

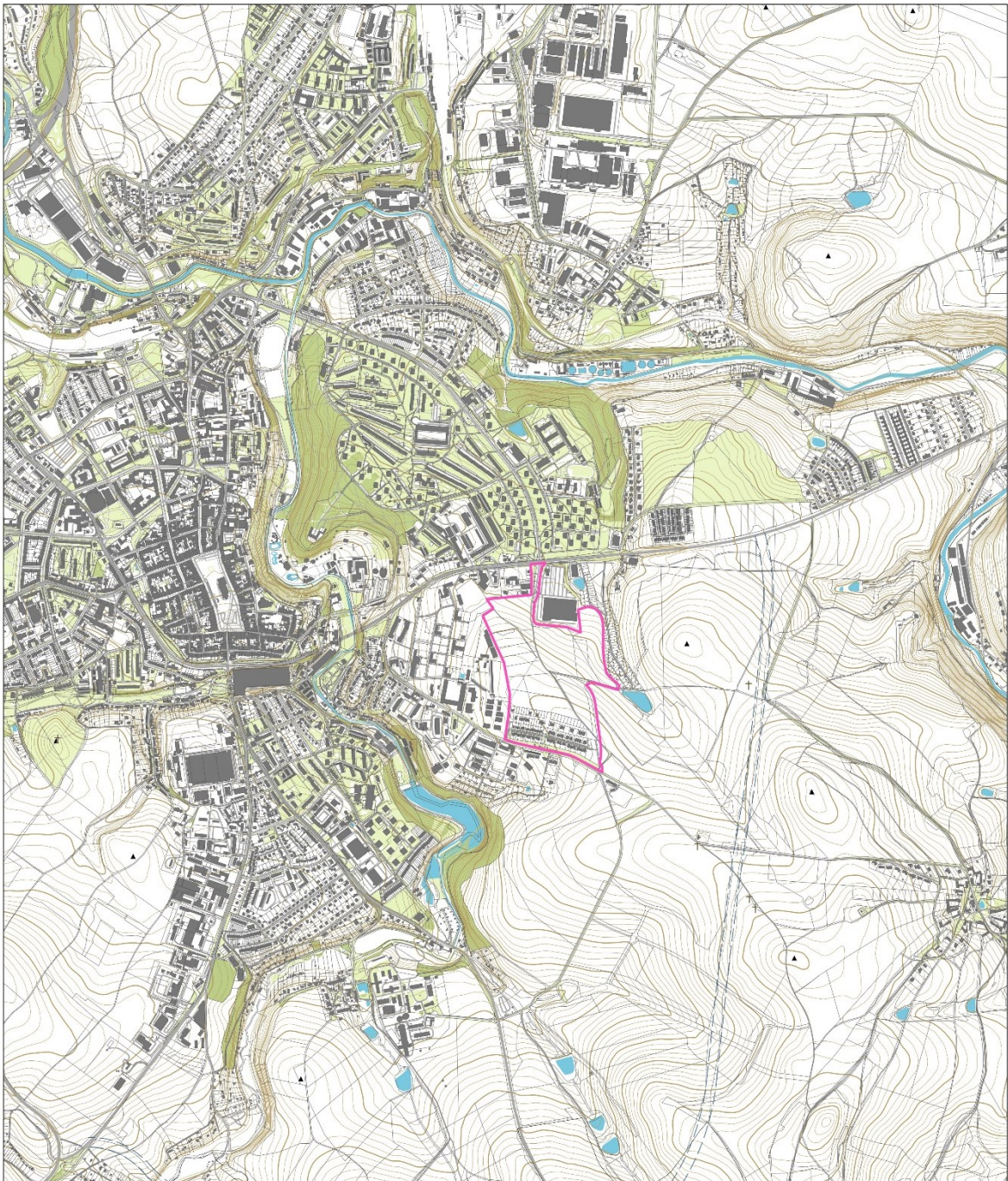


# Územní studie veřejných prostranství „ÚS24“ Jihlava – Handlovy Dvory

---

VESMĚS architekti, březen 2021

Ing. arch. Jan Horký, Ing. arch. Jana Šerá, Ing. arch. Milan Šuška, Ph.D.  
Ing. Karel Říha, Ing. Jan Růžička, Ing. Jaromír Haší, Ing. Daniel Matějka, Ph.D.



Řešené území (růžově).

# Obsah

---

Obsah.....	3
1. Identifikační údaje .....	4
1.1 Podklady .....	4
2. Účel územní studie.....	5
3. Vymezení řešeného území .....	6
4. Vyhodnocení koordinace využívání řešeného území z hlediska širších územních vztahů, limity využití území, soulad s územním plánem .....	7
4.1 Širší vztahy .....	7
4.2 Limity využití území.....	7
4.3 Majetkoprávní vztahy .....	7
4.4 Stávající inženýrské sítě .....	8
4.5 Funkční využití území jako limit .....	8
4.6 Zahájená výstavba rodinných domů .....	8
4.7 Topografie, historická stopa a geologie území .....	9
4.8 Vlivy okolí mimo řešené území .....	9
4.9 Stávající zeleň.....	9
4.10 Soulad územní studie s územním plánem a jeho změnami .....	10
5. Popis a odůvodnění navrhovaného řešení.....	11
5.1 Celková urbanistická koncepce.....	11
5.2 Koncepce veřejných prostorů a zelené infrastruktury .....	17
5.3 Koncepce dopravní infrastruktury .....	21
5.4 Koncepce technické infrastruktury .....	26
6. Podmínky využití a prostorového uspořádání území .....	32
6.1 Etapizace výstavby .....	32
6.2 Vysvětlení jednotlivých pojmů a podmínek .....	33
6.3 Všeobecné podmínky pro celé řešené území .....	35
6.4 Podmínky pro oblasti A-E.....	35
6.5 Podmínky jednotlivých kategorií uličních prostor .....	36
6.6 Požadavky na stavby v území.....	38
7. Základní bilanční tabulka .....	40
8. Vyhodnocení souladu se stavebním zákonem, obecnými požadavky na využívání území, s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území a s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území, vyhodnocení souladu se zadáním územní studie .....	41
8.1 Vyhodnocení souladu návrhu územní studie s jejím zadáním .....	41
9. Fotodokumentace stávajícího stavu.....	44
10. Seznam výkresů grafické části.....	47
11. Zkratky .....	48

# 1. Identifikační údaje

---

Název zakázky: Územní studie veřejných prostranství „ÚS24“ Jihlava – Handlovy Dvory

Místo zakázky: Jihlava, k.ú. Jihlava, Kosov u Jihlavy, Helenín

Stupeň: územní studie

Objednatel: Statutární město Jihlava, Masarykovo nám. 97/1, 586 01 Jihlava, IČ 00286010

Pořizovatel: Magistrát města Jihlavy

Zhotovitel: Ing. arch. Jan Horký, autorizovaný architekt ČKA, č. autorizace 4133

B. Němcové 1541/5, 750 02 Přerov, tel. 775 331 535, email: jan.horky@vesmes.cz

Spolupráce:

-urbanismus: Ing. arch. Jana Šerá, Ing. arch. Milan Šuška, Ph.D.

-doprava: Ing. Karel Říha, ČKAIT 0011311

-městské inženýrství: Ing. Jan Růžička, ČKAIT 1104012

-elektřina: Ing. Jaromír Haší, ČKAIT 1201433

-krajinná a modrá infrastruktura: Ing. Daniel Matějka, Ph.D.

datum: březen 2021

## 1.1 Podklady

- Platný územní plán města Jihlavy ve znění změn č. 1 až 3 (leden 2021)
- General cyklistické dopravy města Jihlavy (ADOS, alternativní dopravní studio, 2011)
- Plán udržitelné městské mobility (duben 2019)
- Akční plán Plánu udržitelné městské mobility (červen 2019)
- Plán odpadového hospodářství města Jihlavy na období 2017-2021
- Prověřovací zastavovací studie „Obytný soubor Jihlava – Handlovy Dvory“ (Q.DESIGN sdružení, květen 2008)
- Územní studie – Jihlava, I. Etapa, „Handlovy Dvory (ÚS 24)“ (MgA. Petr Kocourek, leden 2018)
- Územní studie - RD Handlovy Dvory - Jihlava - Prověřovací urbanistická a architektonická studie (Q.DESIGN sdružení, duben 2012)
- Projektová dokumentace pro provádění stavby „Komunikační propojení Brněnská - Kosovská – Brtnická v Jihlavě, I. Etapa“ (PROfi Jihlava spol. s r.o., červenec 2017)
- Předběžný inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum pro budoucí Komunikační propojení Brněnská - Kosovská – Brtnická v Jihlavě, I. Etapa (RNDr. Stanislav Březina, září 2015)
- Výstupy veřejného plánovacího setkání k dříve zpracované územní studii
- Císařské otisky, historické fotomapy (Český úřad zeměměřický a katastrální)
- Katastrální mapa (Český úřad zeměměřický a katastrální, listopad 2019, prosinec 2021)
- Výřez digitální technické mapy města (Statutární město Jihlava, listopad 2019, leden 2021)
- Digitální 3D model města (Statutární město Jihlava, listopad 2019)
- Vyjádření o existenci sítí jednotlivých správců (listopad 2019 - leden 2021)

## 2. Účel územní studie

---

Účelem územní studie (ÚS) je získání podkladu pro kvalifikované rozhodování o změnách v území a pro stanovení postupu při výstavbě v řešené lokalitě. Pořízení ÚS 24 je zároveň podmínkou rozvoje zastavitelných ploch JI-HB-3, JI-BI-3 a HE-BH-1, která vyplývá z platného územního plánu.

ÚS je zpracována jako územně plánovací podklad pro rozhodování v území podle ustanovení § 30 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.

ÚS v několika krocích prověřovala možnosti využití území a hledala cesty ideálního uspořádání tak, aby vznikla nová čtvrť města v souladu s aktuálními poznatky o tvorbě měst a principy udržitelného rozvoje. Účelně se věnuje jak kapacitním možnostem území, tak poměru a kvalitě veřejných prostranství a plochám zastavitelných budovami. ÚS rovněž zohledňuje požadavky na podporu udržitelných forem dopravy, různých forem bydlení, adaptaci na změny klimatu apod.

Účelem bylo zároveň navrhnout takový způsob zastavění, aby byla zabíraná půda efektivně využita, vzniklo kvalitní obytné prostředí s dostupnou vybaveností, bylo zajištěno vsakování dešťových vod a bylo dosaženo průměrné hustoty obyvatel alespoň 100 obyv./ha. Cílem bylo navrhnout územní studii v souladu s planým územním plánem, ale v průběhu zpracování se ukázalo účelné, aby pořizovaná ÚS sloužila jako podklad k dílčí změně územního plánu tak, aby bylo dosaženo ještě vyšší efektivity zástavby. Tato změna byla již aktuálně pořízena (změna č. 3 územního plánu). Více v dalších kapitolách.

Účelem ÚS bylo také navrhnout účelnou etapizaci výstavby území.

ÚS studie nahrazuje dříve zpracovanou Územní studii – Jihlava, I. Etapa, „Handlovy Dvory (ÚS 24)“, zpracovanou MgA. Petrem Kocourkem, zapsanou v lednu 2018. Důvodem nahrazení původní územní studie je významné rozšíření řešeného území (více než sedminásobně), které je nově pojato koncepčně jako nová městská čtvrť se všemi urbanistickými a technickými vazbami (např. systém hospodaření se srážkovými vodami) a nebylo možné ani účelné původní studii modifikovat. Tato studie však zcela zahrnuje původní řešené území (3,2 ha). Nadto je třeba uvést, že požadavek na městotvorné řešení okružní komunikace vyústil v přepracování jejího šířkového i výškového uspořádání, což při přepracování celého území umožňuje přinést zcela jinou kvalitu veřejného prostranství.

### 3. Vymezení řešeného území

---

Řešeným územím je plocha ÚS 24 vymezená v platném ÚP rozšířená dle logických vazeb v území Tato plocha zahrnuje zastavitelné plochy JI BH 3, JI BI 3, HE BH 1, HE PV 101, HE RZ 1 a KO DS 1.

Řešené území leží ve správním území statutárního města Jihlavy, v k. ú. Jihlava, Helenín a Kosov u Jihlavy, přibližně 1,5 km východně od centra města.

ÚS v konceptu navrhuje úpravy i území mimo vymezené řešené území tak, aby byly zajištěny potřebné návaznosti na okolní zástavbu a infrastrukturu.

Na severu je řešené území vymezeno smíšenou plochou Střední školy veřejnoprávní a Vyšší odborné školy bezpečnosti silniční dopravy a sousedícími komerčními plochami a dále pak ostrou hranou za obchodním domem Tesco. Mezi těmito severními limity je součástí řešeného území i jižní prodloužení ulice Okružní zakončené ve světelné křižovatce s ulicí Brněnskou, a to z důvodů řešení návazností a přístupu do území.

Z východu vymezuje řešené území stávající zahrádkářská osada a jižněji od ní pak vnější okraj zamýšleného městského okruhu. Z jihu je hranou řešeného území ulice Kosovská a ze západu pak areál Hasičského záchranného sboru a Psychiatrické nemocnice Jihlava.

Celková rozloha řešeného území je přibližně 23,9 ha.

## **4. Vyhodnocení koordinace využívání řešeného území z hlediska širších územních vztahů, limity využití území, soulad s územním plánem**

---

### **4.1 Širší vztahy**

Řešené území se nachází na jihovýchodním okraji města Jihlava a svou plochou je přibližně stejně velké, jako historické centrum města. Z východní strany je obklopeno zvlněnou krajinou polí, částečně však i zahrádkářskou kolonií V Dolech. Ta je ukončena na své jižní straně Ustavským rybníkem, který je zádržní vody z úžlabí okolních polí, které pak dále odtékají do řeky Jihlavy.

Významným prvkem v jihovýchodní blízkosti území je několik rozbíhajících se vedení vysokého napětí z a do nedaleké rozvodny. Na tomto místě je třeba také zmínit téměř zahájenou (v lednu 2021 nebyl dokončen výběr zhotovitele stavby) krajskou stavbu jihovýchodního obchvatu města, která bude od řešeného území vzdálena cca 700 až 800 m a bude tedy na dohled, jen částečně skryta za vrcholkem kopce nad zahrádkářskou osadou.

Jižní a jihozápadní okolí rozvojové lokality neoplývá přílišnou zajímavostí a vstřícností pro život obyvatel – tvoří jej areál Správy a údržby silnic na jižní straně a na západní pak areál Hasičského záchranného sboru. Významným prvkem v těsné blízkosti řešeného území je letitá lipová alej lemující ulici Kosovskou.

Potenciálem po lokalitu je ale blízkost psychiatrické nemocnice s parkovou úpravou svého areálu a zamýšlená prostupnost s vazbou na centrum města. Severní okolí řešeného území také primárně nevytváří předpoklad pro žádanou obytnou lokalitu: pohled na záda a technické vybavení obchodního domu Tesco a parkoviště občanské vybavenosti obvykle nejsou mezi požadavky klientů realitních kanceláří zahrnuty.

Největším pozitivem lokality vzhledem ke své poloze v organismu města je tak především východní otevření do krajiny, terén, který umožňuje alespoň z části území dálkové pohledy do krajiny a odpoutání se od sevřeného okolí a nakonec i lokalita sama – svou orientací do sebe umožní odpoutat se od negativních vlivů okolí.

Vazba řešeného území na centrum města je relativně dobrá, což je dalším kladem rozvoje tohoto místa s tím, že toto propojení by mělo být ještě více posíleno – a to především veřejnou a nemotorovou dopravou.

### **4.2 Limity využití území**

Mezi hlavní limity využití území patří především stávající trasy inženýrských sítí, majetkoprávní vztahy v území, probíhající výstavby rodinných domů a stávající vzrostlé stromy, které je možné vnímat jako hodnoty hodné zachování. Podívejme se na tato a další omezení blíže. Graficky jsou zobrazena na výkrese č. 3 spolu s jevy mimo řešené území, které ale mohou mít na návrh vliv.

### **4.3 Majetkoprávní vztahy**

Pozemky v řešeném území jsou ve vlastnictví několika málo subjektů, což dává vyšší šanci na koncepční a kvalitní řešení zástavby tohoto území, namísto živelného postupu motivovaného jen ekonomickým profitem. Hlavní plochy pro výstavbu bytových a rodinných domů jsou ve vlastnictví Statutárního města Jihlavy a firmy S.O.K. real, a.s. – developera, který již realizuje rodinné domy v jižní části území. Tato firma má zároveň smluvně zajištěn převod pozemků od dalšího významného vlastníka v území, Zemědělského družstva Velký Beranov. Pro dopravní napojení jsou však kritické pozemky ve vlastnictví firmy Tesco Stores ČR a.s. Na části z nich má v současné době

již probíhat proces vyvlastnění. Oblast pro rozvoj zahrádek je v držení z drtivé většiny jedné fyzické osoby. Fyzické osoby rovněž vlastní jednotlivé parcely rodinných domů a jejich zahrad, což je přirozené a nijak to rozvoj území nelimituje.

#### **4.4 Stávající inženýrské sítě**

Územím jsou již dnes vedeny některé sítě technické infrastruktury, které budou muset být alespoň v části přeloženy. Jedná se o trasy páteřního vodovodu (přiváděče) probíhající přibližně severojižním směrem, a to o průměru DN 300 při západním okraji území a DN 400 při východním okraji území. Dále územím prochází ve směru východ – západ nadzemní vedení vysokého napětí, které je ukončeno u areálu HZS. Podél komunikace na západním okraji chatové oblasti je uloženo zemní vysokonapěťové vedení zásobující OD Tesco. Středem území, podél účelové komunikace ve směru sever – jih je uloženo sdělovací vedení a dále jsou v oblasti rodinných domů logicky uloženy sítě pro tyto domky. Podobná situace je v severním výběžku řešeného území, na komunikaci mezi světelnou křižovatkou a obchodním domem Tesco.

Do oblasti se započatou výstavbou rodinných domů jsou zavedeny sítě plynu, elektřiny, datových vedení, oddílné kanalizace i vodovod. V nejsevernější části řešeného území jsou uloženy také kapacitní sítě vodovodu, kanalizace i plynu, v sídlišti Demlova je pak ukončen horkovod z kotelny na ulici Stavbařů.

