrovňové křižovatky západně sídliště „Stalingrad“.

Většina ploch je určena pro zástavbu rodinnými domy (atriovými, řadovými, dvojdomky i samostatně stojícími – ty převažují). Bytové domy jsou situovány podél páteřních komunikací a také ve vazbě na řeku Sázavu (zde převažují viladomy) – záměrem bylo propojení krajinné zeleně se zelení sídlištní bez bariér plotů zahrad rodinných domů. Většina navržených místních komunikací je oboustranně obestavitelná. Komunikace jsou doplněny sítí pěších cest, které umožňují průchod územím.

Výstavbu je možno realizovat ve třech etapách:

1. etapa zahrnuje celou jižní část území (dostavba Klafaru I, Klafar II) až po zelený pás v terénním úžlabí, včetně nadmístní občanské vybavenosti kolem obchvatu I/37 a městského polookruhu, vedeného ze zástavby města k obchvatu. K okamžité realizaci byly určeny rodinné domy v prodloužení stávající páteře sídliště Klafar I a kolem budoucí místní komunikace západně prodloužení Klafaru I.

2. etapa zahrnuje území kolem severojižní městské komunikace a plochy na její východní straně, včetně školy (školu je možno případně vynechat a realizovat již až po dostavbě celé lokality včetně 3. etapy..

3. etapa řeší zbytek území, včetně sportovního areálu (lehkoatletický stadion) a vodní plochy na severním okraji lokality.

6. REGULAČNÍ PRVKY PLOŠNÉHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ, ZÁSADY ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ OBJEKTŮ

Plošné a prostorové uspořádání

Při řešení urbanistické studie bylo třeba zohlednit okrajovou polohu celého řešeného území – vytvořit přechod mezi vysokými objekty panelových domů sídlištního charakteru na jihu a plochou zemědělsky využívané krajiny, navazující na město ze západu a severu. Výšková hladina zástavby je volena tak, aby nedošlo k porušení siluety města s dominantami věží kostelů v dálkových pohledech. Nejvyšší objekty (čtyřpodlažní) jsou situovány převážně v nižších polohách území.

Bydlení

Celkem je v lokalitě reálně vystavět cca 500 bytů v bytových domech a cca 350 rodinných domů. Počet rodinných domů lze zvýšit na 400 i více (budou-li samostatně stojící RD ve větší míře nahrazeny domy řadovými, zejména ve třetí etapě výstavby).

Zvolené typy zástavby:

1. typ (A) - atriové rodinné domy, přízemní, s možností podkroví, vždy min. 1 garáž v objektu
I. etapa – 34 RD, II. etapa 13 RD
2. typ (B) - řadové rodinné domy, max. 2 NP s možností podkroví, vždy min. 1 garáž v objektu
I etapa – 37 RD, II. etapa – 11 RD, III. etapa 10 RD
3. typ (C) - samostatně stojící rodinné domy, max. 2 NP s možností podkroví, vždy min. 1 garáž v objektu
I. etapa – 34 RD, II. etapa – 40 RD, III. etapa – 113 RD
4. typ (D) – dvojdomky, max. 2 NP s možností podkroví, vždy min. 1 garáž v objektu
I. etapa – 22 RD, II. etapa – 18 RD, III. etapa – 12 RD
5. typ (E) - bytové domy sekce (startovací byty), 2 - 3 NP, s možností podkroví, garáže v samostatné části domu dle požadavků a možností nájemců
I. etapa 74 BJ
6. typ (F) - bytové domy bodové (viladomy), max. 4 NP, garáže v přízemí či suterénu
I. etapa – 90 BJ, II. etapa – 108 BJ, III. etapa – 54 BJ
7. typ (G) - bytové domy se smíř. funkcí max. 4 NP, garáže v přízemí nebo bez garáží
I. etapa – 50 BJ, II. etapa – 106 BJ, III. etapa – 16 BJ

Celkem 498 BJ, 344 RD = 842 bytových jednotek

Občanská vybavenost

Občanská vybavenost je v lokalitě navržena jako:

