



REURBANIZACE ŽĎÁR NAD SÁZAVOU

Autor: Bc. Adam Indrych
Vedoucí práce: Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

Ateliér: NGA051 Ateliér urbanistické tvorby
Ročník/semestr/rok: 5. / letní / 2025-2026

PRŮVODNÍ ZPRÁVA	1
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	2
ANALÝZA ROZVOJE ZÁSTAVBY	3
ANALÝZA DOPRAVY	4
PROBLÉMOVÝ VÝKRES 1:20 000	5
ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ	6
ANALÝZA DOPRAVY V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	7
ANALÝZA ÚZEMNÍHO PLÁNU V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	8
ANALÝZA PARTERŮ A SLUŽEB V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	9
ANALÝZA HUSTOTY ZASTAVĚNOSTI V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	10
ANALÝZA ZELENĚ V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	11
PROBLÉMOVÝ VÝKRES 1:2000	12
MASTERPLAN	13
ZELEŇ A VEŘEJNÝ PROSTOR	14
DOPRAVA A FUNKCE	15
SCHÉMA ETAPIZACE VÝSTAVBY	16
AXONOMETRIE ZÁSTAVBY	17
MODELOVÉ ZOBRAZENÍ PŘÍSTUPU NA NÁMĚSTÍ REPUBLIKY	18
URBANISTICKÝ DETAIL - HAVLÍČKOVO NÁMĚSTÍ	19
FYZICKÝ MODEL - HAVLÍČKOVO NÁMĚSTÍ	20

STÁVAJÍCÍ STAV

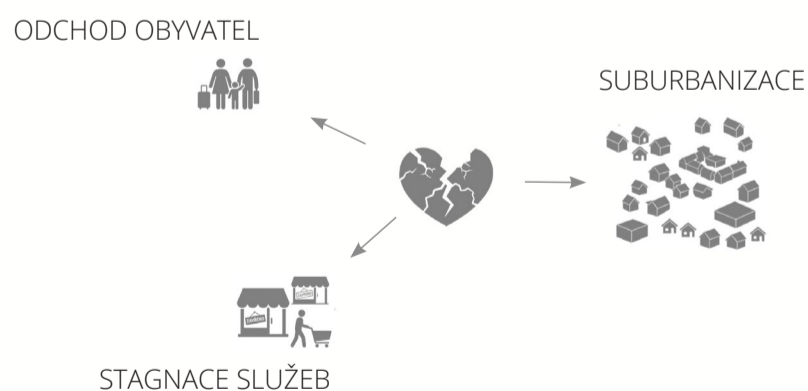
Město Žďár nad Sázavou se vyznačuje unikátní polohou v krajině na pomezí Čech a Moravy, přímo na březích řeky Sázavy. Jeho historický vývoj byl formován především blízkostí významného cisterciáckého kláštera a později poutního kostela sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře. Tato památka zapsaná na seznamu UNESCO představuje absolutní klenot regionu a generuje značný turistický potenciál. Samotné centrum města však v současnosti nedokáže tento potenciál adekvátně využít a napojit na něj svůj uliční život. Během druhé poloviny 20. století prošlo město masivní industriální a sídlištní výstavbou, která původní historické jádro necitlivě obklopila a částečně narušila. Dnes řešené území trpí výrazným odchodem obyvatel do okrajových částí a prožívá typický proces suburbanizace. Tento jev vede ke stagnaci služeb v centru. Samotné centrum pak ztrácí atraktivitu a život. Obyvatelé během dne odjíždějí za

prací, přičemž střed města slouží spíše jako tranzitní prostor než jako cíl cesty. Hlavní průtahové komunikace vytvořily z jádra města fragmenty odříznuté od řeky i od klidových zón, což celkový úpadek centra jen urychluje.

SWOT ANALÝZA

Analýza stávajícího stavu poukazuje na výrazné strukturální i funkční deficity, které však představují silný odrazový můstek pro celkovou revitalizaci. Zásadní hodnotou a silnou stránkou území je přítomnost historické zástavby, například v okolí Havlíčkova náměstí či kostela sv. Prokopa, a bezprostřední kontaktsřekou Sázavou, jež tvoří přirozenou osu modrozelené infrastruktury. Území rovněž těží z vysoké koncentrace klíčových institucí, dobré obslužnosti městskou hromadnou dopravou a ideální pěší dostupnosti do deseti minut. Tyto přednosti jsou však v současnosti silně potlačovány dominancí automobilové dopravy. Rušné komunikace území

fragmentují, vytvářejí nebezpečné prostředí pro chodce a spolu s vizuálně i funkčně degradovaným uličním parterem nesoucím těžký otisk socialismu centrum města umrtvují. Obrovským negativem jsou pak rozsáhlé vyasfaltované plochy povrchových parkovišť, které v letních měsících generují kritickou tepelnou zátěž a stávají se takzvanými tepelnými ostrovy. Přesto se zde otevírají významné příležitosti. Plánovaný obchvat města skýtá historickou šanci pro zklidnění tranzitu a celkovou humanizaci hlavního bulváru. Nevyužitá proluka a předimenzovaná parkoviště navíc nabízejí cenné rezervy pro logické doplnění městské struktury a oživení ulic. Pokud by však nedošlo k radikálnímu zásahu a proaktivní adaptaci veřejného prostoru na klimatické změny, město čelí vážné hrozbě dalšího úbytku obyvatel, postupnému opuštění centra zbylými službami a jeho naprosté degradaci na neobyvatelnou tranzitní zónu.



NAVRHOVANÝ STAV

Hlavní vizí projektu je reurbanizace. Koncept reaguje na rozpadlé měřítko města zcelením uliční čáry a transformací nevyužitých proluk. Místo plošné demolice stávajících socialistických bloků je přístupováno k jejich konverzi i pomocí lehké, adaptabilní konstrukci. Těmito novotvory je vytvářena aktivní fasáda plná pavlačí, schodišť a pobytových teras, čímž je zajišťována chybějící sociální interakce a funkční mix. V rámci návrhu dochází ke změně dopravy, kdy centrum již není chápáno jako tranzitní, ale stává se cílovou destinací. Zklidněním hlavní osy a převedením dopravy mimo centrum je prostor navrácen komunitě. Odstraněním drobných nefunkčních objektů jsou otevírány nové možnosti pro smysluplnou zástavbu a kvalitnější stávajících ploch. Místo monotónních asfaltových plání je vytvářena bohatá síť veřejných, poloveřejných a polosoukromých prostor. V rámci předloženého návrhu

dochází k navrácení funkce bydlení přímo do jádra města, čímž je účinně předcházeno jeho vylidňování po konci pracovní doby.