S přeložkami inženýrských sítí bylo uvažováno od samotného počátku navrhování, neb rozvoj takto rozsáhlé lokality nemůže být podřízen utilitárně uloženým inženýrským sítím z minulosti. Přesto se v návrhu podařilo významné části vodovodů zachovat nedotčené. Příčné vedení vysokého napětí bude nutné zcela přeložit, protože je významným limitem rozvoje území.

#### **4.5 Funkční využití území jako limit**

Součástí zadání studie byl požadavek respektování územního plánu, což zahrnuje také dané plochy různého funkčního využití. Tyto jsou zobrazeny ve výkrese hodnot, problémů, limitů a záměrů č. 03 a ukazují hranici mezi funkční plochou pro bytové a rodinné domy (BH a BI). Další významnou hranicí funkčních ploch je koridor okružní komunikace KO-DS-1, který svou šířkou a polohou bude významně ovlivňovat podobu území.

Po schválení změny č. 3 územního plánu, která mj. vycházela z této zpracovávané územní studie, byl zúžen koridor pro budoucí páteřní komunikaci a rozšířeny plochy pro bydlení.

Na jižním okraji území je vymezena plocha JI-PZ-8 pro rozšíření profilu Kosovské ulice, která je lemována lipovým stromořadím.

Návrhová plocha HE-RZ-1 navazuje logicky na území zahrádkářské osady a nepředstavuje významné omezení rozvoje.

#### **4.6 Zahájená výstavba rodinných domů**

Při ulici Kosovská byla již před několika lety zahájena výstavba rodinných domů a na další část z nich je již vydané územní rozhodnutí. Nastavená uliční struktura s hlavní komunikační osou středem zástavby, ze které se na obě strany rozvíjí obytné ulice, je bezpochyby determinantem dalšího rozvoje území, kdy bude nutné stávající princip respektovat a nějakým způsobem na něj navázat.



## 4.7 Topografie, historická stopa a geologie území

Řešené území má velmi zajímavou terénní konfiguraci, kterou zároveň probíhá rozvodí mezi Jihlávou a řekou Jihlavou. Vrchlíková plocha v jižní části území se zhruba v jeho těžišti mění na severovýchodně orientovaný svah klesající šikmo k OD Tesco v celé šíři řešeného území, a to nejprve pozvolně, čím níže, tím prudčeji. V úrovni obchodního domu je však již území rovinné.

Významnou hodnotou a možná i limitem zároveň je fyzicky patrná historická stopa v území, kterou vytvořily pradávne stezky. Hlavní z nich, možná i část takzvané Haberské stezky (Kolín – Jihlava – Znojmo), prochází územím diagonálně ve směru severozápad-jihovýchod a má v části své stopy zachovanou kamennou (štěťovou) dlažbu. V části určené pro výstavbu rodinných domů je ostře zaříznutá do okolního terénu.

Dle dostupných podkladů je v řešeném území mělce uložené skalní podloží v hloubce cca od 1,2 m do 1,5 m pod úrovní terénu, což společně se sklonem území znemožňuje významnější zasakování srážkových vod v místě jejich dopadu. Konkrétně lze předpokládat, že zasakující atmosférická voda bude v lokalitě relativně snadno infiltrovat propustnými svahovými sedimenty, místy i písčitymi zvětralinami skalního podloží, až narazí na nepropustný povrch skalních hornin třídy R2-R3 (1,3 m až 1,5 m). Po tomto zvlněném skalním podloží bude voda dále „stékat“ a teprve ve vhodných místech otevřenými puklinami bude zasahovat hlouběji do skalních hornin. Pokud skalní horniny třídy R2-R3 vystoupí blíže k povrchu, lze podzemní vodu očekávat také nehluboko pod povrchem terénu.

Hloubka skalního podloží také významně ovlivňuje ekonomiku stavby podzemních podlaží a omezuje jejich výstavbu spíše na polozapuštěná, než zcela zapuštěná řešení.

## 4.8 Vlivy okolí mimo řešené území

Mezi nejvýznamnější vlivy z okolního území, které mají nebo mohou mít vliv na návrh, patří požadavek Hasičského záchranného sboru Kraje Vysočina na propojení jejich areálu na zamýšlený městský okruh. Poloha výjezdu však nebyla jednoznačně určena.

Dalším je brzký přesun zastávky Kosovská, SÚS a zbudování chodníku podél této komunikace. Tento záměr je převzat do návrhu, s dílčím doporučením úpravy trasy chodníku.

Jako pozitivum okolí je třeba vnímat zejména zeleň v areálu psychiatrické léčebny, která, ačkoli nemusí být nutně všem přístupná, bude pro domy v blízkosti západní hranice řešeného území vytvářet příjemnější obytné prostředí – a to alespoň vizuálně a stran klimatu prostředí.

Celé území zároveň pokrývá ochranné pásmo letiště Henčov.

## 4.9 Stávající zeleň

Jako jistý limit je nutné vnímat i stávající plochy zeleně se vzrostlými stromy, protože ty jsou v této zemědělsky obhospodařované krajině poměrně řídkým jevem. Čas, který byl potřeba pro růst velkého stromu, však považujeme zároveň za neoddiskutovatelnou hodnotu, stejně jako stromy samé.

Co do rozlohy významnější plochou je remízek sukcesní zeleně jižně od nákupního domu Tesco, který postupně zarůstá a vytváří pohledovou a částečně i akustickou bariéru od zmíněného objektu.

V řešeném území se dále nachází skupinky stromů lemující původní historické stezky, jako například dva jasany na rozhraní pozemků parc. č. 271 v k. ú. Helenín a parc. č. 1070/1 v k. ú. Jihlava, nebo mez tvořená skupinou lip a javorů na pozemcích parc. č. 1069/1 a 1069/2 v k. ú. Jihlava a stromořadí podél cesty na pozemcích parc. č. 269 v k. ú. Helenín a parc. č. 291/1 a 291/2 v k. ú. Kosov u Jihlavy).

V rámci návrhu se snažíme stávající stromy zachovat, i když se to nedaří ve všech případech. Rozhodující vliv na jejich dlouhodobou existenci bude mít však kromě návrhu samotného fyzické provádění stavby v terénu a jejich ochrana na staveništi.

#### **4.10 Soulad územní studie s územním plánem a jeho změnami**

Územní studie je v souladu s právním stavem územního plánu ve znění změny č. 1, 2 a 3, kdy v rámci rozpracovanosti posloužila spolu s dalšími dokumenty jako podklad pro změnu územního plánu.

Změna územního plánu č. 3 zanesla v řešeném územní zúžení rozsahu funkční plochy KO-DS-1. Vzhledem k tomu, že je k dispozici podrobné prověření plošné potřeby dopravní stavby městského okruhu, pro kterou má plocha KO-DS-1 sloužit, byl stanoven posun hranice této zastavitelné plochy ve prospěch funkční plochy pro bydlení hromadné (BH) i bydlení individuální v rodinných domech (BI). Toto je plně v souladu s požadavky na udržitelné využití území.

Do návrhu územní studie byly po veřejném projednání dne 29.6.2020 zapracovány plochy veřejných sportovišť a hřišť, kdy bude nutné pro umístění hřiště za jihovýchodní hranicí řešeného území pořídit další změnu územního plánu a funkční využití plochy NZ (plochy zemědělské) a DX ( plochy dopravní infrastruktury – účelové komunikace) změnit na plochy veřejných prostranství - s převahou nezpevněných ploch (PZ), viz výkres č. 16

## 5. Popis a odůvodnění navrhovaného řešení

### 5.1 Celková urbanistická koncepce

Východiskem pro urbanistickou koncepci jsou danosti řešeného území: přirozená morfologie terénu, historické stezky protínající území, velmi rozdílná struktura zástavby v sousedství i v řešeném území samém a také záměr výstavby městského okruhu. Limity urbanistické koncepce jsou pochopitelně i parametry dané územním plánem. Řešené území je přechodem mezi různými typy krajiny a města a urbanistická koncepce na toto musí reagovat.

Níže uvedená schémata graficky znázorňují základní východiska urbanistické koncepce:



*Historické stezky a terén v území*



*Rozdělení území na oblasti*



*Koncept modrozelené infrastruktury*



*Veřejná „kamenná“ a zelená prostranství*

Navržená urbanistická koncepce si dává za cíl vytvořit v území několik charakteristických, ale rozdílných celků, které umožní plynulý přechod od řídké a nízké zástavby již stávajícími rodinnými domy na jihu území přes hustou kompaktní zástavbu v centru území až po bodovou zástavbu bytovými domy severně od ulice Brněnské.

Urbanistická koncepce také definuje centrum čtvrti, které je tvořeno především městskou třídou táhnoucí se podél nově pojaté okružní komunikace s rozšířenými náměstíčky.

Jedním z hlavních motivů urbanistické koncepce je snaha o maximální respektování stávající topografie terénu, což je patrné zejména v přístupu ke stopě historické stezky. Ta prochází územím diagonálně od severozápadu po jihovýchod a je prioritně uvažována jako hlavní komunikační trasa pro pěší a cyklisty. Zachováváme její výrazné zařazení do terénu v její jižní části, které tvoří jakousi mimoběžku, úvoz či zkratka trochu jinou krajinu v organismu města odehrávajícím se jeden až dva metry výše. Zhruba uprostřed území se stezka dostává výškově na úroveň svého okolí, což je nepřekvapivě také místem křížení s dalšími dřívějšími pěšinami a těžištěm celého území. Toto těžiště se tedy nachází na křižovatce tras a zároveň na hraně, kdy mírně vrchlkovitá plocha s rodinnými domky začíná rychleji klesat dolů k severu.

Urbanistický koncept pracuje také s modrozelenou infrastrukturou, která je nedílnou součástí návrhu již od počátečních úvah. Srážková voda by měla být integrální součástí veřejných prostranství a její svádění bude prioritně probíhat povrchově, či alespoň s nezaměnitelnými povrchovými znaky. V řešeném území proto navrhujeme soustavu povrchových zdrží či suchých poldrů, které budou mít kapacitu pojmout srážkové vody z území, postupně je vsakovat (což je vzhledem ke geologickým podmínkám lokality velmi omezená možnost), a především zpomalně přepouštět soustavou níže až do vodoteče.

Koncept využívá rozdílné výškové hladiny napříč územím a zároveň respektuje územní plán. Výšky budov graduji od jihu k severu, od zástavby rodinnými domy, přes blokovou zástavbu až po jednotlivá hnízda bytových domů v jihu řešeného území, kde jsou přípustné domy nejvyšší.

Od prvopočátku rovněž uvažujeme se změnou charakteru části městského okruhu, který má řešeným územím procházet. Nově by neměl být tolik zahloubený oproti původnímu terénu a měl by odpovídat soudobým principům udržitelné mobility. S pohybem také souvisí důraz na pohodlnost chůze a ideál města krátkých vzdáleností s kvalitní veřejnou dopravou, jež je do návrhu také zahrnuta.

Celé řešené území je rozděleno na 5 oblastí (A-E) s rozdílnými charakteristikami, viz obrázek.

### 5.1.1 Oblast A

Oblast A je vyhrazena pro výstavbu rodinných domů a zahrnuje i rodinné domy, které byly vystavěny dříve nebo jsou právě ve výstavbě. V této oblasti navazujeme na započatou řádkovou strukturu výstavby, kdy se od hlavní ulice (beze jména) kolmé na ulici Kosovskou odvíjí na obě strany řady rodinných domů s ulicí Kosovskou přibližně rovnoběžné. Zachování této struktury navazuje i na dřívější studie, záměry výstavby a parcelaci v lokalitě s tím, že strukturou prochází ve své vlastní (původní) niveletě diagonální historická stezka. Stezka zde není v žádném případě prořazena příčnou komunikací, jediné přípustné jsou pěší propoje, schůdky a případně nájezdy a sjezdy pro cyklisty. Cílem je zachování přírodního charakteru lemů stezky, které ji budou oddělovat od zástavby rodinnými domy.

Nové ulice v oblasti A jsou navrženy převážně jako obytné a smíšené s tím, že v severovýchodním segmentu této oblasti (*bloky* A.1, A.7 a A.8) je navrhována realizace pilotní projektu nové městské struktury: blízká sousedství domů pouze s pěšími a cyklokomunikacemi, kdy parkovací místa jsou koncentrována na jednu parcelu na začátku ulice. Urbanisticky důležité je i příčné pěší propojení *blokem* mezi A.4 a A.5.

Strukturu rodinné zástavby budou směrem do náměstí VP.2 uzavírat v *bloku* A.5, A.6 a A.8 dvou až třípodlažní rodinné nebo bytové domy, které takto vymezí (spolu s *blokem* B.1) hlavní veřejné prostranství pro tuto oblast.

Za jihovýchodním okrajem oblasti A, na začátku (resp. na konci) diagonální stezky je navržena plocha pro venkovní volnočasové aktivity, která tak navazuje na rekreační funkci této stezky. Plocha se nachází již mimo řešené území a její realizace vyžaduje změnu územního plánu. Ideově se jedná o sportoviště a psí cvičiště s agility prvky.



*Ulička mezi rodinnými domy, ARTEC Architekten, Vídeň, Am Mühlgrund, 2009*

*Obytná ulice, Mole Architects, Marmalade Lane, Cambridge, 2019*

*Ideová vizualizace ulice bez aut v lokalitě Handlový Dvory, VESMĚS architekti, 2020*

### 5.1.2 Oblast B

Jde o centrální oblast řešeného území s nejhustější blokovou zástavbou. Ve své východní části přiléhající **bloky** k městskému bulváru mají předepsán obchodní parter, který je jedním z předpokladů pro život tohoto bulváru. Historická stezka zde pokračuje rozšířená jako městský bulvár a plní tak i nadále dopravní funkci pro pěší a cyklisty.

Oblast B se dotýká či přímo zahrnuje tři významná veřejná prostranství: hlavní městský bulvár (a.3), obytné náměstí (VP.1) sloužící jako suchý poldr ale i dětské hřiště a náměstí s rybníčkem a točnou trolejbusu (VP.2), které zakončuje rekreační část historické stezky.

Využívá se přirozené sklonitosti terénu, takže je možné (a na výsost vhodné) umístit parkovací kapacity pod samotné obytné bloky.

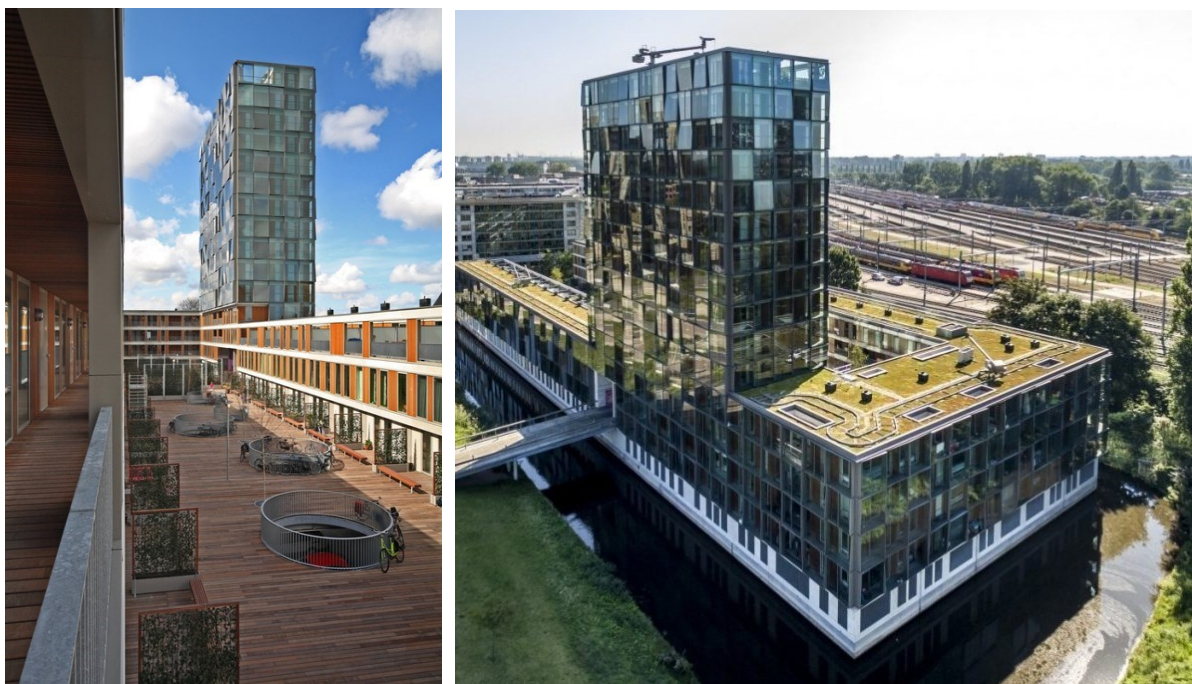
Aby měl městský bulvár potenciál být opravdu živý, je nutné smíšené využití oblasti a celodenní přítomnost lidí. Proto zde navrhujeme umístit veřejnou vybavenost v podobě dobře dostupné mateřské školy (ideálně v **bloku** B.1), komunitního centra pro seniory (**blok** B.5), či polyfunkční budovy v **bloku** B.3 v rozsahu umožněném již dnes územním plánem.

Zvláštní postavení v městské struktuře mají **bloky** B.3, B.4 a B.7.

**Blok B.3** je vlastně samostatně stojícím objektem pohledově uzavírajícím jižní část bulváru a tvoří tedy jakýsi „point de vue“ celého stoupajícího bulváru. Objekt by měl mít veřejně přístupnou funkci v parteru, například malá restaurace či spíše solidní bar. Díky své významnosti a poloze může být navržen pouze autorizovaným architektem.

**Blok B.4** je také samostatně stojícím objektem, opět s veřejně přístupným parterem. Z jedné strany je jeho funkcí být součástí bulváru, ze strany druhé (západní) vytváří důležité ukončení veřejného prostranství. Pro svou výsadní polohu a účel musí být navržen autorizovaným architektem. Je pravděpodobné, že jeho plocha nebude zastavěna v celém rozsahu. Objekt může vhodně zahrnout i vodojem pro oblast B a C a je vhodné do něj umístit pobočku městské knihovny.