- nadmístní komerční aktivity při obchvatu silnice I/37 – všeobecná komerční zařízení včetně podnikatelských inkubátorů, velkoobchod atd.. Plochy jsou ve vztahu k územnímu plánu města posunuty jižněji až pod cestu Klafar tak, aby v řešeném území nedominovaly. Předpokládá se index zastavění do 0,45 s tím, že cca 30% ploch bude zpevněných a 25%

ploch určených pro zeleň. Architektonické a hmotové řešení není speciálně předepsáno. Do značné míry bude vycházet z požadavků investora s vizuálními prvky charakterizujícími společnost provozující zařízení. Výška objektů bude do 10 m nad upravený terén.

- doplňková OV k bydlení v rámci smíšených ploch – komerčního i nekomerčního charakteru, situovaná v parterech domů, bude realizována dle zájmu investorů
- základní a mateřská škola - bude sloužit nejen pro navrhovanou zástavbu, ale i pro zástavbu na k. ú. Žďár – Zámek (počet dětí bude nutno upřesnit v celoměstském měřítku). Velikost zakresleného pozemku činí 2,65 ha a navazují na něj plochy krajinné zeleně u řeky (pozemek lze případně směrem k řece rozšířit). V dobré docházkové vzdálenosti jsou situována stávající i navržená sportovní rekreační zařízení.

Sportovně rekreační plochy

Jsou v lokalitě navrženy ve třech areálech a dále v plochách veřejné a krajinné zeleně. Malá hřiště pro děti lze v plochách veřejné a krajinné zeleně doplňovat dle potřeby:

- areál u přeložky silnice I/37 – je navržen ve vazbě na plochu komerčních aktivit, může být realizován jako komerční objekt nadmístního významu pro netradiční či novodobé sporty (kolečkové brusle, skateboard, squash atd., lze zde uvažovat s návštěvou zákazníků supermarketů i jejich dětí). Velikost areálu je cca 1,9 ha,
- areál v parku v centru lokality – vytváří přechod z centra lokality Starý dvůr do území komerčních aktivit u přeložky silnice I. třídy. Pro trávení volného času slouží především obyvatelům řešeného území, uvažuje se s univerzální tělocvičnou, hřišti, sociálním zázemím, případně restaurací. Z ekonomických důvodů může být omezen pouze na hřiště v zeleni,
- lehkootletický stadion v severní části řešeného území je navržen v souladu s územním plánem města. Jeho situování je ale upřesněno ve vazbě na nové dopravní řešení, stávající pravobřežní přítok Sázavy je respektován (v ÚP města byl z důvodů situování stadionu navržen k přeložení). Nové dopravní řešení také umožňuje respektovat stávající plochy jízdní u řeky.

Regulativy

Ve výkresech Komplexní urbanistický návrh a I. etapa výstavby jsou uvedeny funkční a prostorové regulativy. Typy funkčních ploch jsou rozlišeny barevně a kódem a vycházejí z řešení územního plánu města. Pro jednotlivé funkční typy platí funkční regulativy dané územním plánem města.

Regulativy prostorové

Pro I. etapu výstavby byly dopracovány podrobnější prostorové regulativy v měř. 1 : 1000. V příslušných funkčních plochách jsou popsány maximální počty nadzemních podlaží a doplňující údaje v podobě koeficientu zastavění (celková výměra funkční plochy/výměra zastavěné plochy).

