

### Základní urbanistická koncepce

Návrh navazuje v rámci širších vztahů na již existující městské struktury. Vzhledem k tomu, že cílem je vytvoření celé nové městské čtvrti, lze si brát průhledové a strukturální příklady z jiných městských částí, jako je třeba velmi zdařené Labitzkého město na západ od centra Opavy, taktéž další průhledy v městě, blízké i vzdálené.

Vzhledem k tomu, že je oblast sevřena obytnou čtvrtí směrem na jih, Dukelskými kasárnami přes železniční trať směrem na západ a severovýchodně městským správním okrskem, lze očekávat, že vytvoření čtvrti s převahou bydlení a dostatkem funkcí pro obchod a služby bude vhodné nejen pro autonomní fungování celku, ale taktéž doplní nedostatkovost služeb v okolních čtvrtích.

Území je rozvrženo jako převážně bloková zástavba s možností architektonických akcentů. U navržených uzavřených bloků se předpokládá, vyjma odstavných stání pro zásobování, parkování v suterénu objektů, i přesah parkování do ploch vnitrobloků.

Struktura území je tvořena západně situovanou komunikací - prodlouženou ulicí Husovou. Z ní jsou cílově a pro běžnou veřejnou dopravu neprůjezdně obsluhovány tři komunikace přímo k blokům domů. Kompozičně a vizuálně významným prvkem pro celé území je kostel sv.Hedviky architekta Leopolda Bauera. Pěší tahy byly pro vizuální vjem při chůzi, jízdě na kole, či posezení v letní zahrádce či v zelené ploše mezi objekty, orientovány právě směrem k věži chrámu sv. Hedviky.

V opačné straně průhledu je pohled zakončen vstupními malými parkovými plochami či stávajícím objektem tzv. sirkárny (dnes v areálu společnosti INGE nemovitosti s.r.o.).

Navržené průhledy reagují na již existující průhledová pravidla ve městě. Je například k povšimnutí, že věž kostela sv. Hedviky je v průhledu od opavského kostela sv. Ducha přes ulici Poštovní, či v průhledech na příjezdu do města z Krnova, Bruntálu, od Ostravy. Osovým uspořádáním pěších tahů dojde k půdorysnému kosení ostrých úhlů a to má za důsledek šanci pro vznik kvalitního a individuálního veřejného prostoru, piazzet a drobných veřejných prostranství. Objekty, které jsou považovány za architektonicky cenné, zejména původní sirkárna, jsou v území návrhem ponechány a mohou se stát jakýmsi autentickým akcentem veřejného prostoru.

**Vzniká tak nová městská čtvrť, která je schopna i díky svému funkčnímu využití, vyplývajícímu z územního plánu, i díky svému navrženému charakteru, fungovat zcela autonomně a také zajistit deficitní funkce pro okolní částí města. V uvedeném případě se jedná zejména o bydlení, obchod a služby i přidružené funkce jako je dětské hřiště a rekreace či nekonečně deficitní parkování, umístěné pod terén. Čtvrť může tak být nejen obytným celkem, ale v souladu s ÚP také administrativním zázemím města.**

Vyjma přirozeného valu železnice, kde se počítá s možnou zástavbou a clonou mj.i zelení v funkční ploše OP-Z5, je celé území víceméně rovinatého či jen mírně svažitého charakteru, tudíž se předpokládá, že převezme niveletu, určenou nejbližším okolím, ulicemi Bochenkovou, Krnovskou a Starou silnicí.

### Prostorová regulace

Prostorová regulace jako celek je navržena s ohledem na vysoký standard kvality veřejného prostoru jako takového. Území, sousedící s hranicí ochranného pásma městské památkové zóny a v sousedství městské administrativní čtvrti a čtvrti s převažující rodinnou zástavbou, má být reprezentantem soudobé arhitektury a stavitelství. S ohledem na aktuální požadavky, vyplývající z §25, odst.4 vyhl.501/2006 Sb., o technických požadavcích na stavby v platném znění, je předpokladem dodržení uliční čáry v parteru objektu a v hraně uliční čáry je možná průměrně pětipodlažní výstavba, v nárožních akcentech či ustupujících podlažích i vyšší. Výšková hladina zástavby se navrhuje vyšší již z důvodu vyšších nároků na zakládání staveb a tím vyšší potřeby na výnosnost nadzemní zástavby.