**Blok B.7** je hraničním *blokem* mezi areálem Hasičské záchranné služby a novou obytnou čtvrtí města a zároveň vymezuje zadní obslužnou ulici. V *bloku* bude hrát zásadní roli kvalitní návrh výsadby, jež vytvoří i na relativně úzkém pruhu příjemné obytné prostředí v bezprostřední blízkosti bytového domu. Výsadby nebo i ponechané původní dřeviny jsou součástí zeleného pásu obíhajícího po západní hranici řešeného území.



*Příklad bytového domu s vnitřní terasou nad parkovacími stánky. Milos Housing, Amsterdam HVDN architects, 2008*

### 5.1.3 Oblast C

Tato oblast se nachází východně od městského bulváru a je charakteristická deskovým uspořádáním bytových domů postupně sestupujících níže ze svahu. Automobily obsluhované komunikace jsou vedeny pouze po obvodu a po vrstevnicích, příčné propoje tvoří pěší schodiště.

Veřejná schodiště v průchodech mezi bytovými domy jsou vlastně další charakteristikou této oblasti. Jsou navrhována jako obytné zóny, kdy mohou v závislosti na své šířce (tj. prostoru mezi štíty domů) sloužit jako pobytové podesty, plochy pro hry, skluzavky či výsadbu solitérních stromů. Šířky některých z těchto prostor jsou ve studii navrženy jako variabilní a umožňují tak vyšší pestrost průchoů. Vzhledem k výškovému převýšení zde není primárně možný bezbariérový pohyb, který se odehrává pouze kolem oblasti C. V podrobnějším řešení bude ale zřejmě reálné alespoň u některých průchoů nalézt takové diagonální směry, které umožní pohyb po rampě napříč prostorem.

Oblast C je členěna na tři řady *bloků* domů, kdy horní dvě z nich jsou tvořeny párem bytových domů svírajících polosoukromý pobytový prostor průběžný celou řadou a přerušovaný pouze příčnými pěšími propoji popsány výše. Nejnižší řada bude tvořena pouze jediným blokem s jednou hmotou domu.

Řada domů přiléhající k městské okružní třídě může být v parteru vhodně doplněna obchodními nebytovými jednotkami, ale není to nutné. Nebytové prostory v parteru, ideálně s obchodní funkcí, jsou požadovány pouze v blízkosti autobusové zastávky a na některých nárožích. V závislosti na obsazení parteru pak bude upraven prostor předzahrádky.

Postupně s klesající výškou terénu by také měla klesat podlažnost bytových domů, takže budou zachovány dálkové pohledy do krajiny, a to alespoň pro vyšší podlaží. Zároveň tak bytová zástavba lépe naváže na oblast E tvořenou zahrádkami a bude zachována i jistá intimita volnočasové aktivity zahrádkaření.

Severní okraj oblasti C je vymezen obchodním domem Tesco, kdy je nutné konstatovat, že pohled na jeho střechu s množstvím technologických jednotek není ani malebný, ani tichý. Zároveň se již dnes jižně od obchodního domu nachází neudržovaný pozemek, který postupně zarůstá náletovou zelení a dobře ilustruje sílu sukcese. Těchto východisek využíváme a obytnou oblast C oddělujeme od obchodního domu návrhem parku, kde by mělo být při dalším rozpracování pracováno selektivně s již existující sukcesní zelení. Park bude zároveň zdrží srážkových vod, které pak budou se zpožděním odváděny dále do vodoteče.

Malá část komunikace 2.j (asi 3,5 m<sup>2</sup>) je navržena na pozemcích Tesco Stores ČR a. s., ale v případě problému s řešením majetkoprávního vztahu je možné komunikaci v kritickém místě zúžit.

Do tohoto parku také navrhujeme umístit další venkovní sportoviště pro obyvatele, a to zejména takové, které není vhodné či možné umístit do polosoukromých pásů mezi domy. Půjde tedy především o plochy pro míčové hry nebo rozsáhlejší herní či sportovní soustavy.



*Možná podoba polosoukromých vnitrobloků v oblasti. BIGyard, Zanderroth Architekten, Berlín, 2010*

#### **5.1.4 Oblast D**

Poslední obytnou oblastí v nové čtvrti je oblast D. Zde navrhujeme specifickou podobu zástavby bytovými domy, takzvaná hnízda. Jde o těsná uskupení několika volně stojících domů s jasným vymezením jejich *bloku*, například zídkaou či živým plotem. Prostor mezi domy je tak vnímám přirozeně intimněji a jde charakterizovat jako polosoukromý. Průchodnost těmito hnízdy je nutná, nikoli však nutně ve všech směrech.

V této oblasti je důležité upozornit na *bloky* D.4 a D.5, které jsou z převážné většiny tvořeny bytovými bariérovými domy. Tím jsou myšleny domy se speciálním vnitřním uspořádáním tak, aby měly směrem k okružní třídě umístěny převážně nepobytové místnosti a směrem do bloku pak místnosti obytné. Při změně stavebních a souvisejících předpisů však bude pravděpodobně možné, při zapojení řízeného větrání, dispozice těchto bytových domů tvořit prakticky libovolně.

Důležitým prvkem oblasti D je opět historická stezka, kterou jsme popisovali již v oblasti A. V souladu s územním plánem i s našim konceptem navrhujeme prodloužení stezky i okrajem areálu psychiatrické nemocnice až na ulici Brněnskou, čímž se podtrhne její význam pro nemotorovou dopravu do centra města.

Severní a zároveň nejnižší část je, obdobně jako v oblasti C tvořena malým parkem, jehož hlavní funkcí bude retence srážkových vod z celé oblasti D, případně i B. Park bude podrobněji pojednán krajinářskými architekty, v úrovni územní studie navrhujeme jeho charakter směřovat k městskému sadu s vodními prvky.



Reference bodové zástavby pro oblast D, Olga-Tschechowa-Straße, Berlin

### 5.1.5 Oblast E

Tato oblast je územní studií i územním plánem vymezena pro individuální rekreaci. Uvažujeme s ní jako s plochou pro soustavu menších individuálních zahrádek řazených v obdobné logice, jako nedaleké zahrádky za hranou řešeného území. V ploše nejbližší bytovým domům v oblasti C však namísto zahrádek pod individuálním oplocení



navrhujeme dvě větší komunitní zahrady bez individuálních staveb chatek, pouze s možností centrálního skladu zahradnických potřeb či zahradního nábytku.

Výškový limit pro stavby individuální rekreace 1 NP + podkroví zaručuje mírný přechod vyšší zástavby v oblasti C do krajiny.

Komunikace v této oblasti jsou smíšené pro veškerou dopravu.



*Komunitní zahrady Urban Farming, Amsterdam*

## **5.2 Koncepte veřejných prostorů a zelené infrastruktury**

Součástí koncepce je snaha o menší množství veřejných prostor, ale o to kvalitnějších. Pro jejich tvorbu využíváme jak hmoty domů, tak práci s přirozeným, a v případě městského okruhu i modelovaným, terénem. Veřejné prostory jsou prioritně navrhovány tak, aby umožňovaly výsadbu stromů a práci se srážkovými vodami, ideálně na povrchu. V našem pojetí jsou veřejné prostory nedílnou součástí nejen zelené, ale dokonce modrozelené infrastruktury. Obecně je možné takové pojetí nazývat jako šedo-modro-zelená infrastruktura, kdy šedá reprezentuje právě zpevněné či zastavěné plochy. Ačkoli zákonné normy vyžadují řešení srážkových vod prioritně na pozemku stavebníka, v případě ulic, kde bude probíhat zimní údržba za pomoci solných posypů nebo postřiků (především ulice kategorie 2 dle územní studie) a srážková voda bude sváděna ke stromům, je žádoucí svedení části vod ze střech právě do pásů se stromy. Díky této vodě bude docházet rychleji k vyplachování nashromážděných solí ze zeminy.

Hierarchie veřejných prostor tak, jak je znázorněna na výkrese č. 07, má jasnou strukturu a logiku, která má vést k minimalizaci zbytné automobilové dopravy a podpoře dopravy nemotorové. K tomu směřuje i výše uvedená urbanistická koncepce.

Hlavní veřejná prostranství tvoří: městský bulvár, historická stezka, náměstí a parky, vedlejší veřejná prostranství pak různé kategorie ulic. Pro každý jeden typ jsou dále předepsány požadavky na jejich podobu a uspořádání (kapitola 6).

### 5.2.1 Městský bulvár

Hlavním veřejným prostorem je městský bulvár (označen jako a.3). Díky zásahům do dopravního uspořádání okružní komunikace (viz kapitola Koncepce dopravní infrastruktury) proměňujeme čistě dopravní funkci tohoto prostoru na místo s potenciálem pobytu. Tato územní studie však přináší polemiku nad potřebností této komunikace v celé její délce. S ohledem na náklady zbudování takové komunikace a její polohu v dopravní kostře města, na krátkodobě ani střednědobě nedosažitelnou realizaci dalších návazných úseků jižně od řešeného území a především na paralelně budovaný jihovýchodní obchvat města jsme přesvědčeni, že nemá ve střednědobém horizontu smysl celou okružní komunikaci, tedy od ulice Brněnská po ulici Kosovská, budovat. V území však ponecháváme rezervu pro budoucí možnost takové komunikace.

Úpravou původního šířkového uspořádání komunikace, a hlavně změnou její nivelety vůči okolnímu terénu docílujeme možnosti lepšího zapojení komunikace do veřejného prostoru. Přes veškerou snahu však bude komunikace minimálně ve své severnější části (od OD Tesco po autobusové zastávky) zaříznuta více či méně do terénu, jak je ilustrováno na charakteristických i podélných řezech komunikace. Toho ale využíváme pro oddělení pobytové funkce bulváru, jež je umístěna nad úrovní vozovky a funkce převážně dopravní v úrovni nižší.

Bulvár je ve své vyšší úrovni pojat jako pěší třída s možností jízdy cyklistů po celý den a zásobování v určených hodinách se šířkou 6-9 metrů. Domy přiléhající k bulváru zde mají umístěn obchodní parter a případně také hlavní vstupy, aby se maximalizoval pohyb osob právě po bulváru. Mezi úrovní bulváru a samotnou silniční komunikací je navržena soustava takzvaných dešťových zahrad, které mají za úkol povrchově odvádět srážkové vody níže do území a zároveň jich část zachytávat. Tvoří také jednoznačné a bezpečné oddělení komunikace a nebezpečný pás pro výsadbu aleje velkokorunných stromů lemující komunikaci po celé její délce. Jen v úzkém prostoru před bariérovými domy jsou doporučeny stromy malokorunné, podobně jako u části komunikace ponechané v územní rezervě. Při severní straně komunikace v délce územní rezervy nebudou výsadby realizovány (neomezování budoucího řešení).

### 5.2.2 Historická stezka

Stopa historické stezky, nebo dokonce několika stezek, prochází celým územím tak, jak dokládají starší fotomapy i další mapové podklady. Trasa hlavní (diagonální) stezky je optimalizována dávným užíváním, kdy se ustálila ve vhodném klesání a směru k centru města, přičemž křížení s dalšími stezkami je v místě plynulé výškové návaznosti a také v těžišti řešené lokality. Tuto stezku a její směr tedy v územní studii důsledně chráníme. Ve své jižní části, v oblasti A, mezi rodinnými domy, je více zanořena do terénu a tvoří jakousi mimoběžku k systému rovnoběžných ulic mezi rodinnými domky. Je zamýšlena jako pěší a cyklistická stezka s měkkými okraji, lemována divokými keři a stromy po stranách nízkého úvozu. Lineární charakter prostoru je místy rozšířen zákoutími vymezenými okolními parcelami pozemků rodinných domů, kdy jsou ke stezce přičleněny jinak těžko využitelné ostré (špičaté) konce parcel domů. Tato místa slouží pro umístění odpočívky, zastavení nebo třeba naučné ceduli o historii místa.

V části této stezky bude zachován historický kamenný (štěťový) povrch. Tento je vhodné přiznat alespoň v omezené délce i v novém materiálovém řešení komunikace.

Na jižním konci stezky je navrženo sportoviště, které je tak bezpečně přístupné pro děti právě stezkou s vyloučenou motorovou dopravou. Sportoviště se nachází až za hranou řešeného území.

V severní části oblasti A přechází stezka do městského prostředí a její přírodní charakter se mění v prostoru náměstíčka u trolejbusové točny (VP.2). Stezka se proměňuje v obchodní ulici, nadále s dominancí pěšího a cyklistického provozu (viz oddíl Městský bulvár výše).

Po opuštění městského bulváru se stezka navrácí její přírodnější charakter, když pokračuje šikmo oblastí D kolem (pokud možno zachovaného) remízku. Při samém okraji oblasti D se z přírodně-městského charakteru stává opět pouhá smíšená stezka, zkratka do města podél plotu nemocnice. To jsme již ovšem mimo řešené území, ale navazujeme na myšlenku průchodnosti územím zakotvenou v územním plánu.

### 5.2.3 Náměstí, parky a parkové prostory

Návrh zahrnuje několik menších náměstí a parků či parkových prostor. Všechny tyto prostory pracují jistým způsobem se srážkovými vodami a mají také vysoký poměr veřejné zeleně. Vždy doporučujeme jejich návrh týmem složeným z architektů, krajinářských architektů a vodošpedářů zkušených v řešení otázek modrozelené infrastruktury. Pro některá prostranství jde přímo o požadavek.

#### **Parky a další parkové prostory**

Hlavní parky řešeného území (VP.6 a VP.7) se nachází při jeho severním okraji a oddělují území nové čtvrti od nepříliš vzhledného okolí severně od něj. Tyto parky musí být navrženy specialisty uvedenými v přechodím odstavci – v prakticky nejnižší části území totiž plní zádržnou a vsakovací funkci pro srážkové vody z celé čtvrti, s jejich postupným odtokem do vodoteče.

Park při severním okraji oblasti D (označen VP.6) má ideově charakter pečlivěji udržovaného městského sadu a má přirozenou návaznost na polosoukromou až soukromou zeleň hnízd bytových domů v oblasti D. Vodní „nádrže“ v parku mohou být navrženy s jistou minimální hladinou vody tak, že je půjde využít i jako nádrže požární pro blízký areál Hasičského záchranného sboru.

Park za obchodním domem Tesco (VP.7) je spíše charakteru městské džungle, kdy se předpokládá výběr perspektivních přirozeně zachycených stromů s bodovou dosadbou podle jednotícího konceptu. Do nejrovnější části parku bude vsazeno sportovní hřiště. Jižní hrana parku je uvažována jako zdrž vod, které budou dále přepouštěny a omezeně vsakovány v parku.

Dalším parkovým prostorem je oblast malé vodní zdrže označená jako VP.5. Tvoří hlavní veřejné prostranství doplněné herními prvky pro menší děti z blízkého okolí. Návrh herních prvků překračuje podrobnost územní studie. Podobně i zde může být vodní prvek navržený s odběrným místem pro využití vody jako hasicí pro potřeby Hasičského záchranného sboru.

Zelená veřejná prostranství VP.4, VP.8, VP. 9 a VP.10 slouží jako zelený pás okolo oblasti s rodinnými domy a je součástí takzvaného „pejskařského okruhu,“ který nabízí delší volnočasovou procházku okolo oblasti, například právě se psem. Tento zelený pás propojuje spolu s VP.5 stávající pás zeleně při západní hraně řešeného území přes zahrady nových bytových domů až do parku VP.6. Prostranství VP.8 bude v budoucnu zabráno stavbou okružní komunikace, ale do té doby je navrhováno jako luční pás s pokračujícím stromořadím podél hrany zástavby.

Za jihovýchodní hranicí řešeného území doporučujeme v návaznosti na vycházkovou trasu i jako vyústění historické stezky zbudování sportovního hřiště a v samotném cípu vyznačeného pozemku například psí sportoviště s agility prvky. Plocha je v této části totiž zatížena sloupy závěsného elektrického vedení a jeho ochrannými pásmy natolik, že její využití se omezuje prakticky jen na tyto a zemědělské účely.

#### **Zelenomodré náměstí VP.1**

Náměstíčko s velkým podílem zeleně zahrnuje retenční nádrž pro srážkové vody, v části s ustálenou hladinou vody. Je na svém východním okraji zakončeno objektem B.4, který bude architektonicky ztvárněn, může zahrnout i technickou funkci vodojemu a je vhodné zde situovat komunitní funkci, například pobočku městské knihovny.

#### **Náměstí s nádrží a točnou VP.2**

Toto náměstí ukončuje bulvár a nachází se v místě, kde se výškově potkává historická stezka s dalšími komunikacemi. Je tak přirozeným těžištěm oblasti. Hlavní plochu tvoří nádrž na srážkové vody se zajištěnou minimální trvalou vodní hladinou. Přes nádrž vede jednoduchá lávka jako propojení bulváru a historické stezky. Okolní objekty budou vybaveny obchodním parterem.

Trolejbusová točna bude provedena v jedné výškové úrovni s okolními plochami a není vybavena nástupní hranou. Její tvar byl optimalizován pro plynulý průjezd, který bude realizován odbočením doprava z okružní komunikace těsně před přechodem pro chodce. Stáčení vozidla tedy bude doprava-doprava-doprava a doleva.

## 5.2.4 Rozličné kategorie ulic

Jednotlivé kategorie ulic jsou podrobněji popsány v kapitole Koncepce dopravní infrastruktury, která v popise ulic zahrnuje kromě dopravních vlastností i popis veřejného prostoru tak, aby nebyl budoucími projektanty přehlédnut.

## 5.2.5 Zelenomodrá infrastruktura

Koncepce velkých ploch zeleně byla zevrubně popsána výše. Jedná se o soustavu parků, širokých pásů a menších veřejných prostranství, které obklopují řešené území a protínají jej i napříč v ose historické stezky.

Všechny uliční prostory jsou navrženy tak, aby v nich bylo možné vysadit stromy. To znamená, že sítě technické infrastruktury jsou uspořádány prostorově úsporně a zároveň jejich ochranná pásma nezasahují do pásů pro výsadbu, nebo zasahují jen nevýznamně. Tento princip musí být sledován obzvláště při umisťování těchto sítí do území, kdy musí být jejich polohy zobrazeny včetně budoucího ochranného pásma omezujícího výsadbu. Prokořenitelný prostor stromů, popsáný ve výkrese regulací č. 05 jako „vyhrazený prokořenitelný prostor“, je vymezen pro ochranu možnosti stromy do ulic bezpečně vysadit. Touto plochou mohou procházet pouze domovní přípojky a to ještě ideálně ve společné trase. Parkování vozidel je možné i v této ploše, ale s nutnou úpravou jejich podloží.