Dále jsou v grafické části vyznačeny:

- stavební čára - stanovená poloha zástavby (hrana hlavního objemu objektu)
- stavební hranice - udává čelní nepřekročitelnou hranici zástavby
- vnitřní hranice zástavby - nepřekročitelná hranice zástavby ve vnitroblocích rod. domů
- požadované architektonicky ztvárněné nároží
- směrné polohy vjezdů a vstupů do objektů
- počty parkovišť a garáží
- hlavní pěší trasy
- situování dětských hřišť
- navrhované aleje a solitérní zeleň
- doplňková zeleň k hlavním funkcím
- limity využití území
- hranice řešeného území, území současně zastavěné a zastavitelné

- etapizace
- prvky ÚSES

Způsob zastřešení objektů není v urbanistické studii jednoznačně předepsán. U rodinných domů v okrajových částech řešeného území ve vazbě na volnou krajinu se předpokládá zastřešení sklonitou střechou a to i vzhledem k možnosti využití podkroví. Architekturu jednotlivých objektů je nutno prověřit objemovými studiemi (v případě realizace domů jednotlivci zadat zpracování vzorových objemových studií zkušené architektonické kanceláři).

Pro jednotlivé etapy výstavby nebo jejich části určené k realizaci (dílčí celky) bude dále nutno zpracovat zastavovací plány a dokumentaci pro územní řízení a doplnit prostorové regulativy pro výstavbu (způsob zastřešení vč. podmínek pro architektonické řešení jednotlivých objektů v následných objemových studiích).

Limity využití území

Z územního plánu města vyplývají pro řešení limity využití území, které jsou v urbanistické studii respektovány a dopracovány. Vztahují se na ochranu přírody, krajiny a zeleně, ochranu památek a kulturních hodnot, ochranná pásma komunikací, hlavních tras inženýrských sítí a technického vybavení, ochranná pásma hluková, územní systém ekologické stability a záplavová území.

7. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Koncepce dopravního řešení vychází z územního plánu města, změny spočívají především v situování komunikací přímo v řešeném území.

Územním plánem města je po západním okraji řešeného území fixována trasa obchvatu státní silnice I/37 Hradec Králové – Pardubice – Chrudim – Žďár nad Sázavou – Velká Bíteš, jež v současnosti prochází celou centrální částí města a způsobuje zde jak řadu dopravních závad, tak ekologické zátěže. Přeložka silnice I/37 je navržena v extravilánové úpravě v kategorii S 11,5/80, s ohledem na kopcovitý terén se předpokládají podélné sklony 5 - 7%. Mimoúrovňově je řešena křižovatka se stávající státní silnicí I/19 jižně od řešeného území za zástavbou sídliště „Stalingrad“ a rovněž přemostění pěší trasy v Klafaru nad touto komunikací. Tato podmínka je významná jak z hlediska místních, tak především širších pěších vazeb a je nutno ji dodržet i v dalších stupních přípravy výstavby obchvatu silnice I/37. V dalším průběhu severním směrem překonává silnice přemostěním terénní vhloubení občasně vodoteče, protíná několik účelových komunikací a za areálem zámku se napojuje na stávající trasu silnice.

Ve vzdálenosti cca 700 m severně od křižovatky se silnicí I/19 je v souladu s územním plánem města navrženo napojení další významné komunikace, jež prochází i řešeným územím lokality Starý Dvůr. Kromě přímého napojení lokality na silnici I/37 zajišťuje tato komunikace i propojení na centrální část města. Komunikace je navržena ve funkční třídě C2 jako místní obslužná spojovací v kategorii MO 8/50 obousměrná dvoupruhová s šířkou 7,0 m mezi obrubami. Na východním okraji území přechází novým přemostěním Sázavu a křižovatkou se stávající silnicí I/37 se napojuje na komunikační systém města. Tato komunikace vytváří významnou osu ve směru východ – západ a současně i přirozenou hranici pro etapizaci výstavby obytného souboru.

Trasy místních komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly požadavkům nové zástavby a současně korespondovaly s terénem. V území je navržena další významnější komunikační osa ve směru sever – jih, jež se napojuje na jižní straně na stávající komunikaci nové obytné zástavby „Klafar I“. Cestu v Klafaru překonává nadjezdem při zachování minimální světlé výšky pro pěší provoz, na severní straně překonává novým mostem řeku a přes plochu stávajícího parkoviště v zástavbě ul. Bezručovy se napojuje novou stykovou křižovatkou na stávající silnici I/37. Rovněž tato komunikace je zařazena ve funkční třídě C2 jako místní obslužná spojovací kategorie MO 8/50.