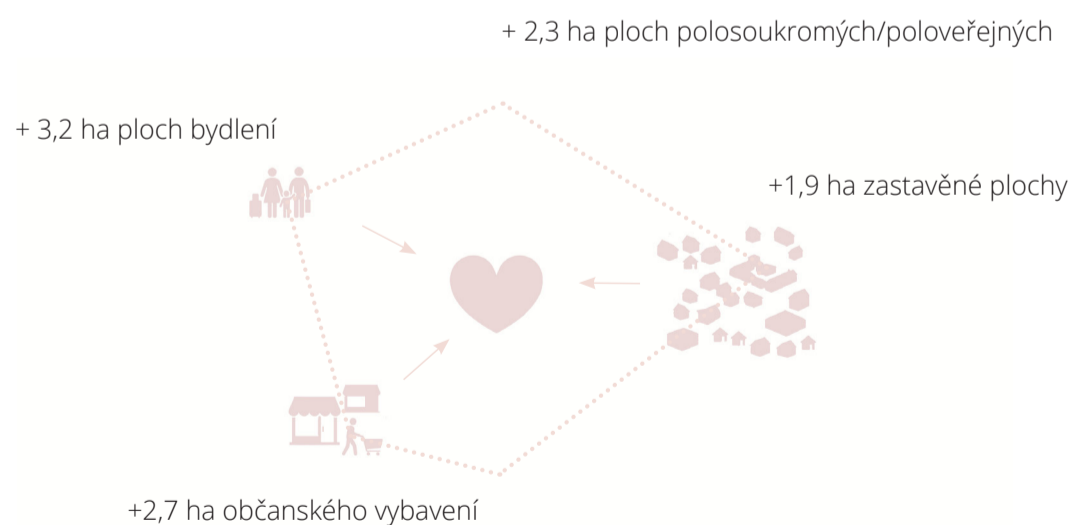
BYDLENÍ, SLUŽBY A MOBILITA

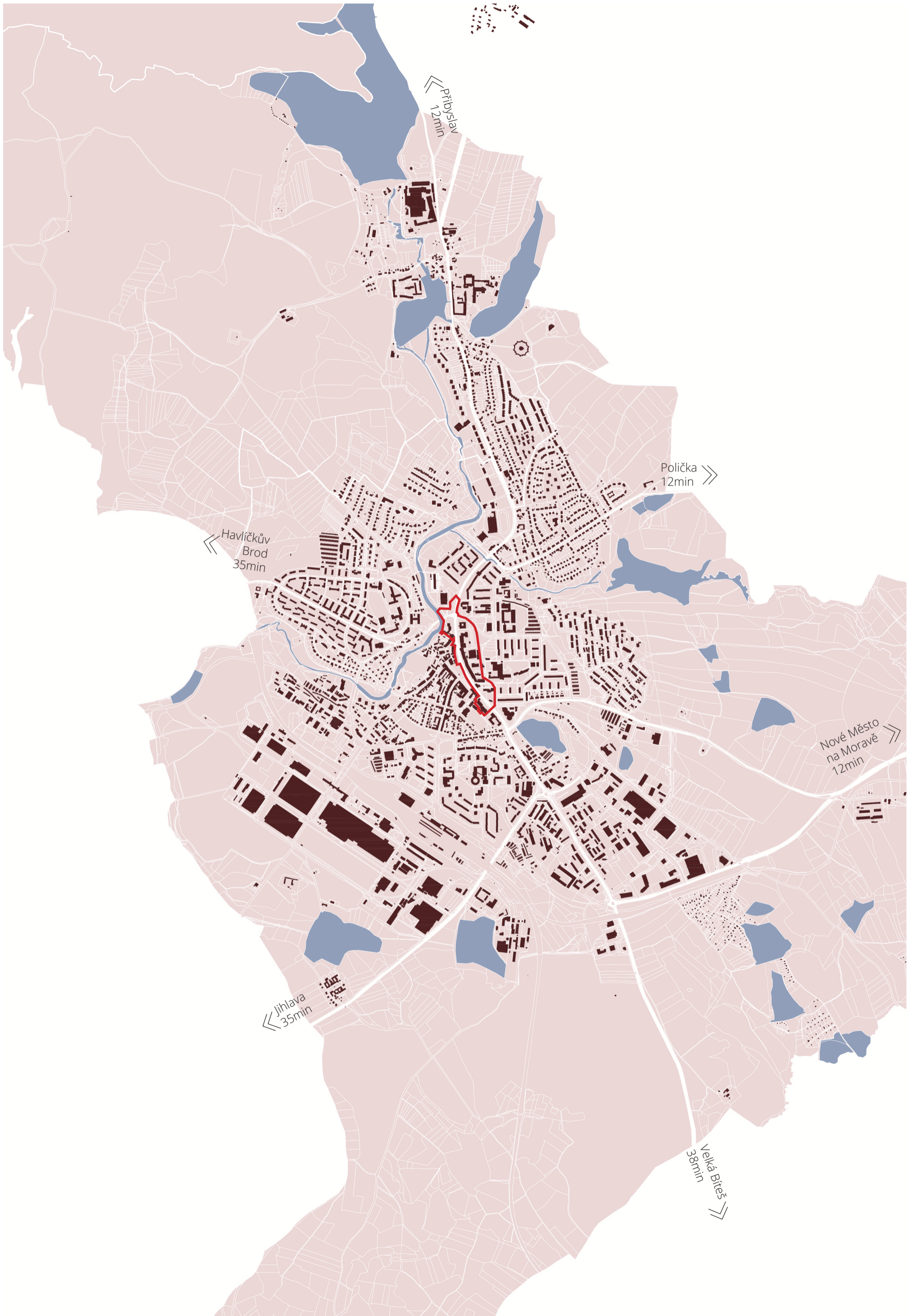
Novou zástavbou a inovativními nástavbami stávajících objektů je generováno 3,2 hektaru ploch určených pro bydlení. Vytvořen je tak atraktivní mix komunitních, standardních i start-up bytů, který území obohacuje o přibližně 400 nových bytových jednotek. Tento obytný rozvoj je úzce provázán s doplněním občanské vybavenosti o celkové rozloze 2,7 hektaru. Hlavní důraz je kladen na aktivní parter, do kterého jsou integrovány flexibilní ateliéry, bistra či vertikální tržnice, schopné pružně reagovat na aktuální potřeby. Ruku v ruce s tím je realizována i zcela nová koncepce mobility. Naddimenzovaný průtah městem se transformuje na zklidněný profil s rychlostním omezením 30 km/h,

jenž je přirozeně sdružen s provozem MHD. Absolutní prioritu získává bezpečná mikromobilita, přičemž vnitrobloky přecházejí do režimu sdíleného prostoru zcela bez bariér.