Druhové určení stromů překračuje podrobnost územní studie, ale v obecné rovině doporučujeme do větších nezpevněných ploch vysazovat místní kultivary stromů a keřů, a to především hmyzem opylovaných. Bude tak podpořena biodiverzity a zároveň omezeny pylové alergeny. Jedná se například o lípu srdčitou (*Tilia cordata*), třešeň ptačí (*Prunus avium*) nebo lísku obecnou (*Corylus avellana*).

Do užších uličních prostor je nutné vysazovat kultivary odolné městskému stresu, zejména teplotnímu a stresu od zasolení v pozdní zimě a jarním období. Pro předcházení kumulace solí v půdě doporučujeme ošetřovat solí pouze významné komunikace (okružní komunikaci, případně kategorii 2 dle územní studie) a zároveň ke stromům kromě srážkové vody ze zpevněných povrchů komunikací svádět i část vody ze střech domů – to zajistí lepší vymývání solí. Je vhodné řešit také zasakování přes vhodnou vegetační vrstvu, případně přes filtry z biouhlí.

Srážkové vody jsou sváděny ke stromům a přebytky v území přiznaně vedeny povrchovými kanálky, průlehy, akcentovaným úžlabím komunikací nebo dešťovými zahradami na bulváru do jednotlivých zdří. V těch bude nastavena jednak stálá vodní hladina, jednak potřebný retenční objem pro srážkově bohaté období. Pro přesný návrh modrozelené infrastruktury je třeba již ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí zapojit odborníky v oblasti krajinné a zahradní architektury a modrozelené infrastruktury.



Řešení průlehu se svodem vod i ze střechy sousedního domu a povrchový kanálek dešťových vod, Ostfildern, Stuttgart Německo, Ramboll, 2004



*Dešťová zahrada, Strandbogatan str., Uppsala, Edges.se, 2019*

Obecně jsou pro stromy v ulicích vyhrazeny pásy v minimální šířce 3 m. V případě rozměrů menších musí být aplikována opatření pro zajištění dostatečně velkého prokořenitelného prostoru. V navržených regulacích jsou také předepsány maximální vzdálenosti mezi stromy v ulicích.

Jak již bylo zmíněno v jiné části tohoto textu, stávající stromy v územní jsou hodnotou minimálně z pohledu jejich stáří a velikosti a v případě dobrého zdravotního stavu v době plánování a výstavby musí být zapracovány do projektu minimálně v rozsahu předloženém územní studií. Při výstavbě pak budou přijata dostatečná opatření na jejich ochranu a zejména na ochranu jejich kořenů.

Územní plán požaduje dodržení minimálního podílu plochy zeleně k pozemku stavby. Po schválení změny č. 2 a 3 územního plánu je možné do ploch zeleně zahrnout i zeleň na stavební konstrukci (např. vegetační střecha parkovacích garáží) nebo tento požadavek snížit v odůvodněných případech u záměrů založených na kvalitním urbanistickém řešení respektujícím kontext zástavby a prokazujícím optimální míru zastavění lokality. Pro celé řešené území je navrženo zhruba 5 hektarů ploch veřejné a poloveřejné zeleně, což tvoří při ploše cca 13 ha navržených *bloků* zhruba 40% podíl, a to bez započtení zelených ploch soukromých v předzahrádkách, dvorech a dvorcích, v zahrádkářské oblasti nebo vegetačních střeších, které jsou nedílnou součástí zelené infrastruktury.

### 5.3 Koncepce dopravní infrastruktury

Základním východiskem pro řešení dopravní infrastruktury byl požadavek města na zachování dříve projektované osy páteřní městské komunikace, se kterou se v územních plánech Jihlavy počítá již desítky let. Tato komunikace má být v budoucnu součástí městského okruhu, a proto je v textu často nazývána také jako komunikace okružní. Koncepčně se na dopravní infrastrukturu díváme jako na integrální součást veřejného prostoru, nikoli jako na samostatné stavební objekty, které je nutné do území prioritně umístit a od nichž se odvíjí vše ostatní. Proto je v návrhu kladen velký důraz na nemotorovou dopravu, která by měla městu krátkých vzdáleností dominovat. Celé území je proto pojato jako zóna 30 a dílčí obytné a pěší zóny, s výjimkou páteřní komunikace (části městského okruhu), kde je uvažována rychlost 50 km/hod.

Páteřní místní komunikace s funkcí sběrnou (skupiny B) dělí území na dvě části, které jsou samostatně připojeny soustavou místních komunikací obslužných (skupiny C) a MK se smíšeným provozem (skupiny D1 a D2). Koncepčně jsou pro komunikace skupiny C a D voleny spíše minimální parametry tak, aby bylo zmenšeno množství zpevněných ploch a byly zároveň naplňovány zásady zklidňování dopravy a smíšeného provozu.

Součástí výkresové části jsou i podélné řezy jednotlivých komunikací s důrazem na výškové řešení křižovatek. Tento výkres je východiskem pro výškové osazení jednotlivých domů. Sklony komunikací jsou vždy do 8,33%, což je zároveň limitní sklon pro bezbariérové užívání chodníků, které komunikace často doprovází.

### 5.3.1 Okružní páteřní komunikace s přilehlými prostory (v ÚS označeno jako kategorie 3, 4 a 5)

#### Okružní komunikace (kategorie 5)

Původní projektová dokumentace navrhovala sběrnou komunikaci o základní šířce 8,5 m a samostatnou smíšenou stezkou pro chodce a cyklisty základní šířky 4 m, s vloženými odbočovacími pruhy a zastávkovými zálivy. Přehodnocujeme původní čistě dopravní pohled na veřejný prostor a při respektování původně navržené osy komunikace v maximální možné délce (viz dále) upravujeme její výškové řešení tak, aby pokud možno co nejvíce kopírovala stávající terén a nebyla do něj tolik zařezána. To je pro celou oblast naprosto klíčové.

Páteřní komunikace je navržena v základní šířce 10 m, přičemž tato šířka zahrnuje také jízdní nebo ochranné pruhy pro cyklisty šířky 1,5 m po každé straně komunikace. Komunikace je ale díky rozšíření v obloucích a časných vložených ostrůvcích na přechodech či zastávkách širší a její zúžení na základní rozměr pro délky jednotek metrů nemá smysl. Toho využíváme pro vložení dvou odbočovacích pruhů, jež zároveň zužují jinak zbytečně široké jízdní pruhy.

Okružní komunikace není nyní (v první etapě své realizace) uvažována až po okružní křižovatku s ulicí Kosovskou. Motivací pro ukončení zhruba 200 metrů před MK Kosovská je jednak snížení nákladů na výstavbu, jednak aktuální dopravní bezvýznamnost takového propojení. Jsme si vědomi aktuálního rozporu této územní studie s akčním plánem Plánu udržitelné městské mobility, kdy tento uvažuje s realizací celého propojení ulic Brněnská-Kosovská (č. aktivity 78, vnitřní okruh města – V. etapa), ale zároveň počítá s náklady pouze 39 mil. Kč bez DPH, ačkoli dle zpracované projektové dokumentace byla rozpočtovaná cena v roce 2017 cca 78 mil Kč bez DPH. Zkrácením komunikace o 200 m může dojít k úspoře cca 15-20 mil. Kč.

Páteřní komunikace je pochopitelně doplněna chodníky po obou stranách, a to i v místě zúženého prostoru u OD Tesco, vždy v minimální šířce 3 metry (s jedním lokálním zúžením). Jednostranný chodník je navržen jen v oblasti rodinných domů, kde nemá po obou stranách smysl: chodník vzdálenější od zástavby by vedl polem, v delší trase, a navíc by byl při dokončování budoucího okruhu stejně odstraněn. Popis prostoru v části bulváru (kategorie 3 a 4) je uveden dále.

Pro řešení napojení této místní komunikace v křižovatce s ulicí Brněnskou byly vzhledem k omezeným prostorovým možnostem a již dané hranici budoucího majetkového uspořádání u OD Tesco zvoleny řadící pruhy šířky 3 m a doplnění autobusových zastávek. Pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru je důsledně dodržen i zde.

Komunikace bude osazena trakčním vedením pro napájení trolejbusů.

V místě rozšíření, bez kolizí s rozhledy v křižovatkách a na přechodech, mezi *blokem* B6 a okružní komunikací, je navrženo několik podélných stání pro krátké zastavení. Tato stání jsou od cyklopruhu oddělena minimálně barevně vyznačeným, minimálně 0,5 m širokým bezpečnostním odstupem.

#### Pěší zóna – bulvár (kategorie 3)

Bulvár tvoří přechod mezi okružní komunikací a zástavbou v oblasti B a D. Je zvláštním případem místní komunikace se smíšeným provozem a je navržen jako pěší zóna s dovoleným vjezdem cyklistů. Šířka tohoto společného prostoru bude alespoň 6 m, nejčastěji však 8 m. Skladba povrchu bude přizpůsobena pro vjezd vozidel zásobování *služeb v parteru* a údržby tohoto bulváru. Podstatná je podpora obytné funkce bulváru.

Na hraně chodníku směrem k okružní komunikaci bude provedena široká dešťová zahrada sloužící pro povrchový odvod srážkových vod a převod srážkových vod z nádrží umístěných v území výše. V zelené ploše mezi okružní komunikací a chodníkem je pak navrhována alej velkorunných stromů, například lip, v maximálním rozestupu 20 m. Na ulici je vhodné umístit mobiliář podporující centrální funkci ulice: lavičky, sezení pro sousedy, odpadkové koše, stojany na kola, zahrádky kaváren, restaurací a podobně.

S ohledem na důležitost tohoto veřejného prostranství je požadováno zpracování návrhu prostoru autorizovaným architektem.

#### **Severní strana okružní komunikace (kategorie 4)**

Přechod mezi okružní komunikací a zástavbou v oblasti C již nemá charakter pěšího bulváru, ale spíše městské ulice ohraničené z jedné strany bytovými domy s předzahrádkami a ze strany druhé oddělující alejí velkokorunných stromů podobně jako u kategorie 3. *Služby v parteru* jsou požadovány pouze v blízkosti zastávky veřejné dopravy a na nároží u parku, v ostatních přiléhajících přízemích jsou pouze doporučeny. Předzahrádky široké 5,4 až 6 metrů umožňují umístění bytů přímo v úrovni terénu nebo jen s minimálním navýšením podlahy oproti venkovnímu terénu a přímý kontakt s předzahrádkou. Je nutné ale poznamenat navržený regulativ maximální výšky oplocení předzahrádky 1,2 m.

#### **5.3.2 Místní komunikace se smíšeným provozem – obytné (v ÚS označené jako kategorie 1)**

Jedná se veřejná prostranství s obytnými komunikacemi, a to jak dopravním značením, tak fyzickým uspořádáním prostoru – tedy bez výškového rozlišení vozovky a chodníku. Jsou prioritně určeny jen pro pohyb pěších a cyklistů, s občasným pojezdem místních obyvatel a vozidel zásobování a údržby. Jsou řešeny jako jednopruhé obousměrné základní šířky 4 nebo 5 m, přičemž nemusí mít stejný povrch v celé své šířce. Je vhodné kombinovat asfaltbetonový povrch v minimální šíři se skládanými povrchy nebo pojížděnými (únosnými) trávniky.

V těchto ulicích budou zasazeny stromy ve vymezených plochách, ale vždy min. 1,5 m od hrany zpevněné plochy, nebo s dodatečnými opatřeními pro prokořenitelný prostor. Srážkové vody jsou prioritně vedeny v povrchových kanálech, rigolech a přirozených úžlabích. Na ulici vhodné umisťovat mobiliář podporující obytnou funkci ulice: lavičky, sezení pro sousedy, odpadkové koše, stojany na kola, alternativní formy hřišť: kopec pro koloběžky, plácek pro skákání gumy, průlezký, malá pískoviště, posilovací hrazdy, aj.

#### **5.3.3 Obslužné komunikace (v ÚS označené jako kategorie 2)**

Obslužné komunikace v území jsou navrhovány ve většině území jako obousměrné dvoupruhové, v základní šířce 6 m a s výškově oddělným chodníkem od vozovky. Existují ale dílčí výjimky. První z nich je v oblasti D, která je obsluhována jednosměrnou jednopruhou komunikací procházející celým územím. V první fázi výstavby však bude zaveden obousměrný provoz na jednopruhou komunikaci tak, že budoucí parkovací místa budou dočasnými výhybnami.

Druhou výjimkou je osová komunikace mezi uličkami rodinných domů (označena jako 2.a), která je dnes již z části realizována v šířce 6 m, ale budoucí bezpečný průjezd trolejbusů vyžaduje její rozšíření na 6,5 m. Zklidnění je v tomto případě prováděno zvýšenými křižovatkami – jejich provedení musí být stavebně přizpůsobeno průjezdu nízkopodlažních trolejbusů.

Na síť obslužných komunikací bude napojen areál Hasičského záchranného sboru západně od řešeného území. Vzhledem k tomu, že v současné době není známo jeho budoucí uspořádání, územní studie hájí dvě možnosti napojení: severní a jižní, přičemž komfortnější, kratší a preferovanou je varianta severní, která se nachází na rozhraní oblastí D a B.

Pro obslužné komunikace navrhujeme zavedení zóny 30.

Výsadba stromů bude realizována ve vymezených plochách s podobnými pravidly, jako v kategorii 1 (viz výše).

#### **5.3.4 Obslužné komunikace v zahrádkářské oblasti (kategorie 6)**

Komunikace mezi zahrádkami a chatkami v oblasti E jsou navrhovány jako jednopruhé obousměrné smíšené s výhybnami v jednotlivých vjezdech a jednou centrální výhybnou uprostřed délky. Jsou řešeny jako smíšené, se základní šířkou komunikace 4 m, což umožňuje bezpečný pohyb vozidel, cyklistů i chodců při malých rychlostech a intenzitách provozu. Z dopravního hlediska bude oblast označena jako obytná zóna.

Plochy mezi oplocením a komunikací mohou sloužit pro krátkodobé odstavení vozidla, ale vzhledem k předpokladu využívání zahrádkářské oblasti především obyvateli zbudované čtvrti nebude doprava vozidly ve většině případů nutná. Provedení komunikace bude prioritně pouze z mechanicky zpevněného kameniva.

### **5.3.5 Pěšiny, zkratky, veřejná schodiště, trasy nemotorové dopravy (kategorie 7)**

Poslední kategorií komunikací jsou „pěší zkratky“ a propojky pro nemotorovou dopravu. Jsou významným zkrácením pěší vzdálenosti mezi některými většími *bloky*, respektive napříč celým územím jako v případě historické stezky (7.i).

Obecně je pro pěší zkratky požadována zpevněná plocha o minimální šíři 0,6 metru, ale šířky se liší případ od případu, jak je patrné ze situačního výkresu.

V oblasti C jsou dominantní veřejná schodiště, která musí být navržena jako nepřilíhající příkře a v pohodlných proporcích jednotlivých stupňů a vybavena madlem vždy alespoň na jedné straně a ideálně i drážkou pro snadné vedení jízdního kola.

Trasa historické stezky je rozčleněna na několik dílčích úseků (7. i, 7. g, 7. h, de facto i a.3). Protože je navrhována pro využívání chodci a cyklisty, bude mít dle místních podmínek šířku alespoň 3 metry a větší. Sestupy z bočních ulic 1. b a 1. c by měly mít přírodnější charakter, jak je naznačeno v příslušném detailu. Na části stezky je vhodné odhalit původní štetovou dlažbu, pokud to její rozsah a fyzický stav umožní. V plochách této stezky je navržena i maximální ochrana stávající vegetace s cílem zachování jejího přírodního charakteru.

U komunikací kategorie 7 bude navrhováno veřejné osvětlení pouze parkového charakteru, ideálně s nízkou intenzitou osvětlení a jejím navýšením pouze při přítomnosti osob.

### **5.3.6 Pohyb cyklistů v území**

V souladu s Plánem udržitelné městské mobility je navrhováno vedení cyklotras v hlavním dopravním prostoru formou jízdních pruhů pro cyklisty, ve stísněných místech ochranným pruhem pro cyklisty. Na místních komunikacích obsluhovaných nejsou z ekonomických a prostorových důvodů navrhovány zvláštní pruhy pro pohyb cyklistů, ale s ohledem na předpokládané nízké intenzity provozu, navrženým zónám 30 a obytným zónám doprovázených fyzickými opatřeními na MK bude bezpečnost pohybu cyklistů zajištěna.

Pro cyklisty je dále možnost využít jízdy pěší zónou na „bulváru“ či smíšené stezky pro chodce a cyklisty také v ose historické stezky, která prochází diagonálně celým územím. V této ose budou vždy navrženy sdružené přechody pro chodce a přejezdy pro cyklisty.

Jednosměrné ulice budou pro cyklisty průjezdné v obou směrech.

### **5.3.7 Veřejná hromadná doprava**

Řešené území je dnes dostupné veřejnou hromadnou dopravou jen omezeně, a to ze zastávek v ulici Kosovská (zastávky Kosovská, KSÚS, případně Kosovská, E.ON) a Brněnská (Brněnský kopec, Na Člunku). V přípravě je posun zastávky „Kosovská, KSÚS“ spolu s výstavbou chodníku podél komunikace Kosovská, a to blíže ke stávající zastávce RD.

Územní studie uvažuje se zavedením trolejbusových linek po trase okružní komunikace, a to ve dvou etapách. V první etapě by byla realizována část od ulice Brněnské po veřejný prostor VP.2, který bude vybaven trolejbusovou točnou pro vozidla do 18 m. Linka by zde tedy byla vedena jen jako závlak. V druhé etapě je pak prodloužení trolejí ulicemi mezi rodinnými domy a jejich pokračování ulicemi Kosovskou zpět do města. Propojení ulice Brněnská a Kosovská pomocí VHD je možné realizovat i bez trolejí v případě nasazení parciálních trolejbusů.



Alternativou budoucího vývoje může být i dřívější realizace okružní komunikace včetně okružní křižovatky na ulici Kosovská, jejíž územní rezervu respektujeme. V případě její realizace je vhodné na severním rameni doplnit zastávku, jež může být v logice linek zařazena jako konečná a sloužit i jako odpočívka řidiče.

