

POTENCIÁL MĚSTA  
ŽĎÁR NAD SÁZAVOU

# KOMPRESSE CENTRA ŽĎÁRU

\_svazujeme jádro do čitelného tvaru  
\_dotváříme hranici centra města  
\_propojujeme centrum se sídlištěm  
ČÁSTI SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU:

1. GRAFICKÉ VYJÁDŘENÍ

1. PANEL 1 - širší vztahy, situace 1:1000
2. PANEL 2 - situace 1:500
3. PANEL 3 - axonometrický nadhled, řezy, detaily
4. PANEL 4 - vizualizace

## 2. TEXTOVÁ ČÁST

1. ABSTRAKT
2. KONCEPT
3. UVNITŘ
4. NA HRANICI
5. VNĚ
6. PŘIPOMÍNKY Z 1. KOLA SOUTĚŽĚ
7. TABULKA BILANCÍ

## 2.1 ABSTRAKT

Centrum Žďáru kulhá, je rozděleno řekou - silnicí první třídy - na dvě poloviny, které mají výrazně odlišný charakter. Na jedné straně je původní zástavba, na té druhé nedokončený modernistický urbanismus. Odhalené zadní trakty, nezastavěné parcely. Periferie hned u náměstí.

Navrhujeme alternativní historický vývoj území. Neexistující hradby, které byly strženy, ale zanechaly viditelnou stopu v území. Svazujeme jádro, přidáváme městský veřejný prostor, plochy pro služby, bydlení a odpočinek.

Protiváhou k rovnováze.

## 2.2 KONCEPT

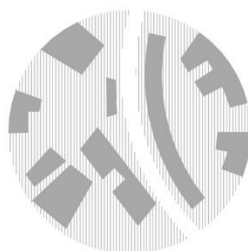
K uchopení rozdrobeného území nám pomáhá kombinace narativu „hradební“ stopy a původní parcelace s dlouhými humny.

Vzniká uliční fronta, která je lemována zeleným pásem. Ten krom pěší dopravy zároveň umožňuje vyvézt hlavní cyklistickou tepnu mimo nepříjemné prostředí silnice I. třídy.

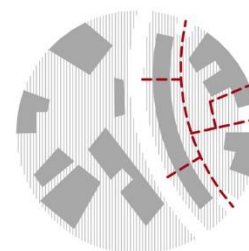
Zastavujeme i kapsy vzniklé mezi starým-novým městem a stávající strukturou. Vše tak, aby bylo možné budovat ve fázích v delším časovém horizontu.



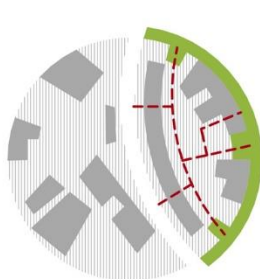
1. kulhající centrum města, struktura je jednostranná



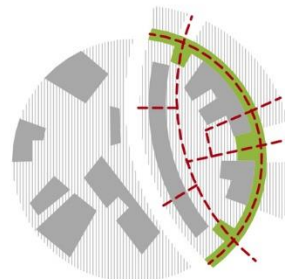
2. svážání jádra, návaznost na původní parcelaci, doplnění zástavby



3. performance hranice s ohledem na proudění pěších v území



4. olemování hranice zeleným pásmem



5. doplnění vnějších kapes jednotlivými funkcemi a typologiemi

## 2.3 UVNITŘ

V rámci navržené hranice vycházíme z rastru gotické parcelace, charakteristické pro jádro města, který byl v této části území necitlivě smazán.

Stávající řada domů podél hlavní třídy je z druhé strany dotvořena do dlouhého, polo-otevřeného bloku. V jeho nitru vznikají intimní prostory, zákoutí, průchody, navazující na historické části města Žďáru. Domy jsou zde výškově rozehrané, napodobují tak různorodost původní historické zástavby. Nároží jsou výškově akcentovaná. Hranice domů je v určitých místech perforovaná s ohledem na hlavní proudy pěších v území. Dá se tak do ní vnořit a objevit veřejné části nitra bloku, uliční ukryté. Tržnice, kavárny, obchody, zelená zákoutí, venkovní posezení. Prostory veřejné, poloveřejné, soukromé, různá měřítka, různé stupně intimity. Bariéry zde nejsou, člověk intuitivně vycítí, kde se smí pohybovat volně, a kde se již stává návštěvníkem. Veřejný prostor Atria s novou tržnicí se nachází v místě, kde je vnitroblok pasáží propojen s prostorem náměstí. Otevírá se ve vydlážděnou plochu se stromy, která je předpolím veřejné tržnice, místem setkávání. Úpravy a výstavbu tohoto území je možné fázovat na více kroků, počínajíc úpravou veřejných prostorů, poté výstavbou bytových domů.