Protilehlé uliční čáry jsou proto od sebe ve vzdálenosti 16m.

Základem uspořádání území, které je dále popsáno v rámci koncepce zeleně, je návaznost na páteřní komunikaci, vedoucí podél železnice coby prodloužená Husova ulice. Kolmé cílové dopravní komunikace mají zajistit dopravní obslužení území. Vedle tohoto ryze praktického a funkčního systému je prostředí nové městské čtvrti utvářeno prostorem pro pěší a cyklisty, taktéž prostorem pro významnou městskou zeleň. Každý pěší tah je tak orientován radiálně na jediný vizuálně hodnotný vztažný prvek celého území, tedy kostel sv. Hedviky, jehož věž je patrna z celého území. Z pohledu pěšího či cyklisty jsou však vizuální vjemy značně posíleny, a proto jsou právě těmto elementům věnovány ty nejhodnotnější vizuální vjemy z prostoru.

Vzniklým radiálním uspořádáním území vznikají objekty nepravidelného půdorysu,a to zejména v nárožích, kde vznikají ostré či tupé úhly. Takové stanovení geometrie uličních čar má za výsledek možnosti pro vznik kvalitní a zajímavé architektury ve specifickém novém prostředí. Zároveň v místech zakončení radiál v kraji území vznikají malé vstupní parkové plochy či piazzetty. Uvedené řešení dává celkově prostor pro vznik kvalitních ploch veřejného prostoru a pro vytvoření autenticity místa. V pěších průtazích vznikají zazeleněné a zásakové pásy o šířce 10m. Jedná se o intenzivní parkové prostředí s různými možnostmi využití.

### Zeleň

Vzhledem k ne zcela příznivým a mnohdy proměnlivým geologickým podmínkám pro zakládání staveb v území lze předpokládat požadavek na poněkud vyšší podlažnost. Návrh s takovým požadavkem počítá a stanovuje šířku veřejného prostoru na 16 m. V případě komunikací pro automobily jsou navrženy zatravněné pásy mezi pěší a pojezdnou komunikací.

V případě komunikací pro automobily budou realizovány zatravněné pásy mezi pěší a pojezdnou komunikací, mající za primární cíl zazelenění pásu mezi pěší a pojzdnou částí území a zároveň možnost pro krátkodobá parkovací stání. V případě pěších propojení budou ve středu ulice realizovány zelené pásy o šířce 10 m a délce celé ulice.Příčné pěší propojení zelených pásů bude z materiálem a skladbou povrchů umožňovat celoplošné vsakování dešťových vod.

Zelené plochy jsou koncipovány částečně jako vsakovací průlehy pro vsakování dešťových vod z menších bloků.

Ploché střechy objektů je vhodné opatřit v souladu s adaptační strategií vegetačními povrchy.

### Zeleň ve vnitroblocích

Vnitrobloky lze z části zastavět tak, že plocha podzemních garáží bude zasahovat částečně do vnitrobloku. Plochy, které nejsou vymezeny nadzemní částí objektu a zároveň jsou podzemními garážemi zastavěny, budou opatřeny vegetačními střechami a budou pouze tak rozsáhlé, aby umožnily zasakování dešťových vod z objektů po obvodu. Dále viz. hospodaření s dešťovými vodami.

Vnitroblok jako fenomén se dostává do současného městského plánování. Jedná se o primárně zelenou plochu, která může nacházet své uplatnění rozličnými způsoby. Jako zástupce veřejné zeleně ve vnitrobloku byl proto zvolen největší, vnitroblok C3. Předpokládá se tak vstup parteru nejen do veřejného uličního prostoru, ale také právě do prostoru vnitrobloku. Vedle parkových úprav může být součástí například veřejná zahrada, dětská hřiště či další pobytová forma v zeleni.