ZELEŇ VE VEŘEJNÉM PROSTORU

Zásadní proměnou prochází rovněž doprava v klidu. Rušivá povrchová parkoviště jsou odstraněna a jejich kapacita 600 parkovacích stání se přesouvá do nově navržených krytých parkovacích objektů a podzemních garáží. Střechy garáží jsou následně zapojeny do uličního života jako pochozí atria, čímž je vytvořena zcela nová, pobytově atraktivní výšková úroveň města. Tímto krokem je zásadně napomoženo celkovému rozšíření zelených ploch o 2,3 hektaru. Nově vybudované komunitní zahrady, stromořadí a vsakovací průlehy nejen vizuálně propojují centrum s přilehlým koridorem Sázavy, ale především zdržují srážkovou vodu v místě dopadu a výrazně ochlazují okolní mikroklima.





Píseňslav
12min

Polička
12min

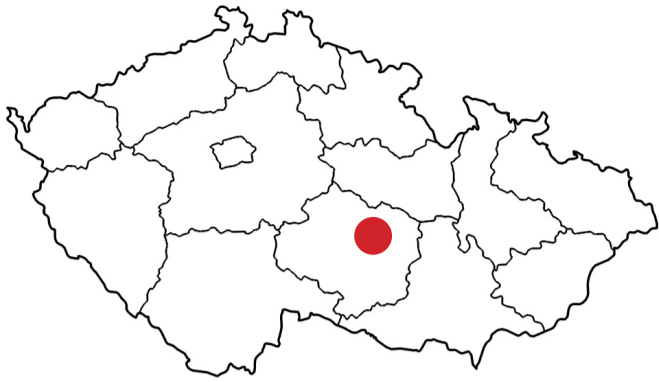
Havlíčkův
Brod
35min

Nové Město
na Moravě
12min

Jihlava
35min

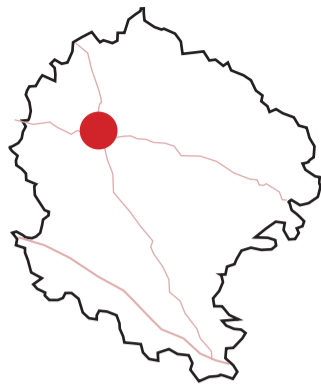
Velká Bítěš
38min

ŽDÁR V RÁMCI ČR



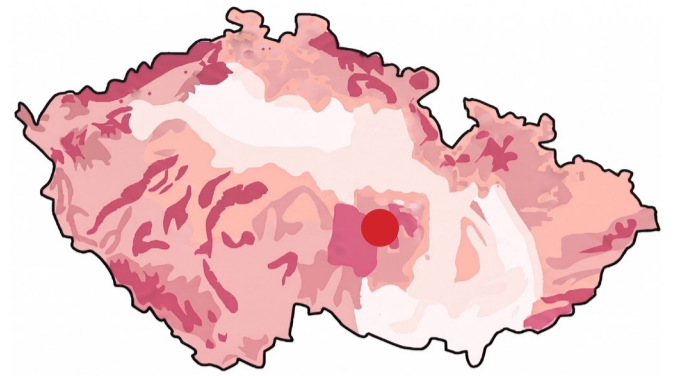
Město Žďár nad Sázavou se nachází přesně na historickém pomezí Čech a Moravy. Z administrativního hlediska plní roli jednoho z klíčových uzlů Kraje Vysočina. Území je pevně zasazeno do unikátní topografie Žďárských vrchů a leží na hlavní evropské rozvodnici.

ŽDÁR V RÁMCI OKRESU



Žďár nad Sázavou funguje jako významný dopravní bod s výbornou dostupností do okolních regionálních center, jako jsou Havlíčkův Brod (35 minut), Jihlava (35 minut), a s velmi dobrou vazbou na moravskou metropoli Brno (1 hodina a 27 minut).

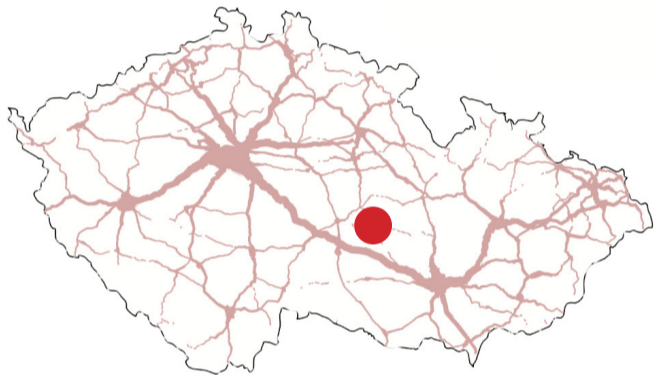
TOPOGRAFIE V RÁMCI ČR



Zvlněný reliéf a kontakt s cennými přírodními prvky definují vizuální ráz města. Právě tento topografický kontext zásadně podtrhuje urbanistickou nutnost zastavit proces suburbanizace a soustředit stavební rozvoj dovnitř města.

● -poloha města Žďár nad Sázavou

SILNIČNÍ DOPRAVA V RÁMCI ČR



Územím města procházejí strategické komunikace I. třídy, které zajišťují nadregionální vazby. Stěžejní osou je silnice I/37, jež plní roli spojnice mezi D1 a Pardubickým krajem. Tuto trasu doplňuje silnice I/19, která obsluhuje západovýchodní dopravní proudy.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V RÁMCI ČR



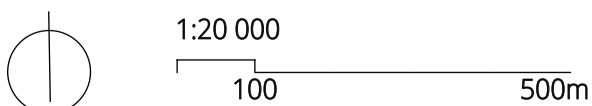
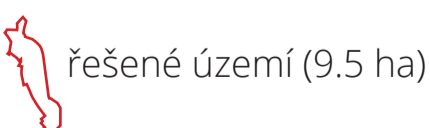
Z hlediska kolejové infrastruktury plní Žďár nad Sázavou roli významného regionálního a nadregionálního uzlu. Město leží na důležité celostátní dráze spojující Prahu a Brno, což zajišťuje kapacitní a pravidelné spojení s hlavními metropolemi.

ÚSES V RÁMCI ČR



Hlavní ekologickou osou a stěžejním prvkem ÚSES je zde řeka Sázava, jež v širším měřítku funguje jako páteřní biokoridor propojující město s cennou okolní přírodou a modro-zelenou infrastrukturou kraje. V současném stavu je v centru výrazně narušena.