Hlavní náměstí. Podél něj rušná komunikace, hlavní třída, hlavní tah. Tu vnímáme jako řeku, kterou je třeba vizuálně přemostit, a propojit tak její břehy.

Dle historických pramenů byla část náměstí, dnes sloužící jako parkoviště, zastavěna. Chybějící zástavba způsobuje, že je náměstí příliš velké a neskýtá příjemné pobytové prostředí. Dostavba by mu měla dát příjemnější měřítko. V rámci soutěžního zadání však v horní části náměstí doplňujeme pouze řadou nových stromů a vizuálně tak kopírujeme stromořadí vysázené na druhé straně. Stejný princip zrcadlení užíváme i v dolní části Magistrály. V centrální části naopak stromořadí není doplněno, aby se prostor opticky propojil a zcelil.

Pro pohodlnější dostupnost centra zde zachováváme podélné parkování typu K+R. Ze samého důvodu doplňujeme do profilu Magistrály i pruh pro cyklisty a cyklopřejezdy. Hlavní cyklistická trasa je však přesunuta na hranici - do zeleného koridoru, který tvoří by-pass centra.

## 2.4 NA HRANICI

Hranice je zeleným pásem, páteří, na kterou se napojují svaly ulic a průchodů.

Fasády nových domů dotváří hranici městského centra. Tuto hranici obepíná zelený pás táhnoucí se od řeky Sázavy, přes křižovatku ulic Dolní a Neumannova až ke Kapli Nejsvětější Trojice. Může být chápán jako volná analogie na podobné zelené pásy kolem městských center tam, kde vznikaly na místech zaniklých hradeb. Napojuje celé území na zelenou infrastrukturu města a propojuje území v severojižním směru výhradně pro pěší a pro cyklisty. Je méně rušnou, bezpečnější a tím preferovanou alternativou.

Zelený pás na hranici využíváme také pro hospodaření s vodou. Vytváříme malý vodní oběh recyklací dešťové vody k odpařování a zlepšení mikroklimatu zeleného pásu. Prvkem v pásu je mokrý poldr vyložený kameny, který nárazově využívá přebytečnou vodu z Horního rybníka. Stávající odvod vody je odtrubněn a přemístěn směrem k liniovému pásu-poldru, kde dochází k využití vody ještě před svodem do Sázavy. K dosažení požadovaného vsaku z proudící vody jsou vybudovány drobné kamenné hráze, sloužící k jejímu dočasnému zadržení. Navrhujeme také vznik retenčních pobytových jezírek.

Voda, která se nestačí vsáknout v mokřadovém pásu, je na jeho konci zatrubněna a pod komunikací odvedena do řeky Sázavy.

## 2.5 VNĚ

Vně hranici dokončujeme v konkrétních místech dle přiléhajícího charakteru zástavby.

Respektujeme to, co jest, přidáváme, dostavujeme to, co je potřeba.

Vzniká rozšíření polikliniky, kancelářské prostory, nová budova pro stávající supermarket, bydlení. Procházením vně hranice člověk cítí mezistupeň mezi charismaticky nepravidelnými prostory centra města a rozvolněnou zástavbou sídlišť a veřejných staveb vně. Obojí je zde přítomno. Navrhujeme zde polootevřené bloky o čtyřech podlažích, svou pozicí pečlivě sledující směry pohybu lidí v území směrem k novému autobusovému terminálu. Vnitroblok je o úroveň zvýšený a ukrývá parkování - změna výškové úrovně poskytuje obyvatelům větší soukromí. Na severní straně, na protější straně ulice, se objeví nová budova Lidlu, zvětšená o budovu s pronajimatelnými prostory pro administrativu. Součástí tohoto komplexu budov je parkovací dům, který bude sloužit jak okolním objektům, tak centru města. Také rozšiřujeme polikliniku, trpící potřebou nových prostorů, o nový dům, který je na současnou napojen můstkem. Tento objekt je symbolickým uzavřením linie mezi průčelím budovy Vyšší odborné a Střední průmyslové škola a dnešním městským úřadem. Linie nebyla nikdy realizovaná v původním záměru, tudíž pozbývá své monumentality a čitelnosti. Dáváme jí tímto objektem pointu a minimalizujeme na čitelnou lineární promenádu mezi přístavbou polikliniky a vstupem do budovy školy. V blízkosti situovaný autobusový terminál navrhujeme jako rozsáhlejší zastávku. V prostoru mezi terminálem a Lidlem vytváříme alej, která pokračuje podél prodloužené ulice Studentská až k novým bytovým domům. Na jižní straně terminálu přesouváme přechod pro chodce tak, aby byl přirozeným pokračováním prostoru podél terminálu, a lépe ho propojil s prostory v okolí nově vznikající bytové výstavby.