Nově jsou navrženy obousměrné zastávky v blízkosti OD Tesco, západně od parkoviště pro osobní vozidla a dále v centrální části území v blízkosti veřejného prostoru VP.1. Všechny zastávky jsou navrhovány v jízdním pruhu a se zvýšenou nástupní hranou. V točce není navrhována nástupní hrana.

Po zrealizování stezky podél plotu psychiatrické léčebny posílí význam zastávky Brněnský kopec, která se stane zajímavou zejména pro obyvatele oblasti D.

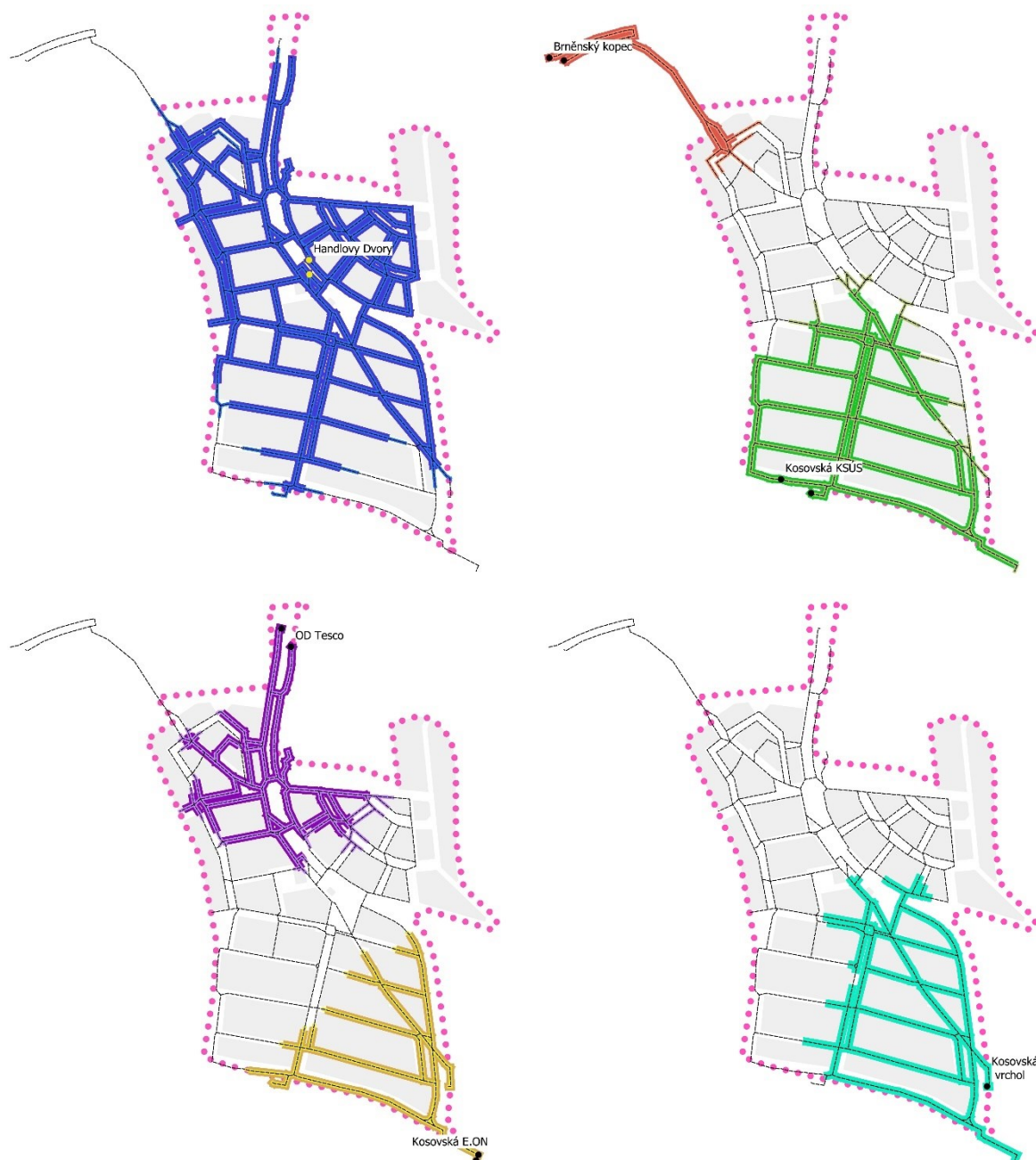


Schéma pěších dostupností území z jednotlivých zastávek. Docházková vzdálenost 400 m.

### 5.3.8 Doprava v klidu

Odstavování vozidel obyvatel se odehrává zásadně na pozemcích rodinných a bytových domů, nebo na společném parkovišti v docházkové vzdálenosti v případě, že přístupová komunikace k rodinnému domu je prioritně pěší (oblast A, mezi historickou stezkou a městským okruhem). V případě rodinných domů se jedná o odstavná stání jednoduše na terénu, pod různými pergolami či přístřešky nebo v garážích, nikoli však před uliční čarou.

Pro bytové domy v oblasti B a C umožňuje terénní konfigurace využít výškového rozdílu napříč obytným blokem tak, že pod bytovým domem nebo i jeho nádvořím lze realizovat hromadné garáže přístupné z terénu, bez velkého objemu zemních prací, jak ilustruje například řezopohled na výkrese 14.1.

Odstavování vozidel residentů v oblasti bytových domů D bylo navrženo jako kombinace míst pod objekty a na terénu, ale vždy v rámci jednotlivých hnízd. Zde je vhodné odstavná stání opticky odstínit, ať již stromy vždy mezi několika stánkami, pergolami (například i se solárními panely), nebo alespoň vzrostlými keři.

Parkovací místa (tedy místa pro krátkodobé stání) ve veřejném prostoru jsou pojata střídavě. Je možné umístit maximálně 7 *parkovacích a odstavných stání* ve skupině. Skupiny musí být odděleny dřevinami a povrch jednotlivých stání musí být alespoň částečně vodopropustný.

Nabíjecí stanice pro elektromobily jsou prioritně umisťovány v plochách pro stavby (zejména v garážích) a ze sloupů veřejného osvětlení.

## 5.4 Koncepte technické infrastruktury

### 5.4.1 Obecný přístup k návrhu technické infrastruktury

Návrh technické infrastruktury vychází z možných připojovacích bodů v řešeném území nebo v jeho blízkosti a klade si za cíl umožnit výstavbu domů tak, že bude možné v ulicích a další veřejných prostranstvích vysadit stromy a nechat je dospět ve vitálním stavu.

Zároveň byla v říjnu 2020 vydána nová norma ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání vedení technického vybavení, se kterou se při tomto návrhu pracovalo. Sítě silové a optické jsou proto vedeny ve společném kabelovodu, ale budou-li v době výstavby k dispozici jiné technicky prověřené prvky pro sdružené nebo společné trasy více sítí, budou tyto s ohledem na úsporu prostoru preferovány.

Úspora prostoru zabíraného technickou infrastrukturou a snaha o bezproblémové zapojení stromů do uličního prostoru vede k využívání minimální vodorovných vzdáleností mezi jednotlivými sítěmi, které jsou u nás ve srovnání se Západní Evropou ještě poměrně prostorově náročné. Sítě jsou ukládány vedle sebe v takovém pořadí, aby ani jejich ochranná pásma nezasahovala do pásů vyhrazených pro výsadby, nebo zasahovala minimálně. Stromy sice nejsou součástí technické infrastruktury, ale tvoří jednu z páteří obyvatelného města a s technickou infrastrukturou a jejím rozvojem dnes velmi úzce souvisí.

Prokořenitelný prostor stromů, popsáný ve výkrese regulací č. 05 jako „vyhrazený prokořenitelný prostor“, je vymezen pro ochranu možnosti stromy do ulic bezpečně vysadit. Touto plochou mohou procházet pouze domovní přípojky a to ještě ideálně ve společné trase. Parkování vozidel je možné i v této ploše, ale s nutnou úpravou jejich podloží.

Charakteristické pro tuto územní studii je pak svádění srážkových vod ze zpevněných ploch povrchově přiznanými kanálky nebo dešťovými zahradami k místům částečného vsaku, ale především zadržování a řízené přepouštění níže po svahu, až konečně do vodoteče.

## 5.4.2 Tepelné sítě

V rámci zpracování studie proběhla konzultace se zástupcem společnosti JIHLAVSKÉ KOTELNY s.r.o., ze které vyplynula dostatečná kapacita kotelny na ulici Stavbařů pro zásobování teplem dalších cca 2500 obyvatel. V řešení území proto není s umístěním nové kotelny uvažováno.

Z ekonomických i ekologických důvodů navrhujeme v části území pro zástavbu bytovými domy se zavedením dálkového vytápění (CZT – centrální zásobování teplem). Bude prodloužen stávající horkovod ze sídliště Demlova, kdy kritickým faktorem prodloužení jeho trasy je průchod pod ulicí Brněnská a následně pak ještě úzké místo kolem OD Tesco. To, spolu s prostorovými požadavky dalších inženýrských sítí vyvolává potřebu vedení horkovodu na straně východní, tedy dále od zástavby. Horkovod je navržen v oblasti B, C a D tak, že jednotlivé bytové domy nebo jejich bloky se připojí s individuální objektovou předávací stanicí, což současné technologie umožňují bez větších prostorových požadavků.

## 5.4.3 Vodohospodářské řešení

### Zásobování pitnou vodou

Územní studie počítá s návrhem zástavby s celkovým počtem cca 3000 obyvatel. Území bude dle „Generelu zásobování vodou města Jihlavy“ zásobováno ze stávajícího vodojemu Kosovo s maximální hladinou 568,84 m n. m. a hladinou minimální 563,36 m n. m. V rámci studie se počítá s přeložkami vodovodních řadů DN 300 a DN 400 v délkách cca 240 m a 200 m.

Předběžný návrh zásobování pitnou vodou počítá se třemi napojovacími místy. Jde o napojení na stávající vodovodní řad DN 200 v severní části území v blízkosti obchodního domu Tesco a to pro část oblasti D. Napojení na vodovod DN 200 v jižní části území s probíhající zástavbou rodinných domů je zamýšleno pro oblasti A a B. A nakonec je navrhováno napojení na vodovodní přívaděč DN 400 pro oblasti C a E. Orientační návrh trasy vodovodů i přeložek stávajících řadů je patrný z výkresové části dokumentace.

### Spotřeba pitné vody

Plánovaný počet obyvatel	2925 osob
Specifická potřeba vody	150 l/os/den
Průměrná denní potřeba vody	$Q_d = N \cdot q = 438,7 \text{ m}^3/\text{den}$
Maximální denní potřeba vody	$Q_m = Q_d \cdot k_d = 592,3 \text{ m}^3/\text{den}$
Maximální hodinová potřeba vody	$Q_h = (Q_d / 24) \cdot k_h = 51,8 \text{ m}^3/\text{hod} = 14,39 \text{ l/s}$

Na základě výše uvedených parametrů vodojemu Kosov jsou tlakové poměry z hlediska normy dostatečné pro jednopodlažní zástavbu všude. U výše položených ploch, kde je definována smíšená zástavba o 4 až 5 podlažích, již tlakové poměry dostatečné nejsou. Jedná se o oblasti B a C. Z tohoto důvodu bude nutné zajistit lokální zvýšení tlaků ve vodovodní síti, a to pomocí automatických tlakových stanic, popř. vybudováním nadzemního vodojemu o objemu max. 100 m<sup>3</sup> a výšce cca 20,0 m, to přibližně v místech B.4.

Materiálové řešení a přesný návrh jednotlivých dimenzí vodovodních řadů bude řešen v dalším stupni dokumentace. Dimenze uvedené v územní studii jsou pouze orientační.

### **Odkanalizování – splaškové vody**

Splaškové vody z navržených objektů budou odváděny samostatnou splaškovou kanalizací. Tato kanalizace bude napojena na stávající splaškovou kanalizaci DN 400 v severní části území v blízkosti obchodního domu Tesco, která je ústěna na čistírnu odpadních vod. Orientační návrh trasy jednotlivých stok splaškové kanalizace je patrný z výkresové části dokumentace.

### Množství splaškových vod

Množství splaškových vod je rovno spotřebě pitné vody navýšené o množství balastních vod (uvažováno navýšení o cca 20%).

Průměrné denní množství  $Q_d = 438,7 \cdot 0,2 = 526,4 \text{ m}^3/\text{den}$   
 Maximální denní potřeba vody  $Q_m = 592,3 \cdot 0,2 = 710,7 \text{ m}^3/\text{den}$

Materiálové řešení a přesný návrh dimenzí jednotlivých stok bude řešen v dalším stupni dokumentace, v územní studii jsou uvedeny dimenze orientační.

### **Odkanalizování – dešťové vody**

Vzhledem ke složitým geologickým podmínkám v území, nelze dešťové vody ze zpevněných ploch v dostatečném množství zasakovat. Z tohoto důvodu je navržena soustava drobných vodních nádrží – retenčních nádrží s redukováním odtokem. Tyto budou napojeny do stávající dešťové kanalizace DN 800 v severní části území v blízkosti obchodního domu Tesco.

V oblasti C je možné variantně řešit odvádění dešťových vod pomocí stávající dešťové kanalizační přípojky zaústěné do rybníčku v blízkosti nákupního domu Tesco.

Dle provedeného IG průzkumu pro komunikační propojení ul. Kosovská – Brněnská, vypracovaného v 09/2015 RNDr. S. Březinou, se na dotčeném území nachází skalní podloží v hloubce cca od 1,2 do 1,5 m pod úrovní terénu. Tato skutečnost, společně se sklonem území, neumožňuje významnější zasakování dešťových vod na místě. Orientační návrh jednotlivých retenčních nádrží, každá s redukováním odtokem 3,0 l/s a tras dešťových kanalizačních stok je patrný z výkresové části dokumentace.

### Tabulka jednotlivých retenčních nádrží

Označení jednotlivých nádrží (umístění v území)	Navržený minimální objem retenční nádrže s redukováním odtokem 3 l/s (m <sup>3</sup> )
VP.5 - nádrž malá	55
VP.2 - nádrž (velká)	280
VP.1 – „zelené náměstí“	90
VP.6 - městský sad	350
VP.7 - městská „džungle“	440

### Výpočet množství dešťových vod

Povrch	koef.	Plocha (m <sup>2</sup> )	Q
Komunikace	0,9	18875	281,99 l/s
Zpevněné plochy	0,7	26293	305,52 l/s
Zeleň	0,3	11132	55,43 l/s
		<b>Celkem</b>	<b>642,95 l/s</b>

Roční úhrn srážek  $Q_R = 26179,46 \text{ m}^3/\text{rok}$

Z návrhu vyplývá, že okamžitý odtok z území, mimo plánovanou část městského okruhu Brněnská – Kosovská, bude činit cca 15 až 20 l/s.

Materiálové řešení a přesný návrh dimenzí jednotlivých stok včetně retenčních nádrží bude řešen v dalším stupni dokumentace.

#### 5.4.4 Kabelové a optické sítě – základní podmínka

S ohledem na dynamický rozvoj především v oblasti datových komunikací, ekonomiku údržby města a možnost rychlého a snadného rozšíření vedení, o kterých dnes ještě ani netušíme, že budou potřeba, a také s ohledem na úsporu prostoru a ochranu kořenů stromů je navrženo využití kabelovodů v celé oblasti. Uložení sítí elektronických komunikací nebo sítí silových volně do terénu nebude umožněno.

#### 5.4.5 Zásobování elektřinou

Pro zásobování elektrickou energií je využita kapacita rozvodny 110/22kV – JI 9 Kosov s kapacitou 2x40 MVA.

Z hlediska nároků na elektrickou energii lze lokalitu rozdělit na 2 části. Lokalitu „A“ pro rodinné domy se střední hustotou občanské výstavby a lokality B-D s větší hustotou občanské výstavby, převážně s bytovými domy.

##### Distribuční systém VN, NN a trafostanice

Energetické nároky jednotlivých oblastí A až E přibližně korespondují s výkonovými parametry typizovaných kioskových trafostanic 1x630 kVA a 2x630 kVA, které budou pro jednotlivé bloky instalovány.

Primární kabelová síť 22kV pro napájení trafostanic je navržena připojením do stávajícího vedení 22kV, konkrétní větve pro napojení v lokalitě určí provozovatel sítě E.ON dle plánu rozvoje sítě a územní energetické koncepce Statutárního města Jihlava.

Distribuční síť NN bude provedena kabely z příslušných trafostanic, zasmyčkováním domovních přípojkových skříní.

Uložení kabelů VN, NN a ostatních inženýrských sítí se předpokládá ve sdružených trasách – koridorech – s ohledem na omezenou prostorovou kapacitu.

##### Výpočet bilance spotřeby el. energie.

Výpočty vychází ze základní normy ČSN 33 2130 ed. 3, Z1, která stanovuje el. příkon pro byt stupně elektrifikace:

Kategorie „A“  $P_b=7$  kW

Kategorie „B“  $P_b=11$  kW

a informativní hodnoty soudobosti pro skupinu bytů  $\beta_n$ .

##### Oblast A – rodinné domy

50 RD elektrifikace A..... $\Sigma P_p = 108$  kW (plynofikace)

50 RD elektrifikace B..... $\Sigma P_p = 170$  kW (tepelná čerpadla)

**Celkem..... $\Sigma P_p = 278$  kW**

##### Oblast B

420 BJ elektrifikace A..... $\Sigma P_p = 823$  kW

B3, B4 (občanská vybavenost).... $\Sigma P_p = 20$  kW

**Celkem..... $\Sigma P_p = 843$  kW**

##### Oblast C

355 BJ elektrifikace A..... $\Sigma P_p = 696$  kW

##### Oblast D

290 BJ elektrifikace A..... $\Sigma P_p = 568$  kW

##### Oblast E

38 jednotek elektrifikace A..... $\Sigma P_p = 88$  kW

Rezervovaný příkon pro navrhované území  $P_{rez} = 2473$  kW

### **Přeložky stávajících vedení**

Přes lokality A.4 až A.7 prochází v současné době nadzemní distribuční vedení 22 kV, ukončené stožárovou trafostanicí pro napájení přilehlého areálu HZS Kraje Vysočina. V tomto místě je výhledově uvažováno se stavbou nového HZS včetně nového připojení na distribuční síť, případně zasmyčkováním trafostanice pro HZS do sítě plánovaných TS pro lokalitu Handlovy dvory. Stávající nadzemní vedení VN bude zrušeno.