### Hospodaření s dešťovými vodami

Z pohledu hospodaření s dešťovými vodami bude území koncipováno jako autonomní. Zpevněné plochy budou realizovány jako zásakové. Dešťové vody ze střech objektů budou odváděny do jímek na dešťovou vodu, odkud budou následně využívány jako šedé vody na zalévání a na splachování. Přepady z jímek budou vyvedeny do vsaků. V případě bloků B2, B3, C1, C2, C3 a C4 bude vsakování zajištěno ve vnitrobloku. Plochy podzemního parkování budou v takovém půdorysném rozsahu, aby bylo prokazatelně možno v každém takovém bloku vsakovat dešťové vody. V případě ostatních bloků bude vsakování zajištěno v rámci ploch veřejné zeleně.

### Koncepce dopravy

Základním principem navržené koncepce dopravy je jasná hierarchie, kdy páteřní komunikací je prodloužení ulice Husovy, ústící kolmo do Staré silnice. Na tuto páteřní komunikaci jsou navrženy tři kolmé větve, mající za cíl obslužení území jako koncové větve. Zásobování v území je umožněno mj. průjezdem po zpevněné ploše v pěších částech.

Navržené řešení umožní v rámci širší dopravy odlehčení křižovatce Bochenkova - Krnovská, v návaznosti také vzdálenějším křížením Hany Kvapilové - Krnovská a Olomoucká - Vančurova. Tímto přispěje k zajištění vyšší plynulosti dopravy, což je považováno za žádoucí.

Doprava v klidu je koncipována jako podzemní, v suterénu samostatných objektů. Na terénu jsou podél pojezdné komunikace umístěna odstavná parkovací stání, a to pouze na zatravněovacích tvarovkách, řídice umístěných podél uličního profilu části pojezdné. Jelikož se jedná o ulice primárně slepé, hlavním cílem je zajistit dopravu do podzemních parkovišť, což má dopravu v čtvrti značně zklidnit. V případě, že je nezbytné, má komunikace na konci slepé ulice charakter obratiště.

### Koncepce technické infrastruktury

Technická infrastruktura, obdobně jako dopravní infrastruktura, je vedena páteřní komunikací a z ní napojená do jednotlivých rozvodů s tím rozdílem, že rozvody jsou z technických důvodů okruhovány, a to dle potřeb jednotlivých správců sítí. Konkretizace technické infrastruktury v rozsahu pro územní studii je v samostatné kapitole. Další řešení je předmětem navazující DUR.

### Etapizace

Návrh je rozvržen do etap a to s ohledem na zajištění dopravní obsluhu území, na zajištění zásobování území energiemi a s ohledem na majetkoprávní vztahy v území. Majetkoprávní souvislosti byly konzultovány s významnými majiteli nemovitostí a pozemků v území.

V první etapě se předpokládá zastávění parcel, které jsou v přímé návaznosti na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

Druhá etapa navazuje přímo na prodlouženou Husovu ulici a převážně v území v majetku statutárního města Opavy.

Třetí etapa je navazující na etapu II a majetkově se nachází převážně na soukromých pozemcích. Majitelé mají však možnost v relativně malé vzájemné závislosti svůj díl III. etapy realizovat.

Stávající průmyslová zástavba a činnost v oblasti lehkého průmyslu v území neomezuje realizaci I. a II. etapy.

NÁZEV AKCE /	ÚZEMNÍ STUDIE PRO PLOCHU OP-P5 V K.Ú. OPAVA - PŘEDMĚSTÍ			
NÁZEV VÝKRESU /	PRŮVODNÍ ZPRÁVA			ZPRACOVATEL / ROAD2 architekti s.r.o.
MĚŘÍTKO VÝKRESU /		POŘIZOVATEL /	MAGISTRÁT MĚSTA OPAVY	Sokolská třída 104/2, 70200 Moravská Ostrava
ČÍSLO VÝKRESU /	05.2		Oddělení územního plánování	Ing.arch. Zuzana Stanjurová Mateiciucová
			Odbor výstavby a územního plánování	road2architekti@gmail.com / +420 607 112 383