Parkování v území je řešeno kombinací povrchového a podzemního parkování. Povrchové parkování je zachované v menších celcích o pěti až třiceti místech roztroušených po území. Navrhujeme také povrchové parkoviště u obchodního domu. Pro dopravu v klidu vzniká v rámci řešeného území 279 povrchových míst. Další nezbytné parkování, včetně parkingu pro bytové domy, je umístěno do podzemních garáží. Součástí řešení dopravy v klidu je také parkovací dům.

## 2.6 PŘIPOMÍNKY Z 1. KOLA SOUTĚŽE

- 1. Provéřit rozhledové poměry napojení místních komunikací na ulici Neumannova včetně umístění přechodů*  
Komunikace a přechody jsou navrženy s ohledem na rozhledové poměry v území. Alej lemující komunikace je řešena stromy s vysoko posazenou korunou.
- 2. Prokázat dostatečnou obsluhu všech navržených domů*  
Obsluha domů „Uvnitř“ (mezi zeleným pásem a Magistrálou) je řešena z vnitrobloků, kde se nachází především dlážděná komunikace sdíleného prostoru chodců a aut. Možnosti příjezdu aut včetně parkovacích míst jsou graficky znázorněné v části 1.2 PANEL 2, Situace 1:500.  
Obsluha bytových bloků „Vně“ probíhá ze silnice, podzemních garáží či výjimečně z vnitrobloku.
- 3. Podrobněji řešit cyklo dopravu*  
Navržením nového zeleného pásu s cyklostezkou zpřijemňujeme důležitou trasu Brněnská – Zelená Hora a umožňujeme klidný průjezd cyklistů městem mimo silnici I. třídy.  
Napojení na všechny důležité cyklotrasy v okolí je graficky zpracováno v části 1.1 PANEL 1, Situace 1:1000.
- 4. Zvážit využití severojižní pěší ulice i pro jiné formy dopravy*  
Vnímáme jako důležitou kvalitu města poskytnout klidnou pěší zónu, která plnohodnotně propojí střed města s okolními sídlišti a stane se atraktivním prostředím pro bezpečné trávení času chodců. Automobilová doprava přitom zůstává neporušena a všechny navržené domy jsou pohodlně zásobované z nově navržených silnic s nízkou intenzitou provozu.
- 5. Prokázat výhody využití vnitrobloku jako veřejného prostoru a prostoru pro dopravu*  
V obou případech navržených bloků – městský i obytný – vnímáme vnitroblok jako důležitou součást veřejného prostranství. Poskytuje obyvatelům přilehlých domů pocit intimity, poskytuje prostor pro setkávání se sousedy, tvorbu komunity, bezpečnou hru dětí a pod.  
V případě potřeby zásobování jsou všechny vnitrobloky připravené pro příjezd vozidla, jejich primární funkce to ale samozřejmě není – navrhujeme dostatek parkovacích ploch v ulicích, podzemních garážích, parkovišti či parkovacím domě.  
Všechny vnitrobloky jsou navrženy jako otevřené, nevzniká tak tedy problematický prostor uzavřených vnitrobloků s vestavěnými hmotami a ploty mezi pozemky jednotlivých domů.
- 6. Hierarchizovat prostranství od veřejného k soukromému*  
Navrhujeme celoměstsky důležité veřejné prostory – intimnější náměstí „Atrium“ s tržnicí a zelenou pěší zónu. Upravujeme veřejný prostor u dopravního terminálu, školy a polikliniky na kvalitní veřejné prostranství. Dělením nově navržených domů do bloků vytváříme městskou sktrukturu veřejných ulic a uliček. Prostory uvnitř bloků jsou veřejně přístupné, avšak poskytují pocit větší intimity a spojení se sousedy, vzniká tak poloveřejný prostor pro obyvatele domů.
- 7. Rozpracovat graficky i v textové části hierarchie prostorů a provozů*  
Zelená pěší zóna, nové náměstí a prostor u polikliniky/terminálu jsou prostory celoměstského významu. Ulice oddělující bloky a vnitrobloky jsou veřejnými prostory místního významu. S tím souvisí také míra otevření parteru do celoměstsky významných prostor s potenciálem vyššího provozu chodců (1.1 PANEL 1, Situace 1:1000).  
V části 1.2 PANEL 2, Situace 1:500 je patrné dělení veřejných prostor pomocí kresby dlažby – „Atrium“ má jasně definovaný obdélník náměstí s bočními pruhy pro stromy, lavičky a jiná sezení. Navrhujeme také kresbu odlišně formátované dlažby spojující průchod stávajícími domy se vchodem do zeleného pásu. Na osu navazujeme s umístěním sochy „Vysočina“ jako prvku uzavírajícího náměstí. Zbytek prostor v ulicích a uličkách je sjednocen a podporuje tak dojem sdíleného městského prostoru. Prostor vnitrobloků je oddělen od ulic barvou kamenné dlažby a umocňuje tak pocitově větší intimitu mezi domy.  
V obytných blocích je oddělena důležitá osa pěších z „Atria“ k „Terminálu“ pomocí kamenné dlažby.