### **5.4.6 Zásobování plynem**

Pro celé území jsou v uliční síti navrženy a rezervovány trasy pro rozvody středotlakého plynu, které však nemusí být nutně využity. Území bude napojeno na stávající středotlaké plynovody jak v jižní části (v oblasti s rodinnými domy), tak v části severní, u OD Tesco. Tyto dvě části budou po realizaci objektů v celém řešeném území propojeny v několika místech, což při osazení vhodných regulačních a řídicích prvků zajistí bezpečnost dodávky zemního plynu i při lokálních odstávkách nebo poruchách.

Rozvody plynu jsou v oblasti A s rodinnými domy uvažovány jak pro vytápění a teplou vodu, tak pro vaření, ve zbývajících oblastech pouze pro vaření – prioritním zdrojem tepla je zde centrální kotelna a dodávka tepla pomocí horkovodů.

#### **Oblast A – rodinné domy**

Uvažovány pouze nové rodinné domy nad rámec stávajících nebo v realizaci:

$$90 \text{ RD} \cdot 3,4 \text{ m}^3/\text{hod} = 306 \text{ m}^3/\text{hod}$$

$$90 \text{ RD} \cdot 1500 \text{ m}^3/\text{rok} = 1\,350\,000 \text{ m}^3/\text{rok}$$

#### **Oblast B, C, D – bytové domy**

Uvažováno pouze s plynem na vaření. Studie dokladuje možnost jeho zavedení. Ekonomičnost realizace rozvodů plynu posoudí konkrétní investor.

$$\text{cca } 1200 \text{ BJ} \cdot 0,8 \text{ m}^3/\text{hod} = 960 \text{ m}^3/\text{hod}$$

$$\text{cca } 1200 \text{ BJ} \cdot 130 \text{ m}^3/\text{rok} = 156\,000 \text{ m}^3/\text{rok}$$

### **5.4.7 Veřejné osvětlení**

V podrobnosti územní studie nejsou určeny přesné polohy lamp veřejného osvětlení ve veřejném prostoru, ale pouze požadavky a doporučení v obecné rovině. Kabeláž veřejného osvětlení bude vedena ve společném kabelovodu spolu se silovými a datovými sítěmi. Uložení do volného terénu je možné pouze výjimečně, a to zejména podél chodníků v parcích, kde nemá pokládka kabelovodu smysl.

Požaduje se instalace takových lamp veřejného osvětlení, které emitují minimální světelné znečištění, tedy bez vyzařování světla k nebi. Prioritně bude veřejné osvětlení v oblasti B, C a D řešeno jako zavěšené mezi jednotlivými domy (bude-li to možné, a to i s ohledem na etapizaci výstavby), nebo na konzolách vyložených z fasády domů tak, aby se minimalizovalo množství sloupů ve veřejném prostoru.

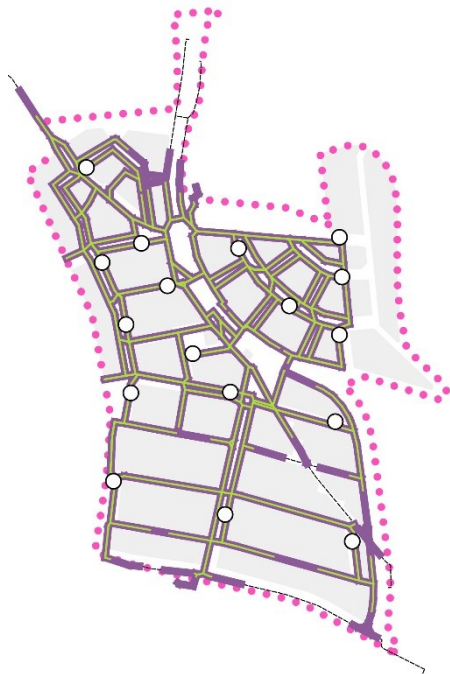
V případě, že není možná realizace závěsných nebo konzolovitě vyložených svítidel, mohou být osazeny klasické sloupy veřejného osvětlení. Obecně však platí pravidlo sdružování sloupů, to znamená, že se přednostně využije již realizovaný sloup pro umístění osvětlovacího tělesa, svislého dopravního značení, nosných a napínacích lan trolejového vedení, před osazením sloupu jiného.

### **5.4.8 Odpadové hospodářství**

Při zpracování návrhu odpadového hospodářství byl hlavním podkladem aktuální Plán odpadového hospodářství, který požaduje maximální skutečnou docházkovou vzdálenost ke kontejnerům s tříděným odpadem 110 m. Tato docházková vzdálenost byla optimalizována při návrhu v GIS prostředí, přičemž celé území s výjimkou krátkého

úseku v oblasti RD má sběrná místa skutečně dostup, nejvýše však do 150 m docházkové vzdálenosti, viz obrázek níže (zeleně znázorněna vzdálenost 110 m, fialově 150 m).

Místa sběru tříděného odpadu jsou všude navrhována jako podzemní, a to vždy v seskupení čtyř kusů kontejnerů o objemu cca 3 m<sup>3</sup> každý. Je ale uvažováno s tím, že některé budou využity jako půlené a poslouží tedy pro dvě komodity.



Vzhledem ke skutečnosti, že nebyla v době zpracování územní studie městem dořešena varianta náhrady kontejnerů pytlovým sběrem tříděného odpadu, jsou kontejnerová stání v územní studii navržena. Při zavedení pytlového sběru však nemusí být nakonec osazena. Podstatné je vytvoření dostatečného prostoru mezi sítěmi technické infrastruktury pro jejich případnou instalaci.

Stanoviště smíšeného komunálního odpadu budou řešena individuálně v rámci jednotlivých rodinných či bytových domů, což umožňuje zavedení některého systému PAYT (Pay As You Throw = rozdílná výše poplatků za likvidaci odpadu podle jejich vyprodukovaného množství). V uličních prostorech a parcích budou pochopitelně instalovány koše na odpadky jako standardní součást městského mobiliáře.

Na tomto místě je vhodné připomenout požadavek na sjednocení ohrazení domovní popelnice a sloupků přípojkových skříní do jednoho objektu, resp. ohrazení, a to v oblasti A.

Všechny ulice byly prověřeny vlečnými křivkami a umožňují obsluhu sběrným vozem odpadků.

#### 5.4.9 Prokořenitelný prostor stromů

Ani nově vydaná norma ČSN 73 6005 (říjen 2020) Prostorové uspořádání vedení technického vybavení bohužel ve své konečné podobě neobsahuje požadavky na ochranu prokořenitelného prostoru (tedy jakési ochranné pásmo jednotlivých stromů) ani společně sdílený prostor sítě technické infrastruktury a kořenů. Proto uvádíme základní požadavek do této územní studie. „Vyhrazený prokořenitelný prostor“ je zobrazen ve výkresu č. 05.

V souladu s doporučením města Jihlavy jsou pro uliční stromy vyhrazeny nezpevněné plochy o šířce minimálně 3 metry. Ve stísněných podmínkách je však možné přistoupit i na prostor menší, v tom případě ale musí být navrženo opatření pro zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru i pod okolními zpevněnými plochami. Může jít například o tzv. prokořenitelné buňky, strukturální substrát ze štěrku a zeminy, propojovací rýhy či tunely.

Podrobně jsou požadavky zachyceny v arboristickém standardu SPPK A 02 007 Úprava stanovištních poměrů dřevin.

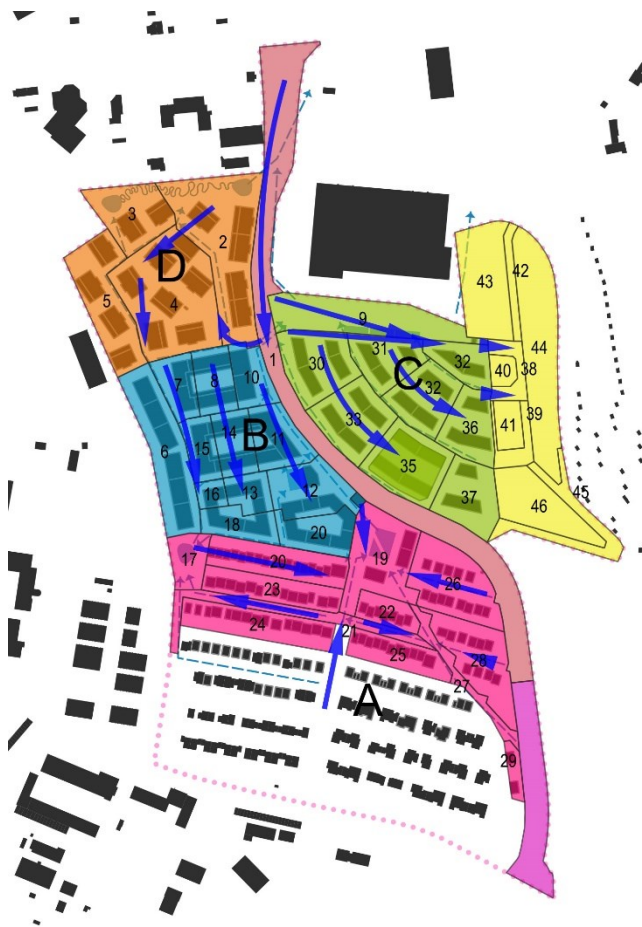
## 6. Podmínky využití a prostorového uspořádání území

Územní studie nemá roli regulačního plánu, ale ve spojení s faktem, že v řešeném území jsou de facto pouze dva majoritní vlastníci většiny pozemků, je možné dodržování níže navržených pravidel snadněji požadovat. Zvláště za situace, kdy jedním z těchto vlastníků je samotné Statutární město Jihlava a s druhým vlastníkem byla územní studie průběžně konzultována a upravována k dosažení akceptovatelného kompromisu.

Podmínky využití a prostorového uspořádání území jsou stanoveny v několika úrovních, kdy vyšší úroveň zastřešuje úroveň nižší. Jinými slovy, pravidla vyšší úrovně se vztahují i na všechny podúrovně, podobně jako tomu je v celém systému územního plánování v České republice. To zároveň znamená, že územní studie upřesňuje podmínky dané územním plánem.

Celá plocha řešeného území je rozdělena na oblasti, bloky a veřejná prostranství a každý tento prvek má stanoveny své vlastní podmínky, které mohou být pro mnohé prvky shodné. Tyto podmínky jsou pro přehlednost zpracovány tabelárně a zároveň jsou uloženy jako vlastnosti jednotlivých prvků v datovém odevzdání územní studie pro GIS, odkud mohou být snadno vyvolány.

### 6.1 Etapizace výstavby



Základní požadavky na etapizaci výstavby jsou dány především nutností zbudování inženýrských sítí pro celou lokalitu, zejména kanalizace a vodovodu, a pak pochopitelně potřebné dopravní infrastruktury. Prvním krokem pro otevření lokality je proto zbudování (části) městského okruhu a následně výstavba proti spádu kanalizace, tedy „odspodu“. Takto je to naznačeno i ve schématu etapizace níže.

S ohledem na udržitelnost a efektivitu využití doporučujeme nejprve zbudovat lokality D, B a dokončit lokalitu A. Oblast C by měla být realizována až po vyčerpání kapacit v ostatních oblastech, čímž bude zaručena maximální snadnost využívání ucelených zemědělských ploch a ochrana celistvosti zastavěného území. Oblast E je možno realizovat po částech a de facto nezávisle na oblastech ostatních.

Číslování pořadí výstavby menších celků je ideové, šipky naznačují postup výstavby.



## 6.2 Vysvětlení jednotlivých pojmů a podmínek

Toto vysvětlení se využije také pro tabulku podmínek dále. Definice jsou, pokud možno, převzaty z platného územního plánu nebo oficiálních předpisů a jedná se o jejich připomenutí nebo potvrzení definice.

Pojem	Definice
<b>Blok</b>	Vymezená plocha pro výstavbu domů, mimo kterou nemohou být domy stavěny. Výjimkou jsou povolena <i>ustoupení od uliční čáry</i> , případně stavba na <i>posunutě uliční čáře</i> . Tyto plochy jsou vymezeny v grafické části dokumentace.
<b>Bytový dům</b>	Stavba pro bydlení, ve které více než polovina podlahové plochy odpovídá požadavkům na trvalé bydlení a je k tomuto účelu určena. Zároveň musí mít 4 nebo více bytových jednotek. Konstruktivní řešení není rozlišeno.
<b>Hlavní římsa</b>	Úroveň stropní konstrukce posledního plného podlaží nebo průsečík líce vnější hrany obvodové stěny a střechy. (Dle ÚP.)
<b>Maximální výška zástavby</b>	Rozdíl mezi přilehlým upraveným terénem a úrovní <i>hlavní římsy</i> budovy. Nad úroveň hlavní římsy lze postavit jedno patro o maximální výšce 3,5 m ustoupené minimálně o 2,5 m od předního líce dvou stěn budovy, nebo šikmou střechou o maximálním sklonu 45° a maximální výšce 7 m. U ostatních typů střech (šikmá nad 45°, pultová, válcová a další) platí maximální výška zástavby pro rozdíl mezi přilehlým upraveným terénem a úrovní 2/3 výšky střešní konstrukce. Do výšky střešní konstrukce se nezapočítává atika, komíny, antény, zařízení vzduchotechniky a další zařízení technického charakteru umístěvané na střechy. (Dle ÚP.)  Architektonický akcent, např. nárožní věž, tympanon, vikýř aj. je možný, pokud zastíněním neznemožní výstavbu sousedních domů a ty vyhoví normovým požadavkům oslunění.
<b>Možnost vjezdů do garáží</b>	Informace o možnosti umístit do daného veřejného prostranství vjezd do parkovacích garáží.
<b>Odstavná stání (OS)</b>	Plocha, která slouží k odstavení vozidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. (ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací)
<b>Parkovací stání (PS)</b>	Plocha, která slouží k parkování vozidla např. po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu. (ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací)
<b>Plochá střecha</b>	<i>Střecha</i> se sklonem menším nebo rovným 5°. (ČSN 73 1901 -1 Navrhování střech – základní ustanovení.)
<b>Podlaží</b>	Část stavby vymezená dvěma nad sebou následujícími vrchními líci nosné konstrukce stropu; rozlišují se podlaží nadzemní a podzemní. (Dle ČSN 73 4301 Obytné budovy.)
<b>Podlaží nadzemní (NP)</b>	Každé podlaží, které má úroveň podlahy nebo její převažující části výše nebo rovno 800 mm pod nejvyšší úrovní přilehlého terénu v pásmu širokém 5,0 m po obvodu domu; nadzemní podlaží se stručně nazývá také: 1. podlaží, 2. podlaží atd., včetně podlaží ustupujícího. (Dle ČSN 73 4301 Obytné budovy.)
<b>Podlaží podzemní (PP)</b>	Každé podlaží, které má úroveň podlahy nebo její převažující části níže než 800 mm pod nejvyšší úrovní přilehlého upraveného terénu v pásmu širokém 5,0 m po obvodu domu. (Dle ČSN 73 4301 Obytné budovy.)

Pojem	Definice
<b>Podlažnost</b>	Počet <i>nadzemních podlaží</i> . Územní studie obecně neomezuje počet <i>podlaží podzemních</i> .
<b>Polosoukromý prostor</b>	Pro potřeby ÚS jde o prostor v soukromém vlastnictví, podmíněčně přístupný anebo alespoň vizuálně podstatně participující na sousedícím veřejném prostranství.
<b>Poloveřejný prostor</b>	Pro potřeby ÚS jde o veřejná prostranství ve veřejném vlastnictví, jehož fyzické uspořádání má vyšší intimitu než prostor veřejný.
<b>Rodinný dům</b>	Stavba, ve které více než polovina podlahové plochy odpovídá požadavkům na trvalé rodinné bydlení a je k tomuto účelu určena. Rodinný dům může mít nejvýše dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží a podkroví. (Dle ÚP.)
<b>Služby v parteru</b>	Z chodníku přístupná část přiléhajícího 1. <i>nadzemního podlaží</i> , která je vyhrazena nebytovým účelům, především službám. Jedná se například o prodejny, hostinské služby nebo služby osobního charakteru (maloobchodní prodejna, kavárna, kadeřnictví a podobně).
<b>Soukromý prostor</b>	Pro potřeby ÚS: Soukromě vlastněné pozemky, veřejně nepřístupné, typicky pod oplocením a vizuálně zásadně neparticipující na veřejném prostranství.
<b>Střecha</b>	Konstrukce, která shora ohraničuje a chrání pozemní stavbu proti povětrnostním vlivům. (ČSN 73 1901 -1 Navrhování střech – základní ustanovení.)
<b>Uliční čára</b>	Rozhraní mezi stavbou a ulicí nebo nezastavěnou částí pozemku směrem do ulice. Rozhraní musí hlavní objem objektu dodržet a nesmí jej překročit v celém svém průběhu, nestanoví-li další regulativy jinak (viz <i>zastavitelnost uliční čáry a ustoupení od uliční čáry</i> )
<b>Uliční čára posunutá</b>	Je-li definována, jedná se o variantní polohu uliční čáry. Stavebník volí, ke které čáře se budou vztahovat podmínky <i>ustoupení od uliční čáry</i> a <i>zastavěnost uliční čáry</i> . Pro jeden stavební pozemek je možné uplatnit pouze jednu <i>uliční čáru</i> nebo jedinou <i>uliční čáru posunutou</i> , nikoli jejich kombinaci.
<b>Ustoupení od uliční čáry X/Y (v metrech)</b>	Maximální vzdálenost v metrech, o kterou mohou od <i>uliční čáry</i> směrem do bloku ustoupit (hodnota X) nebo směrem z bloku předstoupit (hodnota Y) drobné architektonické prvky (vstupní portály, rizality, balkóny, arkýře, římsy, výklenky, nárožní věže apod.), aniž by bylo porušeno pravidlo <i>zastavěnosti uliční čáry</i> . Jedná-li se o předstupování objemu stavby před uliční čáru do výšky 3,5 m od úrovně přiléhajícího terénu, je nutné zachovat chodník šířky minimální šířky 1,75 m.
<b>Veřejná prostranství</b>	Volně přístupné plochy všem bez omezení. (Dle ÚP.)
<b>Veřejná zeleň</b>	Parky, lesoparky, pobytové louky, veřejné zahrady. (Dle ÚP.)
<b>Veřejný prostor</b>	Pro potřeby ÚS: <i>Veřejná prostranství</i> ve veřejném vlastnictví (typicky ve vlastnictví města Jihlavy).
<b>Zahrady</b>	Zahrady veřejné i soukromé, zpravidla oplocené pozemky s různou mírou údržby zeleně. (Dle ÚP.)
<b>Základní šířka komunikace</b>	Šířka pozemní komunikace v přímém úseku, mezi obrubami či hranami pojízdného povrchu.
<b>Zastavěnost uliční čáry</b>	Stanoveno % délky <i>uliční čáry</i> , které se musí přiléhající stavba domu vč. příslušenství v rámci svého pozemku dotýkat. Zastavěnost může být určena i rozmezím (od-do).