Městská autobusová hromadná doprava bude provozována po místních obslužných komunikacích, její propojení na nový obchvat sil. I/37 se předpokládá.

Mezi významnější pěší tahy v území patří již zmiňovaná cesta Klafarem s nadmístním významem a další trasa ve směru západ – východ, vedená zeleným pásem podél páteřní komunikace. Trasy cyklistické dopravy v území vycházejí především ze stávající sítě značených cyklistických stezek, jež zachovávají a podporují jejich vedení územím s bezkolizním překonáním nové trasy silnice I/37.

Celkový počet požadovaných odstavných a parkovacích stání je vypočten dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací pro výhledový stupeň automobilizace 1 : 2,0 (koef. 1,6), sídelní útvar do 30 000 obyvatel (koef. 0,4), obytnou zónu místního významu (koef. 0,6), vliv dělby dopravní práce IAD ostatní 40:60 (koef. 1,6).

8. TECHNICKÁ VYBAVENOST

Navrhovaná zástavba bude zásobovaná z horního tlakového pásma napojením ve dvou místech na stávající vodovod DN 200, na Klafaru a na křižovatce ulic Vejmluvova a Srážná. V místech napojení budou vodoměrné šachty pro měření spotřeby vody v lokalitě Starý Dvůr.

Odkanalizování zájmové plochy bude navrženou oddílnou kanalizací. Splašková kanalizace bude odvádět splaškové vody do nejnižších míst a dvěma čerpacími stanicemi na pravém břehu Sázavy budou splašky přečerpávány do stávající kanalizace na levém břehu řeky. Pro snížení množství odváděných dešťových vod je navržena jejich částečná akumulace a vsakování (podle geologie).

Zásobování plynem je navrženo ze středotlakého rozvodu. Hlavní řad bude napojen na stávající STL plynovod v ulici Purkyňova a přes řešené území bude propojen na stávající STL v Klafaru.

Rodinné domky budou zásobovány teplem individuálně, etážovým vytápěním s kotli na spalování zemního plynu (je možno používat kondenzační kotle s integrovaným zásobníkem TUV).

Navržené bytové domy je možno zásobovat etážovým vytápěním v každé bytové jednotce samostatně, nebo z domovní kotelny.

Pro uvolnění lokalit navrhované zástavby je navrženo přeložení stávajícího venkovního vedení VN, které prochází kolem cesty Klafar a dále v severní části řešeného území přes návrhovou plochu sportovního stadionu. Přeložení bude provedeno zemními kabely. Na počty bytových jednotek v lokalitě je zpracován návrh rozvodné sítě NN a navrženo umístění a osazení trafostanic.

Veřejné osvětlení bude zřízeno kolem obslužných komunikací a chodníků.

9. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Řešené území se nachází v CHKO Žďárské vrchy. Pro využívání území jsou stanovena pravidla schválená MŽP ČR v roce 1996.

Východním okrajem území je veden územní systém ekologické stability - biokoridor řeky Sázavy, na jihu do území zasahuje biocentrum V sídlišti. Krajinná zeleň podél řeky je řešením ÚS významně podpořena a doplněna.

Kvalitu systému sídelní zeleně ovlivňuje její rozmístění a vzájemná poloha ploch zeleně. Umístění ploch sídelní zeleně na Starém Dvoře vychází z následujících zásad:

- vytvořit větší parkovou plochu ve středu lokality, která je základem systému zeleně,
- další větší plochy zeleně situovat na okrajích zástavby a zajistit tak přirozený přechod zástavby do krajiny,
- doplnit řešení o menší plochy zeleně v zástavbě s dobrou přístupností z obytných celků,
- vytvořit klidové pěší koridory, propojující jednotlivé zelené plochy,
- umístit liniovou zeleň v ulicích a plochách pro dopravu.

Ing. arch. Jana Benešová