LEGENDA





ZÁSADNÍ HISTORICKÁ OBDOBÍ

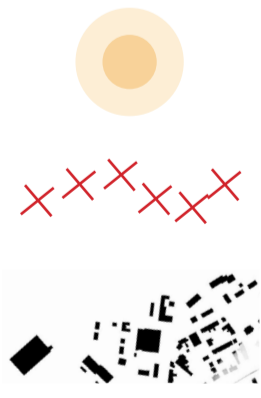
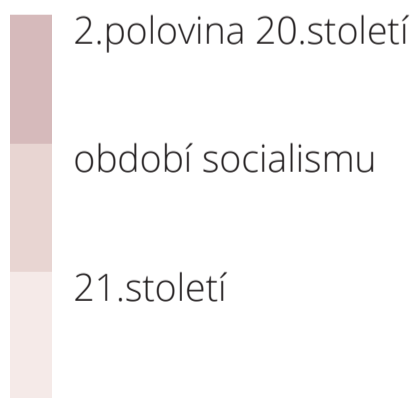
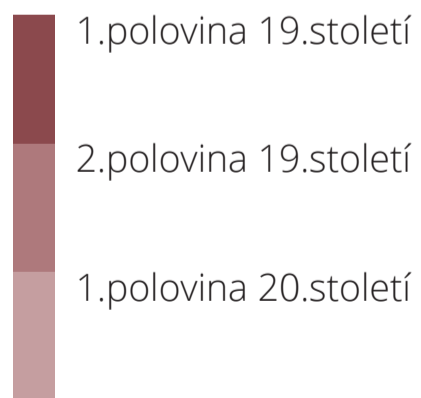
Největšího kulturního a stavebního rozkvětu dosáhlo území na počátku 18. století. V této éře byl realizován unikátní soubor barokně-gotických staveb podle návrhů architekta Jana Blažeje Santiniho-Aichela, z nichž poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře představuje památku celosvětového významu (dnes zapsanou na seznamu UNESCO). K útlumu rozvoje došlo na konci 18. století po zrušení kláštera v rámci josefinských reforem. Nový hospodářský impuls přinesla až postupná industrializa-

ce a napojení města na železniční síť na přelomu 19. a 20. století. Zcela radikální urbanistický a demografický zlom však nastal ve druhé polovině 20. století. V souvislosti se založením těžkého průmyslu a strojírenských podniků došlo k masivnímu přílivu obyvatelstva. Historická stopa města byla obklopena rozsáhlou sídlištní výstavbou a samotné jádro utrpělo řadu necitlivých zásahů. Tím nejdestruktivnějším bylo protnutí centra širokými dopravními průtahy, které přinesly zátěž tranzit-

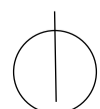
ní dopravy a město fyzicky rozdělily. V současnosti se tak Žďár nad Sázavou potýká s dlouhodobými důsledky tohoto neorganického socialistického plánování. Dochází zde k typickému procesu suburbanizace, kdy obyvatelé opouštějí degradované, dopravou zatížené centrum a přesouvají se na okraje města. Právě na tyto historicky vzniklé prostorové a sociální deficity přímo reaguje předložený urbanistický koncept, jehož primárním cílem je zcelení narušených struktur a navrácení života do opomíjeného jádra.



ROZVOJOVÉ OBDOBÍ




kostel sv. Jana Nepomuckého
 asanace historického jádra
 v období socialismu
 stávající zástavba








LEGENDA

-  komunikace I.třída
-  komunikace II.třída
-  komunikace III.třída
-  vedlejší komunikace
-  železnice
-  území plánovaného obchvatu
-  vodní plochy

VYTÍŽENOST PARKOVÁNÍ V CENTRU

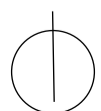
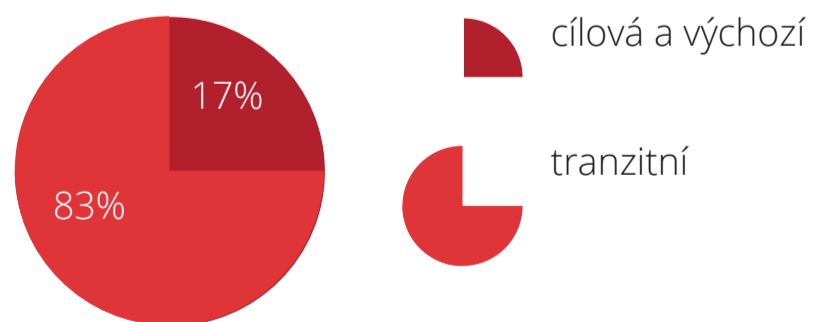
-  -průměrně 60 - 79,9%
-  -průměrně 80 - 99,9%
-  -průměrně více než 100%

HUSTOTA DOPRAVY

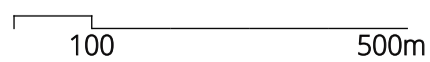
-  vysoká
-  střední
-  nízká



PODÍL TRANZITNÍ, CÍLOVÉ A VÝCHOZÍ DOPRAVY



1:20 000





LEGENDA



komunikace I.třídy



komunikace II.třídy



komunikace III.třídy



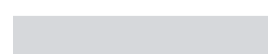
vedlejší komunikace



železnice



území plánovaného obchvatu



vodní plochy



kolize cyklo/pěší/motorizované



linky MHD



zastávka MHD



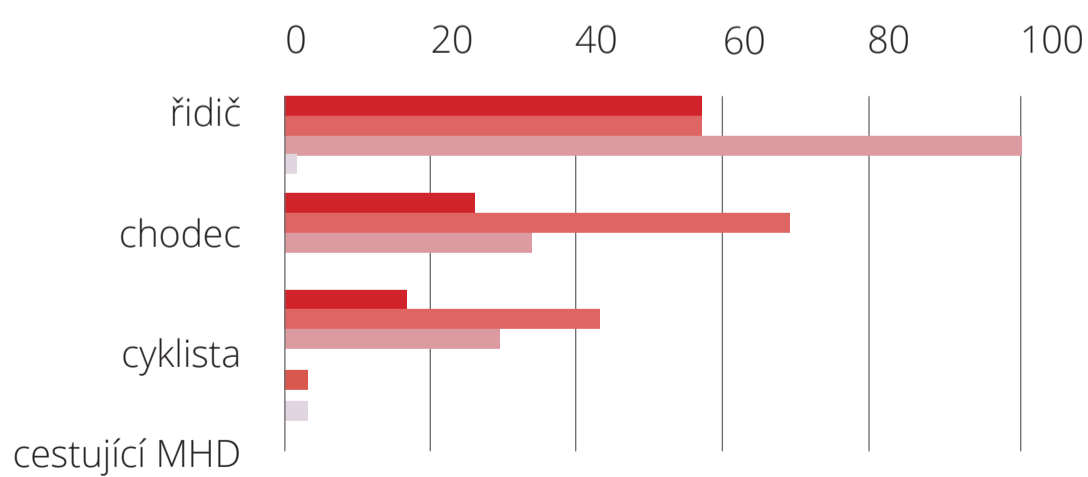
cyklotrasa



docházková vzdálenost 15min



GRAF INCIDENTŮ V DOPRAVĚ
POČET INCIDENTŮ (%)



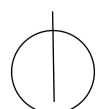
ZÁVER DOPRAVY

SILNÉ STRÁNKY

- dobrá dostupnost
- rozsáhlá síť MHD
- cyklotrasy

SLABÉ STRÁNKY

- dominance silnice I/37
- přetížení statickou dopravou
- konflikt dopravy a pobytu