### 6.3 Všeobecné podmínky pro celé řešené území

1. Domy přiléhající k ulici musí mít hlavní vstup z ulice (tzn. jediný vstup do domu není možný přes garáže, nebo vnitroblok).
2. Domy nesmí žádnou svou částí překročit plochy vymezené *blokem*, mimo možnost *ustoupení od uliční čáry*. Před definované hrany *bloku* mohou předstupovat nejvýše o 2 metry pouze drobné architektonické prvky (vstupní portály, rizality, balkóny, arkýře, římsy apod.), pokud je pod nimi světlá výška k terénu alespoň 3,5 m.
3. Požadavek na umístění *služeb v parteru* je vyznačen graficky ve výkrese č. 05. Obecně platí, že služby mohou být při splnění slučitelnosti využity s dalšími funkcemi umístěnými v celém rozsahu řešeného území.
4. Jednosměrné komunikace musí být uspořádány pro cyklisty jako obousměrné.
5. Je možné umístit maximálně 7 *parkovacích a odstavných stání* ve skupině. Skupiny musí být odděleny dřevinami a povrch jednotlivých stání musí být alespoň částečně vodopropustný.
6. Jsou nevhodné napodobeniny dřeva, kamene, keramiky a obdobně v plastovém provedení, například plastová okna či obklady s dekorem dřeva, betonové tvarovky imitující kámen, plech s prolisem keramické tašky a další imitace. Pro šikmé střechy jsou nevhodné lepenkové šindele („kanadský šindel“).
7. Kontejnery na komunální odpad (směsný či separovaný) se ve *veřejném prostoru* navrhuje jako podzemní.
8. Stromy se vysazují prioritně po skupinách alespoň 2 jedinců do nezpevněné plochy šíře 3 m, nebo do odpovídajícím způsobem připravené plochy s dostatečným prokořenitelným prostorem.
9. Nezastavěná část uliční čáry může být osazena oplocením do výše max. 1,6 m, není-li uvedeno jinak.
10. Sdružování sloupů. Je-li nutné realizovat sloup například veřejného osvětlení, bude tento využíván přednostně pro umístění svislého dopravního značení, nosných a napínacích lan trolejového vedení.
11. Při řešení sjezdů na pozemek a vjezdů do objektů bude zachována výšková niveleta přerušovaného chodníku. To znamená, že chodník nebude kvůli sjezdu snižován, ale komunikace naopak zvýšena.

### 6.4 Podmínky pro oblasti A-E

Členění kopíruje koncept popsany v kapitole 5.1. Pro jednotlivé oblasti jsou navrhovány tyto podmínky:

#### 6.4.1 Oblast A – oblast rodinných domů

1. Oplocení předzahrádky do ulice je žádné, nebo dřevěné bez barevného nátěru a bez podezdívky výše 1,2 m od přiléhajícího terénu.
2. Sjezdy na pozemky rodinného domu se přednostně umísťují na hranici k sousednímu pozemku rodinného domu a provedou se jako společné.
3. Pilíře s přípojkovými skříněmi se umísťují přednostně k společné hranici pozemků rodinných domů, jsou zakomponovány do oplocení a slouží zároveň jako ohrazení popelnicového stání.
4. Pro fasády domů se nenavrhují příliš syté a zároveň jasné odstíny barev na fasádě.
5. Před uliční čarou se neumísťují prvky přístřešků pro automobil a ani odstavování vozidel zde není žádoucí.

#### 6.4.2 Oblast B – bloková zástavba

1. Tvar ani barva *střechy* nejsou předepsány.
2. *Ploché střechy* je vhodné navrhovat jako vegetační nebo jako pobytové terasy.
3. Barevnost a materiál uličních fasád nejsou regulovány.

### 6.4.3 Oblast C – desková zástavba

1. Jsou předepsány *ploché střechy* bez přesahu přes svislou rovinu fasády a je doporučena jejich vegetační úprava nebo úprava jako pobytové terasy.
2. *Ploché střechy* je vhodné navrhovat jako vegetační nebo jako pochozí terasy.
3. Barevnost a materiál uličních fasád není regulována, ale nenavrhují se příliš syté a zároveň jasné odstíny barev na fasádě.
4. Je vhodné navazovat polosoukromé prostory bloků na sebe.

### 6.4.4 Oblast D – hnízda

1. Bytové domy jsou uspořádány do „hnízd“, tedy uskupení několika bytových domů bez společných stěn, které je vymezeno společným oplocením uzavírajícím *polosoukromý prostor*.
2. Domy přiléhají k *uliční čáře*. Nezastavěná uliční čára je vybavena plotem či zídou s volným průchodem do bloku.
3. Maximální výška oplocení je od úrovně přiléhající veřejné komunikace je 1,2 m, což platí i pro výšku živého plotu. Živý plot je doporučen z listnatých keřů.
4. Jsou požadovány *ploché střechy* bez přesahu přes svislou rovinu fasády a je doporučena jejich vegetační úprava nebo úprava jako pobytové terasy.
5. 1.-4. NP bude realizováno v bílé barvě, materiál není předurčen. Celkem 10% plochy fasády do 4. NP (včetně) se může barevně odlišovat. Plochy fasád od 5. NP výše se mohou barevně nebo materiálově odlišovat v celé ploše.

### 6.4.5 Oblast E – zahrádkářská oblast

1. Oplocení pouze dřevěné nebo pletivové transparentní min. 30%.

## 6.5 Podmínky jednotlivých kategorií uličních prostor

Každá ulice má jedinečný kód a vymezenou plochu ve výkrese č. 5 – regulačním výkrese. Kód sestává z čísla, které určuje kategorii ulice a písmene, které slouží jako odlišující znak. Níže jsou uvedeny požadované (v některých případech směrné) požadavky na charakter jednotlivých kategorií uličních prostor:

### 6.5.1 Kategorie 1 – obytná ulice

1. Komunikace je společná s chodníkem v jedné výškové úrovni v dopravním režimu „obytná ulice“.
2. Jsou převážně řešeny jako jednopruhové obousměrné *základní šířky* 4 m. Viz výkres dopravní infrastruktury č. 08.
3. Požadované je minimum zpevněných ploch a šířka zpevněného pruhu 2,25 m. Další v šíři min. 1,75 m tvoří pojízdná vsakovací plocha (šterkový trávník, zatravněvací dlažba, aj.) zabezpečující průjezd IZS a občasný pojezd dalších vozidel.
4. V ulici musí být zasazeny stromy vzdálené max. 15 m od sebe. Stromy se vysazují v zelené ploše min. 1,5 m od hrany zpevněných ploch, nebo s odpovídající úpravou prokořenitelného prostoru.
5. Srážkové vody jsou prioritně vedeny v povrchových kanálcích, rigolech a přirozených úžlabích.
6. Na ulici je vhodné umísťovat mobiliář podporující obytnou funkci ulice: lavičky, sezení pro sousedy, odpadkové koše, stojany na kola, alternativní formy hřišť: kopec pro koloběžky, plácek pro skákání gumy, průlezka, malé pískoviště, posilovací hrazda, aj.

### **6.5.2 Kategorie 2 – obslužné ulice**

1. Místní komunikace obousměrné dvoupruhové, v *základní šířce* 6 m nebo 6,5 m s výškově oddělným chodníkem od vozovky.
2. V ulici musí být zasazeny stromy vzdálené max. 18 m od sebe. Stromy se vysazují v zelené ploše min. 1,5 m od hrany zpevněných ploch, nebo s odpovídající úpravou prokořenitelného prostoru.

### **6.5.3 Kategorie 3 – Bulvár (obchodní ulice)**

1. Je navrhován jako pěší zóna s dovoleným vjezdem cyklistů. Šířka tohoto společného prostoru bude alespoň 6 m, nejčastěji však 8 m.
2. Skladba povrchu bude přizpůsobena pro vjezd vozidel zásobování obchodního přízemí podél tohoto bulváru.
3. Zpevněná plocha je lemována povrchovými svodnicemi srážkových vod, prioritně v podobě krajinářsky upraveného návrhu (dešťové zahrady).
4. Plochy bulváru musí být navrženy autorizovaným architektem.
5. Na rozhraní mezi bulvárem a okružní komunikací se navrhuje alej velkokorunných stromů v maximálním rozponu 20 m.
6. Jednotlivé obchodní provozy můžou mít vývěsní štít do plochy 1,6 m<sup>2</sup>, na fasádě reklamní plochy v ploše do 20% fasády.
7. Na ulici vhodné umisťovat mobiliář podporující centrální funkci ulice: lavičky, sezení pro sousedy, odpadkové koše, stojany na kola, zahrádky kaváren a restaurací a podobně.

### **6.5.4 Kategorie 4 – Severní strana okružní komunikace**

1. Navrhuje se smíšeným provozem chodců a cyklistů.
2. Přiléhající prostory předzahrádek mohou být oploceny jen do výše 1,2 m od úrovně chodníku.
3. Na rozhraní s okružní komunikací se navrhuje alej velkokorunných stromů v maximálním rozponu 20 m.
4. Jednotlivé obchodní provozy můžou mít vývěsní štít do plochy 1,6 m<sup>2</sup>, na fasádě reklamní plochy v ploše do 20% fasády.

### **6.5.5 Kategorie 5 – Okružní komunikace**

1. Jízdní nebo ochranný pruh pro cyklisty se navrhuje v hlavním dopravním prostoru.
2. Zastávky autobusů a trolejbusů se navrhují přednostně v jízdním pruhu.

### **6.5.6 Kategorie 6 – Obslužná komunikace pro zahrádkářskou oblast**

1. Komunikace mezi zahrádkami a chatkami v oblasti E jsou navrhovány jako jednopruhové obousměrné smíšené s výhybnami a se základní šířkou 4 m.
2. Prioritně se navrhují propustné povrchy.

### **6.5.7 Kategorie 7 – Pěšiny, zkratky, veřejná schodiště, trasy nemotorové dopravy**

1. Jedná se o intimní prostory s nemotorovým provozem, respektive pouze pro vozidla údržby.
2. Prostory jsou prioritně pěší s možností cyklistické dopravy, umožňují-li to šířkové a výškové poměry.
3. Veřejné osvětlení parkového charakteru.
4. Výsadba stromů dle prostorových možností.
5. „Pěší zkratky“ mají zpevněný pruh o minimální šíři 0,6 metru.

## 6.6 Požadavky na stavby v území

Na stavby v jednotlivých zastavitelných *blocích* se postupně aplikují požadavky celé této kapitoly, od požadavků všeobecných, přes pravidla jednotlivých oblastí a charakterů ulic, až po konkrétní požadavky na stavby vyplývající z přílehlých veřejných prostranství.

*Příklad: je řešen záměr výstavby v bloku B.5. Pro stanovení podmínek výstavby na jednotlivých stranách bloku se použijí pravidla obecná, pravidla oblastí B a pravidla z prostranství 1.g, 3.a, VP.1, 1.f a 2.c.*

Požadavky na stavby v území jsou uspořádány tabelárně. Pojmy užitá v záhlaví tabulky odpovídají pojmům definovaným v úvodu této kapitoly.

oblast	dopravní charakter	pořadí	název	bytové domy	rodinné domy	min. podlažnost	max. podlažnost bez uskakujičeho podlaží	max. výška zástavby (m)	min. – max. zastavěnost uliční čáry (%)	ustoupení od uliční čáry (ustoupení/předstoupení v m)	návrh jen AA/KA	možnost vjezdů do garáží	odstavování vozidel	zvláštní požadavky, poznámky
A	1	a	obytná s RD	NE	ANO	1	2	9	60-100	0/0		ANO	PS	
A	1	b	obytná s RD	NE	ANO	1	2	9	60-100	0/0		ANO	PS	
A	1	c	obytná zelená s RD	NE	ANO	1	2	9	70-100	0/0		NE	NE	Společné parkování na začátku ulice.
A	1	d	obytná v centru mezi RD	ANO	ANO	1	3	9	60-10	0/0	NE	ANO	PS	Vjezdy jen na společné parkování na začátku ulice.
B	1	e	obytná v centru	ANO	ANO	2	3	10	100-100	2/2		NE	PS	
B	1	f	obytná v centru	ANO	NE	3	4	14	90-100	2/1	NE	NE	PS	
B	1	g	obytná v centru	ANO	NE	3	4	14	90-100	2/2	NE	NE	PS	
A	2	a	Osa oblasti	ANO	ANO	1	2	9			NE	NE	PS, OS	Ulice umožní obousměrný provoz trolejbusů. Zvýšené křižovatky v průběhu ulice. Výška oplocení do tohoto prostoru může být do výše 2 m od přílehlého terénu.
B	2	b	obslužná ulice v centru	ANO	ANO	2	3	9	80-100	0/0	0/0	ANO	PS	
B	2	c	obslužná ulice v centru	ANO	NE	3	4	14	90-100	2/0	NE	ANO	PS	
B	2	d	obslužná ulice v centru	ANO	NE	4	5	17	80-100 50-100	0/0		ANO		Na severní straně ulice regulace typu střech a zastavěnost uliční čáry 80-100%. Na jižní pak 50-100%. Do ulice je zaústěn preferovaný výjezd z areálu Hasičského záchranného sboru.
D	2	e	obslužná ulice	ANO	NE	4	5	17	45-80	2/2		ANO	PS	Je doporučeno řešit parkování menšími hnízdy ve volné ploše přílehlého bloku.
C	2	h	obslužná ulice	ANO	NE	4	4	14	30-100	0/0		NE	NE	
C	2	ch	obslužná ulice	ANO	NE	3	4	14	90-100	2/0	NE	ANO	PS, OS	
C	2	i	obslužná ulice	ANO	NE	3	4	14	90-100	2/0	NE	ANO	PS, OS	
C	2	j	obslužná ulice	ANO	NE	3	4	14	30-100	2/0	NE	ANO	PS, OS	
B	3	a	Bulvár (obchodní ulice)	ANO	NE	3	5	15*	90-100	2/0		ANO	NE	V bloku B5 bude umístěna "služba pro seniory" v systému alternativního domova důchodců s byty rozmístěnými v přílehlých ulicích. V B.4 doporučujeme pobočku knihovny nebo komunitní centrum a *je možný vodojem jako výšková dominanta.
C	4	a	severní strana okružní komunikace	ANO	NE	4	5	17	90-90	2/2	ANO	NE	NE	
D	5	a	vstup do území, okružní komunikace	ANO	NE	4	5	17	80-100	2/2	NE	NE	NE	Západní okraj bude osazen stromofadím.

oblast	dopravní charakter	pořadí	název	bytové domy	rodinné domy	min. podlažnost	max. podlažnost bez uskakujiho podlaží	max. výška zástavby (m)	min. – max. zastavěnost uliční čáry (%)	ustoupení od uliční čáry (ustoupení/předstoupení v m)	návrh jen AA/KA	možnost vjezdů do garáží	odstavování vozidel	zvláštní požadavky, poznámky
	5	b	okružní komunikace											Podmínky se nedefinují.
	5	c	okružní komunikace											Západní okraj bude osazen stromořadím s rozestupy stromů maximálně 20 m.
E	6	a	účelová mezi zahrádkami	NE	NE	1	1	4			NE	ANO	PS	
E	6	b	účelová mezi zahrádkami	NE	NE	1	1	4			NE	ANO	PS	
E	6	c	účelová mezi zahrádkami	NE	NE	1	1	4			NE	ANO	PS	
E	6	d	účelová mezi zahrádkami	NE	NE	1	1	4			NE	ANO	PS	
E	6	e	účelová mezi zahrádkami	NE	NE	1	1	4			NE	ANO	PS	
C	7	a	průchod se schody	ANO	NE	2	5	17	30-80	0/3,5	ANO	NE	NE	
C	7	b	průchod se schody	ANO	NE	2	5	17	30-80	0/0	ANO		NE	
C	7	c	průchod se schody	ANO	NE	2	5	17	30-80	0/0			NE	
C	7	d	průchod se schody	ANO	NE	2	4	14	30-80	0/0			NE	
C	7	e	průchod se schody	ANO	NE	2	4	14	30-80	0/0			NE	
A	7	f	průchod zeleným prstencem	NE	ANO	1	2	9			NE	NE	NE	Výška oplocení být do výše 1,6 m od přiléhajícího terénu. Průhlednost oplocení alespoň 30%. Preferováno řešení keřovou výsadbou listnatých dřevin.
D	7	g	historická stezka na severu	ANO	NE	4	5	17	20-80	2/2	ANO	NE	NE	
D	7	h	historická stezka na severu	ANO	NE	4	5	17	60-100	2/2	ANO	NE	NE	
A	7	ch	zkratka mezi RD	NE	ANO	1	2	9			NE	NE	NE	Výška oplocení být do výše 1,6 m od přiléhajícího terénu. Průhlednost oplocení alespoň 30%. Preferováno řešení keřovou výsadbou listnatých dřevin.
A	7	i	historická stezka mezi RD	NE	ANO	1	2	9			ANO	NE	NE	Výška oplocení být do výše 1,6 m od přiléhajícího terénu. Průhlednost oplocení alespoň 30%. Preferováno řešení keřovou výsadbou listnatých dřevin.
D	7	j	zkratka	ANO	NE	4	5	17				ANO	NE	
C	7	k	průchod kolem komunitní zahrádky	ANO	NE	2	4	14			NE	NE	NE	
C	7	l	průchod kolem komunitní zahrádky	ANO	NE	2	4	14			NE	NE	NE	
B	VP	1	obytné náměstí	ANO	NE	3	4	15	90-100	2/2	ANO			
A	VP	2	náměstí s velkou nádrží	ANO	ANO	2	3	9	80-100	0/0	ANO			
C	VP	3	zelený klín	ANO	NE	4	4	-	90-100	2/0	NE			
A	VP	4	zelený prstenec	NE	ANO	1	2	9			NE			
A	VP	5	parčík	ANO	ANO	1	3	9	30-100	2/0	NE			
D	VP	6	rekreační veřejné prostranství „ovocný sad“	ANO	NE	4	5	-			ANO			
C	VP	7	divoký park	NE	NE	3	4	-			ANO			
A	VP	8	zelený prstenec	NE	NE	1	2	9			NE			
A	VP	9	zelený prstenec	NE	NE	1	2	9			NE			
A	VP	10	zelený prstenec	NE	NE	1	2	9			NE			
D	VP	11	smíšené veřejné prostranství („plácek“)	ANO	NE	4	5	17	80-100	0/0	ANO			

## 7. Základní bilanční tabulka

Údaj	Hodnota	Jednotka
Velikost řešeného území	23,2	ha
Plochy bloků celkem	128 980	m <sup>2</sup>
v oblasti A, vč. stávajících	60 450	m <sup>2</sup>
v oblasti B	19 700	m <sup>2</sup>
v oblasti C	14 920	m <sup>2</sup>
v oblasti D	14 900	m <sup>2</sup>
v oblasti E	19 010	m <sup>2</sup>
Orientační počet obyvatel	2 800	obyvatel
Průměrná hustota osídlení (bez plochy oblasti E)	174	obyvatel/ha
Počet stávajících RD nebo ve výstavbě	85	domů
Počet nově navržených RD	82	domů
Orientační počet navržených BJ celkem	1 288	bj
v oblasti A, vč. stávajících	204	bj
v oblasti B	415	bj
v oblasti C	332	bj
v oblasti D	337	bj
v oblasti E	0	bj
Plochy veřejných prostranství vč. uličních prostor a komunikací	103 290	m <sup>2</sup>
Plochy veřejných komunikací, vč. účelových a chodníků či schodišť	50 450	m <sup>2</sup>
Plochy parků, komunitních zahrad a zeleného prstence	49 160	m <sup>2</sup>
Délky nové nebo překládané technické infrastruktury		
kanalizace splašková	2 600	m
kanalizace dešťová (povrchové kanálky, podzemní potrubí, dešťové zahrady, průlehy, úžlabí)	3 630	m
Vodovod	3 490	m
z toho přeložky DN 300 a větší	450	m
horkovod	1 790	m
plynovod	2 800	m
VN vedení kabelové	1 600	m
kabelovody	3 540	m

Poznámka: hodnoty u jednotek m<sup>2</sup> a m jsou s ohledem na měřítko ÚS zaokrouhleny na celé desítky.