8. *Rozpracovat řešení vegetace*

Nově navržený zelený pás je lemovaný alejí stromů. Povrch ulice směrem k centru města je zpevněný, směrem k obytným blokům naopak nezpevněný pokrytý vegetací zavlažovanou poldrem – rákos, vysoké trávy. Alej lemuje také silnici Neumanova, nové náměstí a prostor před poliklinikou. V řešené části Magistrály navrhujeme doplnit stromořadí v místě ulice, u hlavního náměstí naopak stromořadí vynecháváme. Typově navazujeme na současné stromy na náměstí a v ulicích Žďáru. V části 1.2 PANEL 2, Situace 1:500 jsou patrné zachované stávající stromy – graficky znázorněné tmavším odstínem zelené. Navrhujeme zelené střechy, které v létě pomáhají s přehříváním a mikroklimatem. Kolem jednotlivých domů v obytném bloku navrhujeme zelené pásy zlepšující kvalitu bydlení. U roztroušeného parkování „Uvnitř“ pracujeme s malými bloky zeleně – traviny se stromy a lavičkami – pro přirozené oddělení od pobytových ulic.

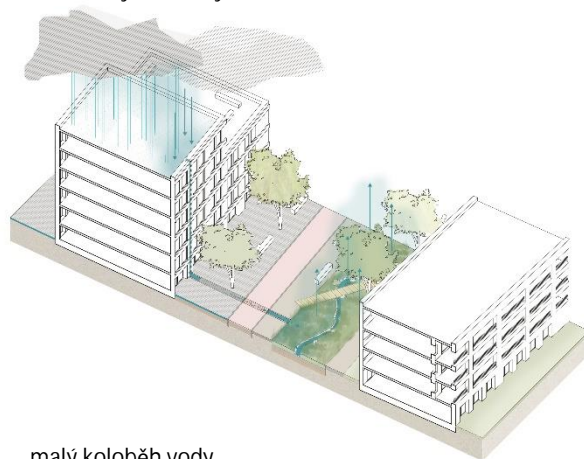
9. *Rozpracovat materiálové složení povrchů vzhledem k architektuře, provozu a hospodaření s dešťovými vodami*

V prostoru „Uvnitř“, na náměstí a ulicích pracujeme se štípanou a řezanou kamennou dlažbou – zpevněným povrchem polopropustným. Zelený pás je dlážděný v parteru městských domů, za cyklostezkou je řešený mlatem přecházejícím v poldrovou vegetaci. Prostor uvnitř obytných bloků je kombinací mlatu a dlážděné kamenné cesty ke vchodům do domů.

Místo obvyklého svodu dešťové vody do kanalizace jí projekt využívá pro vytvoření malého vodního oběhu. Dešťová voda ze střech nově navržených objektů je svedena v polouzavřené strouze pod chodníkem do pásu mokřadu v zeleném pásu. Dochází tak k zavlažování okolní zeleně a vlivem vypařování zvyšování kvality mikroklimatu. Voda z Horního rybníka vytváří přírodní vodní prvek v zeleném pásu. Navrhujeme zároveň tři místa pro možnost vytvoření retenčních pobytových jezírek. Přebytečná voda je na konci zatrubněna a pod komunikací vedena do Sázavy.



schéma využití vody v oblasti



malý koloběh vody

## 2.7 TABULKA BILANCÍ

<b>Bilance výměrů a počtů</b>	plocha (m <sup>2</sup> )
řešené území celkem	<b>97 343</b>
<hr/>	
zastavěné plochy budov v území	
nové	<b>14 608</b>
stávající	<b>10 191</b>
celkem	<b>24 799</b>
<hr/>	
plochy veřejných prostranství	
zpevněné	<b>7 210</b>
zpevněné - propustné	<b>41 264</b>
nezpevněné	<b>24 070</b>
celkem	<b>72 544</b>
<hr/>	
plochy pro dopravu	
automobilová	<b>5 647</b>
cyklo	<b>3 451</b>
aut. v klidu	<b>4 392</b>
<hr/>	
parkovací a odstavná stání - povrchová	<b>279</b>
<hr/>	
hrubá podlažní plocha	
obytná	<b>20 661</b>
služby	<b>10 777</b>
administrativa	<b>8 827</b>
parkování - kryté	<b>4 540</b>