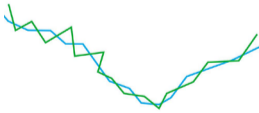



1:20 000




100 500m



POZITIVA

-  -hodnotné památky
-  -bohatá okolní příroda
-  -modro-zelená infrastruktura
-  -sít' MHD a uzel železnice
-vysoká vybavenost služeb
-mikromobilita a dostupnost

NEGATIVA

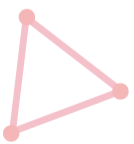
-  -doprava rozděluje město
-fragmentace sídelních struktur
-  -slabá identita městského jádra
-fragmentace cyklotras
-parkovací kolaps v centru
-  -rozsáhlý průmysl



ROZVOJ



- zklidnění dopravy díky obchvatu
- sjednocení města



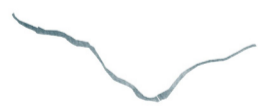
- zvýšení mikromobility
- rozvoj MZI infrastruktury
- posílení zástavby a bydlení v centru

LIMITY

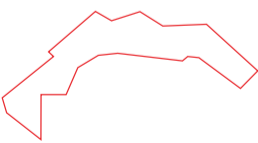


- prohlubování necelistvosti města
- degradace centra města
- suburbanizace

LEGENDA



vodní plochy

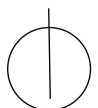


zájmová oblast



stávající zástavba

- 1 náměstí Republiky
- 2 Havlíčkovo náměstí
- 3 křižovatka magistrály
- 4 sídliště na Dolní
- 5 u hřbitova









1:10 000



50 250m







LEGENDA

-  komunikace I.třídy
-  komunikace II.třídy
-  vedlejší městská komunikace
-  cyklistické trasy
-  vodní plochy
-  zájmová oblast
-  stávající zástavba

DOPRAVA V KLIDU A MHD

-  zastávka MHD
-  parkování

HLUKOVÁ ZÁTĚŽ DOPRAVY

-  kritická hluková zátěž
-  -průtah I/37 jako zdroj
-  zvýšená hluková zátěž
-  střední hluková zátěž

ZÁVĚR DOPRAVY

SILNÉ STRÁNKY

- dobrá dostupnost
- rozsáhlá síť MHD
- cyklotrasy

SLABÉ STRÁNKY

- bariéra silnice I/37
- rozsáhle plochy parkování
- akustický smog



FUNKČNÍ VYUŽITÍ



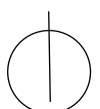
ZÁVĚR ÚZEMNÍHO PLÁNU

SILNÉ STRÁNKY

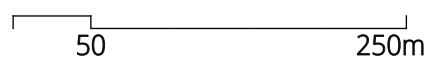
- kombinace bydlení a služeb v jádru města
- klíčové instituce v blízkosti centra
- podpora modro-zelené infrastruktury

SLABÉ STRÁNKY

- neefektivní využití v jádru
- absence regulace nepropustných povrchů



1:10 000





CHARAKTER ULIČNÍHO PARTERU

- aktivní parter
- degradovaný parter
- slepý parter

LEGENDA

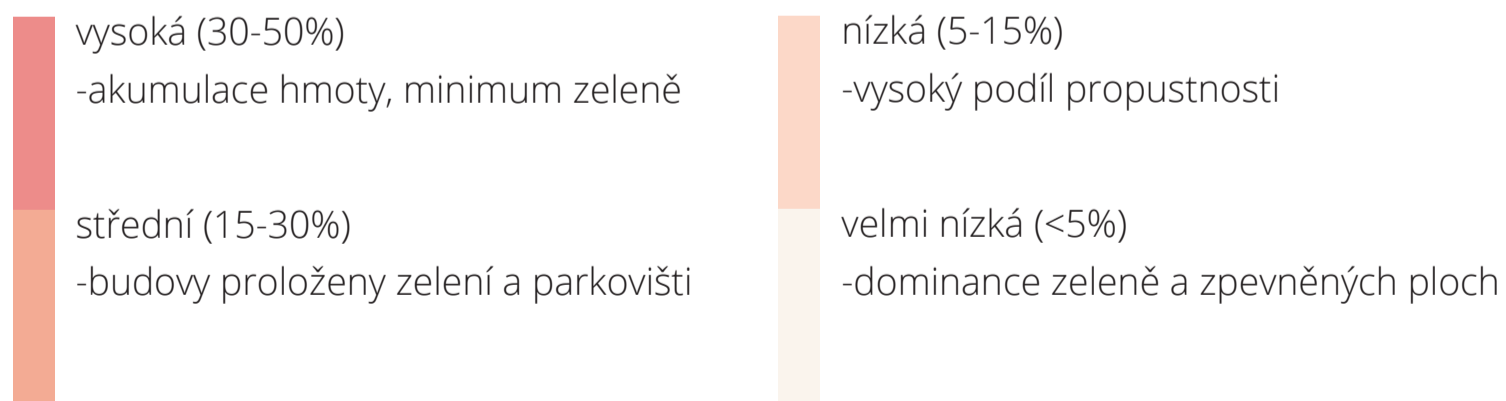
- vodní plochy
- zájmová oblast

SLUŽBY

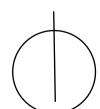
- městská správa
- kultura
-dům kultury, muzeum, kino
- stravování
-kavárna
- stravování
-restaurace
- zdravotnictví
-polyklinika
- sport a rekreace
- středisko volného času
supermarket
- školská zařízení
-ZŠ, gymnázium, SPŠ



MÍRA HUSTOTY ZASTAVĚNOSTI



segment 50x50 metrů

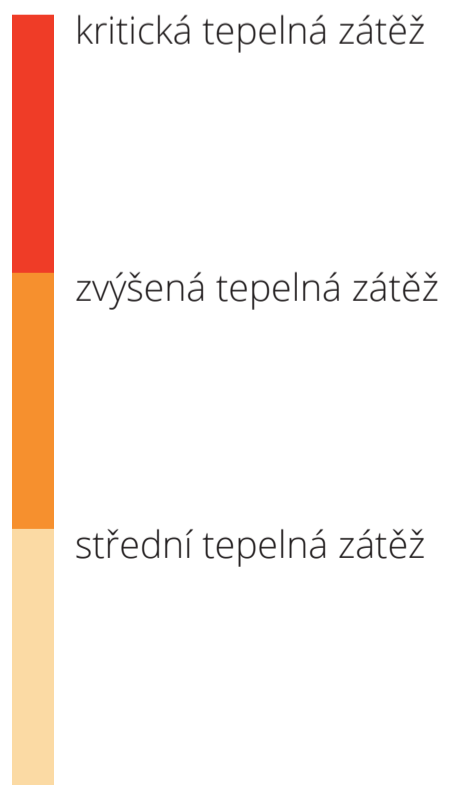


1:10 000

 50 250m



TEPELNÉ OSTROVY V LETNÍCH MĚSÍCÍCH



LEGENDA





- sucho
- chybí polostín



- sídelní zeleň
- chybí rozmanitost
- zelený asfalt



- rozsáhlé zpevněné plochy
- asfalt, beton, kámen
- tepelné ostrovy

SILNÉ STRÁNKY

- blízkost vodního toku
- existence sídelní zeleně

SLABÉ STRÁNKY

- nekvalitní stejnorodá zeleň
- teplo a sucho v centru
- slabá biodiverzita
- nepropustné povrchy