## **8. Vyhodnocení souladu se stavebním zákonem, obecnými požadavky na využívání území, s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území a s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území, vyhodnocení souladu se zadáním územní studie**

---

Územní studie navrhuje budoucí strukturu zástavby, uspořádání komunikační sítě a systému veřejných prostranství v ploše označené jako ÚS 24 v platném územním plánu. Tato plocha zahrnuje zastavitelné plochy JI BH 3, JI BI 3, HE BH 1, HE PV 101, HE RZ 1 a KO DS 1.

Při návrhu ÚS byly respektovány požadavky stavebního zákona, a to zejména § 18 Cíle územního plánování a §19 Úkoly územního plánování. Území je navrženo v maximální míře v souladu s principy udržitelného rozvoje. Díky navržené hustotě zástavby redukuje potřebnou plochu půdy na jednoho obyvatele. Návrh chrání kulturně-historické i přírodní hodnoty v území. Součástí územní studie jsou i požadavky na využívání a prostorové uspořádání území, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb a veřejných prostranství.

Dále jsme pracovali s ustanoveními vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území, která definuje mimo jiné požadavky na vymezení pozemků a umístování staveb na nich. Jedná se například o limitní rozměry veřejného prostranství (šířkové i plošné), přístupnost pozemků staveb rodinných domů zpevněnou pozemní komunikací a jejich mezní šířkou či možností výjimek z daných ustanovení.

### **8.1 Vyhodnocení souladu návrhu územní studie s jejím zadáním**

Navržená čtvrť vychází z principů udržitelného rozvoje a současných poznatků urbanismu. Klade důraz na kvalitu veřejných prostranství a svým uspořádáním podporuje princip města krátkých vzdáleností. Konkrétně územní studie naplňuje zadání v těchto bodech:

**Nezastavěný prostor bude jasně rozdělen na soukromý, veřejný, případně polosoukromý nebo poloveřejný.**

*Splněno. Dokladováno výkresem č. 12 - hierarchizace prostorů.*

**Veřejná prostranství nebudou jen koridory dopravní a technické infrastruktury či zbytkovými prostory, ale budou koncipována jako atraktivní místa pro setkávání, vycházky, trávení času a posilování sociálního pilíře udržitelného rozvoje – bude upřednostněna kvalita nad kvantitou.**

*Splněno. Šířky ulic jsou navrhovány na spodní hraně možných dimenzí a jsou vždy jasně vymezena. Je podporována bezpečná pěší a cyklistická doprava.*

**Intenzita a způsob zastavění budou stanoveny tak, aby (1) zabíraná půda, jakožto neobnovitelný zdroj, byla efektivně využita, (2) vzniklo kvalitní obytné prostředí s dostupnou vybaveností, (3) bylo zajištěno vsakování dešťových vod, (4) byly v souladu s platným ÚP, (5) bylo dosaženo průměrné hustoty obyvatel alespoň 100 obyv./ha.**

*Splněno: 1, 5 – díky hustotě cca 167 obyvatel/ha je zabíraná půda efektivně využita; 2 – krátké vzdálenosti a předpis vybavenosti jsou jedním z předpokladů dostupné vybavenosti, 3 – vsakování je možné díky hydrogeologickým danostem jen v omezené míře, přesto je však s těmito vodami pracováno ve prospěch kvality prostředí, 4 – soulad s územním plánem je dán zápisem této územní studie do evidence.*

**Nutné respektovat stávající zástavbu a vydané územní rozhodnutí (v oblasti RD).**

*Splněno, návrh na zástavbu navazuje a respektuje i rozvoj v území s vydaným územním rozhodnutím.*

**Zohlednit dosavadní záměry investorů, co se týče počtů rodinných domů a bytů (95 RD, 300-330 bytů)**

*Splněno. Návrh umožňuje umístit sice pouze 82 nových RD, v závislosti na typu výstavby a šíři parcel – od řadové zástavby po samostatně stojící rodinné domy, ale zároveň část původně uvažovaných rodinných domů nahrazuje domy bytovými s vyšším koeficientem zastavěnosti (bloky B.1, B.2 a A.8). V rámci zpracování ÚS proběhlo několik jednání s investorem, kdy po zvážení přistoupil na variantu realizace území v oblasti D, která předpokládá možnost umístit až 337 bytů – v závislosti na jejich velikosti a zvolené podlažnosti.*

#### **Předmětem návrhu bude alternativní podoba okruhu**

*Splněno. Bylo navrženo nové výškové i příčné uspořádání, které naplňuje požadavky na městský charakter komunikace.*

#### **Bude se zabývat tématem rozhraní sídla a nezastavěného území a začlenění nové zástavby do krajiny, včetně ovlivnění panoramatu a dálkových pohledů.**

*Splněno. Hranu zástavby do krajiny tvoří okružní komunikace s jasnou alejí velkokorunných stromů a zároveň jsou respektovány vazby na stávající krajinné stezky. Ve vazbě na dálkové pohledy je doporučován nárožní akcent bloku B.6.*

#### **Zakomponuje pozůstatky staré úvozové cesty**

*Splněno, stará cesta tvoří jeden ze základních kamenů konceptu studie.*

#### **Zachová stávající vzrostlé listnaté stromy**

*Částečně splněno. Návrh stávající vzrostlé stromy respektuje, ale jejich fyzické zachování bude do velké míry záviset na samotném provádění stavebních prací s ohledem na stromy.*

#### **Navržená struktura umožní výhledové propojení se sousední plochou přestavby JI-SM-205 (bývalá kasárna).**

*Splněno, propojení ploch je součástí návrhu.*

#### **Návrh bude zohledňovat konfiguraci terénu a bude předcházet vzniku utilitárních opěrných zdí a svahů.**

*Splněno. Návrh maximálně zohledňuje stávající terén a opěrné stěny nejsou jeho součástí.*

#### **Bude-li to účelné, stanoví etapizaci výstavby v území**

*Splněno. Popis etapizace je obsažen v kapitole 6.1.*

#### **ÚS stanoví koncepci prostorového uspořádání území a základní prostorové jednotící požadavky tak, aby nová zástavba působila harmonicky**

*Splněno. Je stanovena uliční síť i maximální objemy zástavby. Jednotící požadavky jsou součástí kapitoly 6 a zobrazeny na výkrese č. 5 - regulační výkres.*

#### **Veřejná prostranství budou tvořit ucelenou síť zajišťující pohodlnou peší prostupnost území, při návrhu nesmí vzniknout zbytková místa.**

*Splněno. Peší prostupnost je zajištěna i mimo hlavní veřejná prostranství. Zbytková místa nebyla identifikována.*

#### **Nedílnou součástí kompozice náměstí a ulic budou stromy. Pro jejich výsadbu budou navrženy dostatečné nezpevněné plochy a prokořenitelné prostory.**

*Splněno. Stromy jsou navrženy ve všech veřejných prostranstvích s důrazem na nezpevnění plochy v jejich okolí. Ochrana prokořenitelných prostor je definována v textové části (kapitola 5.4.9).*

#### **Bude prověřena možnost a účelnost zachování dnešního remízku a jeho přeměny na přírodní biotop s vazbou na volnou krajinu.**

*Splněno. S náletovou zelení se pracuje nadále jako s izolační. Propojení do volné krajiny je realizováno ve stopě historické stezky, hrana zastavěného území je osazena stromořadím.*

#### **ÚS navrhne optimální umístění odpovídající občanské vybavenosti**

*Splněno. Ve výkresech jsou stanoveny požadavky na umístění prvků občanské vybavenosti.*

#### **ÚS stanoví optimální napojení řešeného území na komunikační systém města a systém obsluhy území.**

*Splněno. Zobrazeno na výkrese dopravní infrastruktury č. 8.*

#### **Bude navržena obsluha řešeného území MHD.**

*Splněno. Zobrazeno na výkrese dopravní infrastruktury č. 8.*

**Bude dokladována docházková vzdálenost na zastávky MHD zohledňující navrženou uliční síť a pěší trasy (nejen kružnice).**

*Splněno. Docházková vzdálenost zobrazena na schématu v kapitole 5.3.7. Veřejná hromadná doprava.*

**Budou zohledněny pěší a cyklistické stezky navržené v ÚP.**

*Splněno. Stezky jsou navrženy jak v řešeném území, tak v napojení do svého okolí. Ne vždy přesně kopírují trasy dle ÚP, ale zachovávají vytyčený směr a smysl.*

**Navržené jednosměrné ulice budou pro cyklisty průjezdné v obou směrech.**

*Splněno.*

**Ve všech ulicích, které nebudou navrženy jako zklidněné, bude navrženo cykloopatření odpovídající charakteru dané ulice.**

*Splněno, na okružní komunikaci jsou navrženy cyklopruhy nebo ochranné pásy pro cyklisty.*

**Parkování a odstavování vozidel bude řešeno především mimo veřejná prostranství ulic a náměstí.**

*Splněno. Hlavní parkovací kapacity jsou umístěny do bloků s budovami, na veřejných prostranstvích je parkování regulováno.*

**ÚS stanoví místa napojení na stávající technickou infrastrukturu a koncepci a základní trasy vedení inženýrských sítí pro obsluhu území. Bude uvedena bilance předpokládaných potřeb jednotlivých médií. Budou zohledněny stávající inženýrské sítě. V případě návrhu jejich přeložek bude uveden odhad předpokládaných nákladů. Bude řešeno využití či vsakování dešťových vod bez odvodu do kanalizace.**

*Splněno. Podrobně popsáno v kapitole 5.4.3 Vodohospodářské řešení.*

**ÚS navrhne optimální umístění míst pro sběr tříděného i komunálního odpadu v souladu s platným Plánem odpadového hospodářství.**

*Splněno. Místa pro sběr tříděného a komunálního odpadu jsou zobrazena na výkrese č. 04 – hlavní urbanistické řešení. Docházková vzdálenost je prověřena v kapitole 5.4.8 Odpadové hospodářství.*

**Pro charakteristické uliční profily budou zpracovány příčné řezy dokladující vzájemně nekolizní uspořádání dopravní a technické infrastruktury a prokořenitelných prostorů pro stromy.**

*Splněno. Řezy jsou součástí grafické části ÚS.*

**Úměrně podrobnosti ÚS budou uvedeny bilance počtu bytů, počtu obyvatel, počtu odstavných a parkovacích stání, výměry souvislých veřejných prostorů mimo komunikace, celkové výměry zastavěných a jinak zpevněných ploch a ploch nezpevněných.**

*Splněno. Bilanční tabulka je součástí příloh textové části.*

## 9. Fotodokumentace stávajícího stavu

---



*Výhled od historické stezky na sever k OD Tesco*



*Louka nad OD Tesco*



*Křižení polních cest v těžišti území*



*Pohled k severu s OD Tesco v pozadí*



*Historická stezka*



*Historická stezka jako přirozená osa řešeného území*



*Pohled k jihu na započatou výstavbu rodinných domů*



*Severozápadní část řešeného území*



*Započatá výstavba rodinných domů*

## 10. Seznam výkresů grafické části

---

- 1 výkres širších vztahů (1:10.000)
- 2 zákres vymezení řešeného území do ortofotomapy (1:2.000)
- 3 výkres hodnot, problémů, limitů a záměrů (1:1.000)
- 4 hlavní výkres – urbanistické řešení (1:1.000)
- 5 regulační výkres (1:1.000)
- 6 zákres urbanistického řešení do ortofotomapy (1:1.000)
- 7 výkres veřejných prostranství a zelené infrastruktury (1:1.000)
- 8.1 výkres dopravní infrastruktury (1:1.000)
  - 8.2 podélný profil 1.a, 1.b, 1.c, 1.d, 1.f (1:1.000/1:100)
  - 8.3 podélný profil 1.g, 1.h, 1.ch, 2.a (1:1.000/1:100)
  - 8.4 podélný profil 2.b, 2.c, 2. (1:1.000/1:100)
  - 8.5 podélný profil 2.e, 2.h, 2.ch (1:1.000/1:100)
  - 8.6 podélný profil 2.i, 2.j (1:1.000/1:100)
  - 8.7 podélný profil 5.a, 5.b, 5.c (1:1.000/1:100)
  - 8.8 příčné profily – okružní: 0,000 – 0,420 (1:200)
  - 8.9 příčné profily – okružní: 0,420 – 0,736 82 (1:200)
- 9 výkres technické infrastruktury (1:1.000)
- 10 koordinační výkres (1:1.000)
- 11 výkres vlastnických vztahů (1:2.000)
- 12 výkres hierarchizace prostorů (1:2.000)
- 13 charakteristické uliční profily a řezy
  - 13.1.a charakteristický řez ulic 1.a (1:100)
  - 13.1.b charakteristický řez ulic 1.b (1:100)
  - 13.1.c charakteristický řez ulic 1.c (1:100)
  - 13.1.d charakteristický řez ulic 1.d (1:100)
  - 13.1.e charakteristický řez ulic 1.e (1:100)
  - 13.1.f/1.g charakteristický řez ulic 1.f/1g (1:100)
  - 13.2.a charakteristický řez ulic 2.a (1:100)
  - 13.2.b charakteristický řez ulic 2.b (1:100)
  - 13.2.c charakteristický řez ulic 2.c (1:100)
  - 13.2.d charakteristický řez ulic 2.d (1:100)
  - 13.2.e charakteristický řez ulic 2.e (1:100)
  - 13.2.h charakteristický řez ulic 2.h (1:100)
  - 13.2.ch/2.i charakteristický řez ulic 2.ch/2i (1:100)
  - 13.2.j charakteristický řez ulic 2.j (1:100)
  - 13.3.a charakteristický řez ulic 3.a (1:100)
  - 13.7.g charakteristický řez ulic 7.g (1:100)
  - 13.7.i charakteristický řez ulic 7.i (1:100)
- 14 řezopohledy, perspektivy
  - 14.1 řezopohled – oblast B
  - 14.2 řezopohled – oblast C
  - 14.3 nadhledová perspektiva – oblast A
  - 14.4 nadhledová perspektiva – oblast B
  - 14.5 nadhledová perspektiva – oblast C
  - 14.6 nadhledová perspektiva – oblast D
  - 14.7 perspektiva – bulvár
  - 14.8 perspektiva – historická stezka mezi RD
- 15 detaily veřejných prostranství (1:250)
  - 15.1 detail 1.c – obytná ulice v oblasti A (1:250)
  - 15.2 detail 1.f – obytná ulice v oblasti B (1:250)
  - 15.3 detail 3.a – zastávka VHD na bulváru (1:250)
  - 15.4 detail 7.e – veřejné prostranství v oblasti C (1:250)
  - 15.5 detail náměstí VP.2 (1:250)
- 16 návrh na změnu ÚP (1:2000)

## 11. Zkratky

---

AA – autorizovaný architekt  
BH – plochy bydlení - hromadné (funkční využití dle ÚP)  
BJ – bytová jednotka  
BI - plochy bydlení - individuální v rodinných domech – městské (funkční využití dle ÚP)  
CZT – centrální zásobování teplem  
DN – Diameter Nominal (vnitřní průměr potrubí)  
DS – plochy dopravní infrastruktury – silniční doprava (funkční využití dle ÚP)  
GIS – geografický informační systém  
HE - Helenín  
HZS – hasičský záchranný sbor  
IG – inženýrsko-geologický  
JI – Jihlava  
KA - autorizovaný krajinářský architekt  
KO – Kosov  
MHD – městská hromadná doprava  
MK – místní komunikace  
NP – nadzemní podlaží  
OD – obchodní dům  
OS – odstavné stání  
PP – podzemní podlaží  
PS – parkovací stání  
PV – plochy veřejných prostranství – s převahou zpevněných ploch (funkční využití dle ÚP)  
RZ – plochy individuální rekreace – zahrádkářské osady (funkční využití dle ÚP)  
ÚP – územní plán  
ÚS – územní studie  
VHD – veřejná hromadná doprava