PŘÍLEŽITOSTI

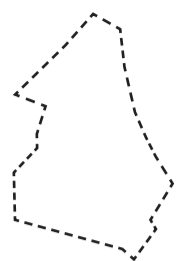
- rozvoj modro-zelené infrastruktury
- zkvalitnění prostředí vhodnou výsadbou
- zvýšení atraktivity centra

HROZBY

- degradace mikroklimatu bez kvalitní zeleně
- intenzifikace tepelných ostrovů
- nedostatečný vsak dešťových vod



HODNOTY



- historická zástavba
- náměstí
- obslužnost MHD



- modro-zelená infrastruktura
- dostupnost služeb
- docházková vzdálenost 5-10 min.

PROBLÉMY



- degradovaný parter a fasády



- rušná komunikace
- nebezpečí pro mikromobilitu
- vytíženost parkováním



- rozsáhlé zpevněné volné plochy



- volné průchody a narušení uliční čáry

ROZVOJOVÉ MOŽNOSTI



- rekonverze



- odstranění nefunkčních objektů
- rozšíření zeleně
- zklidnění dopravy
- zkvalitnění zpevněných ploch
- doplnění zástavby a funkcí

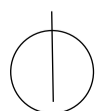
LIMITY

- ztráta života v centru
- degradace mikroklimatu
- necitlivé zásahy

LEGENDA



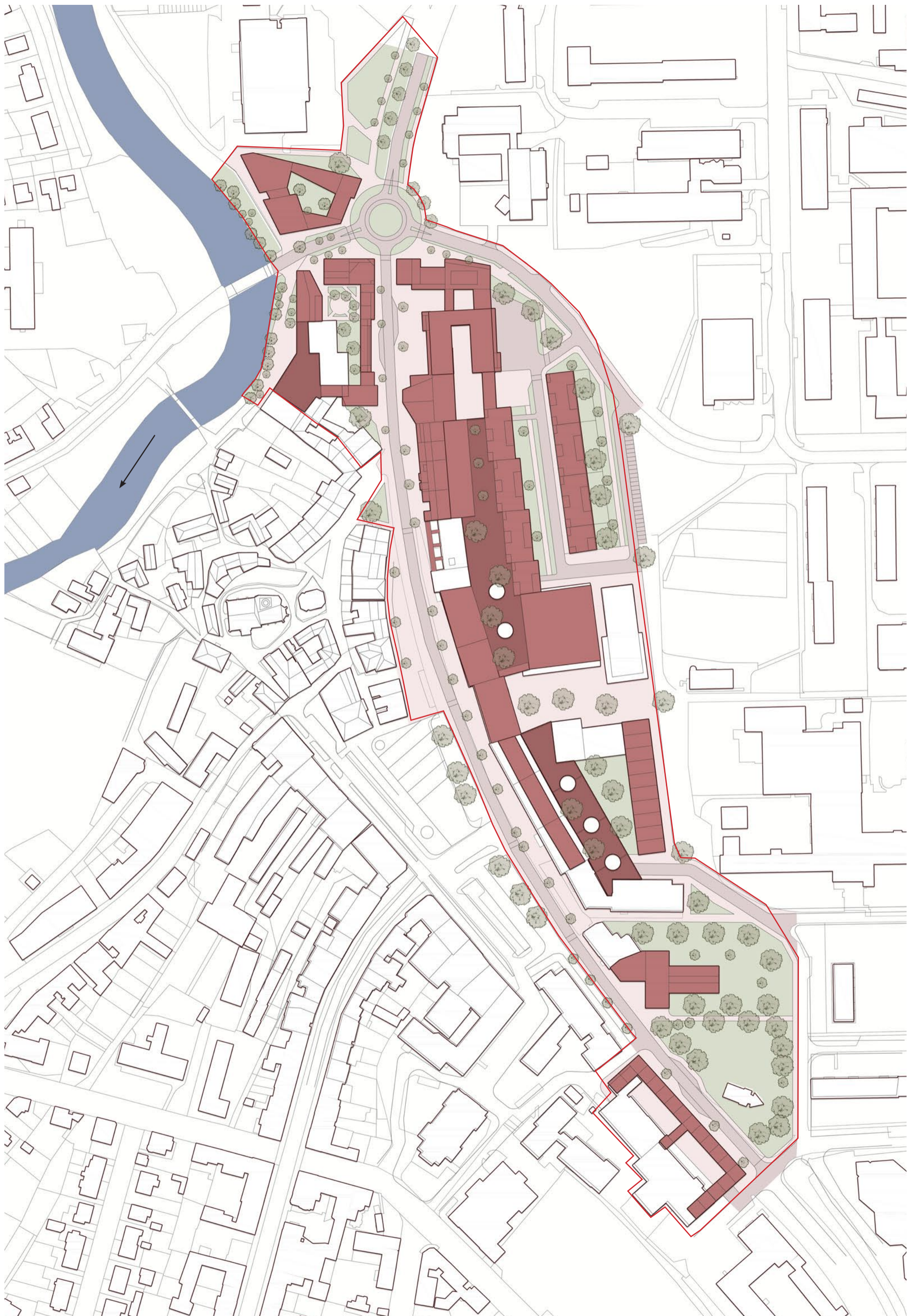
řešené území (9.5 ha)

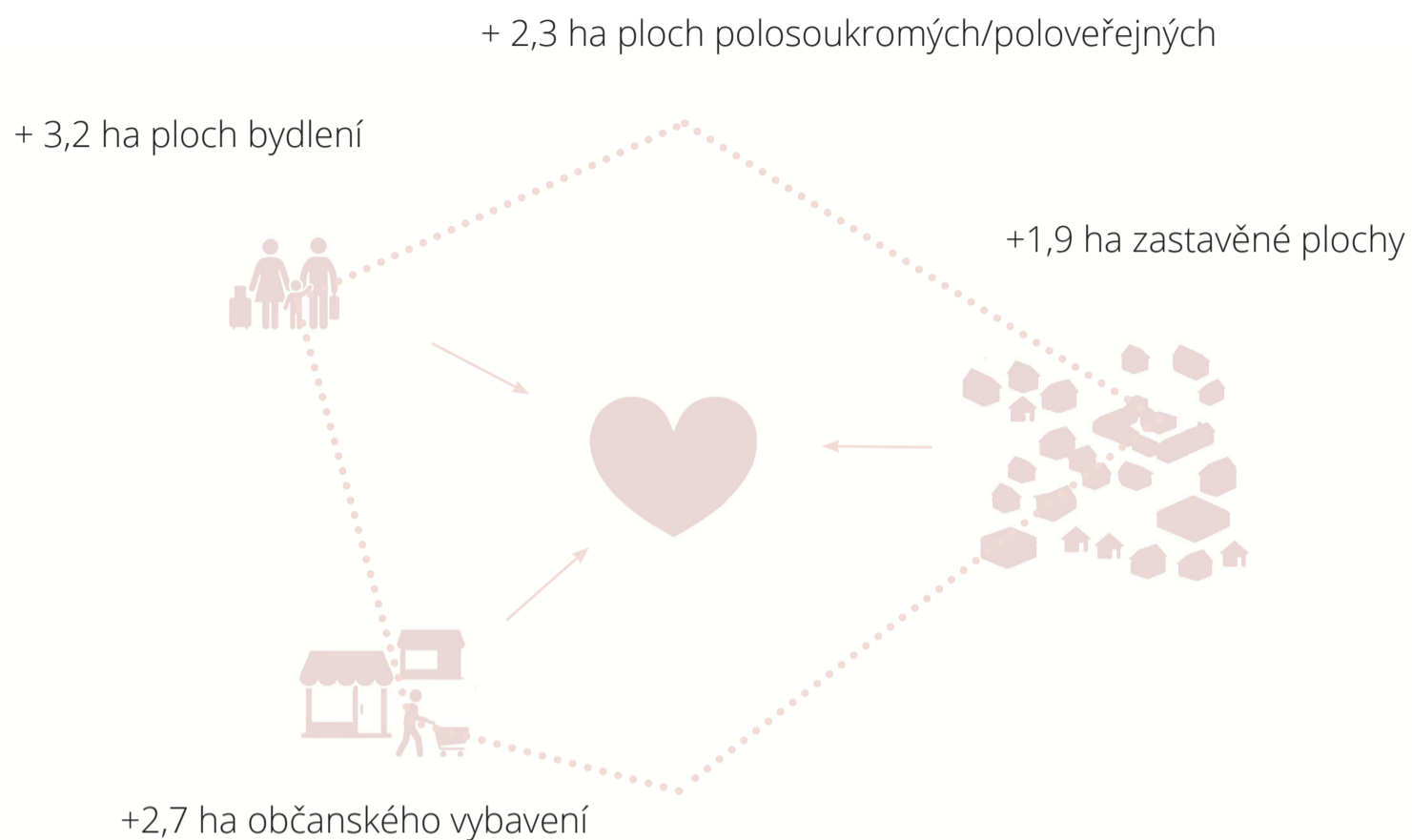


1:2000

10

50m



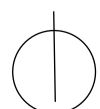


LEGENDA

-  silnice
-  zpevněné plochy
-  plochy zeleně
-  řeka Sázava
-  nová zástavba
-  stávající zástavba
-  navržený kruhový objezd
-  navržené stromy
-  navržená zastávka MHD
-  krytá parkovací stání s pochůzí střechou



řešené území (9.5 ha)



1:2000

10

50m

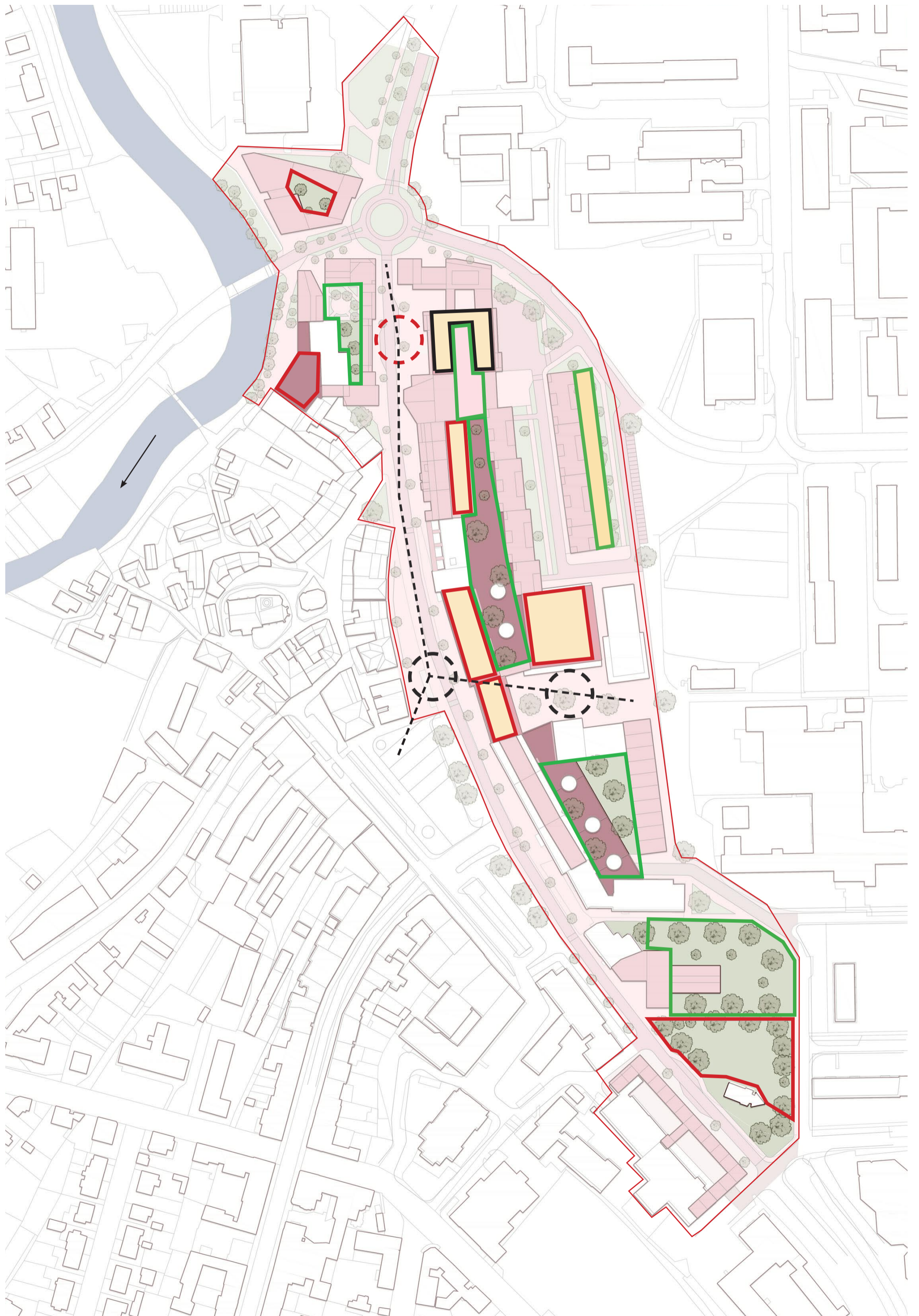
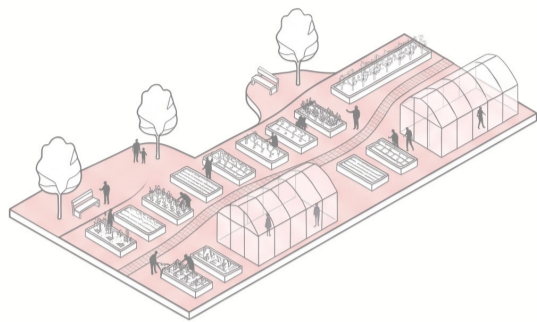
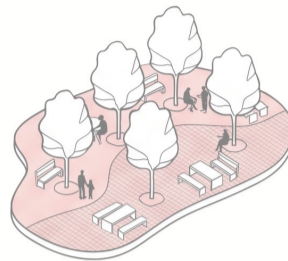


DIAGRAM NAVRŽENÝCH FUNKCÍ

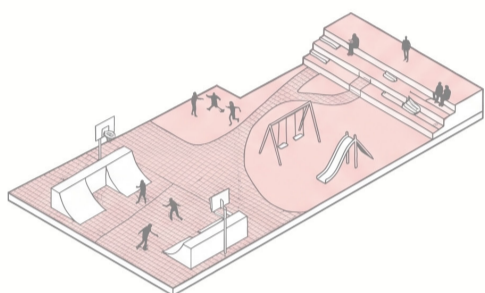
KOMUNITNÍ ZAHRADY



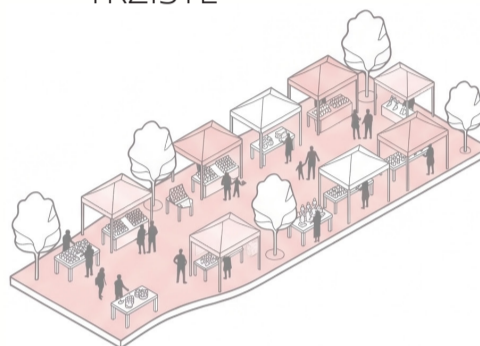
POSEZENÍ



SPORT



TRŽIŠTĚ



LEGENDA



navržené dřeviny



plochy veřejné zeleně



soukromý prostor pro zeleň



poloveřejný prostor pro zeleň



polosoukromý prostor pro zeleň



střešní polosoukromý prostor pro zeleň



střešní poloveřejný prostor - volnočasové plochy/sport



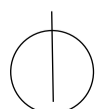
veřejný prostor - Havlíčkovo náměstí



veřejný prostor - tržičtĚ



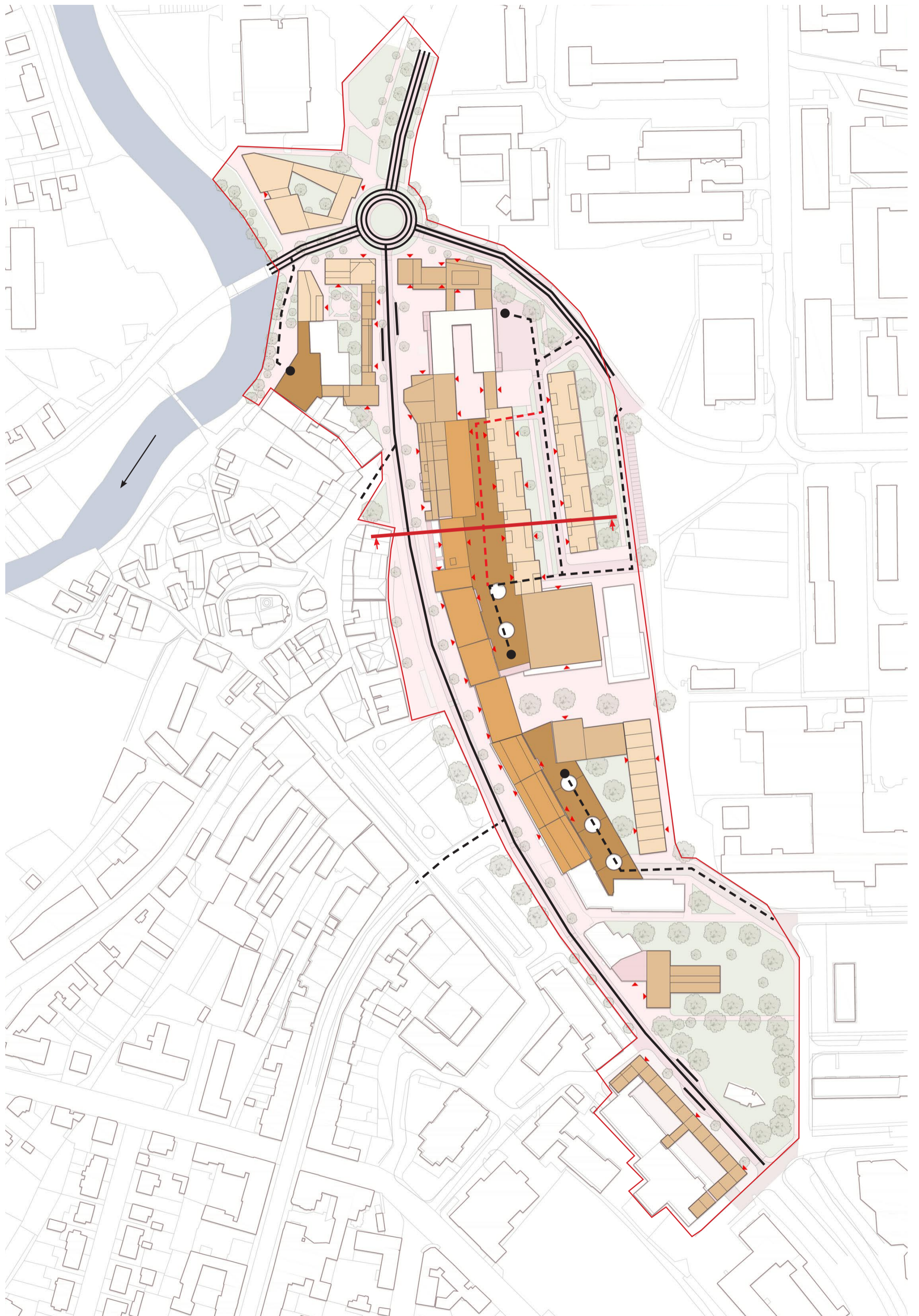
řešené území/veřejný prostor



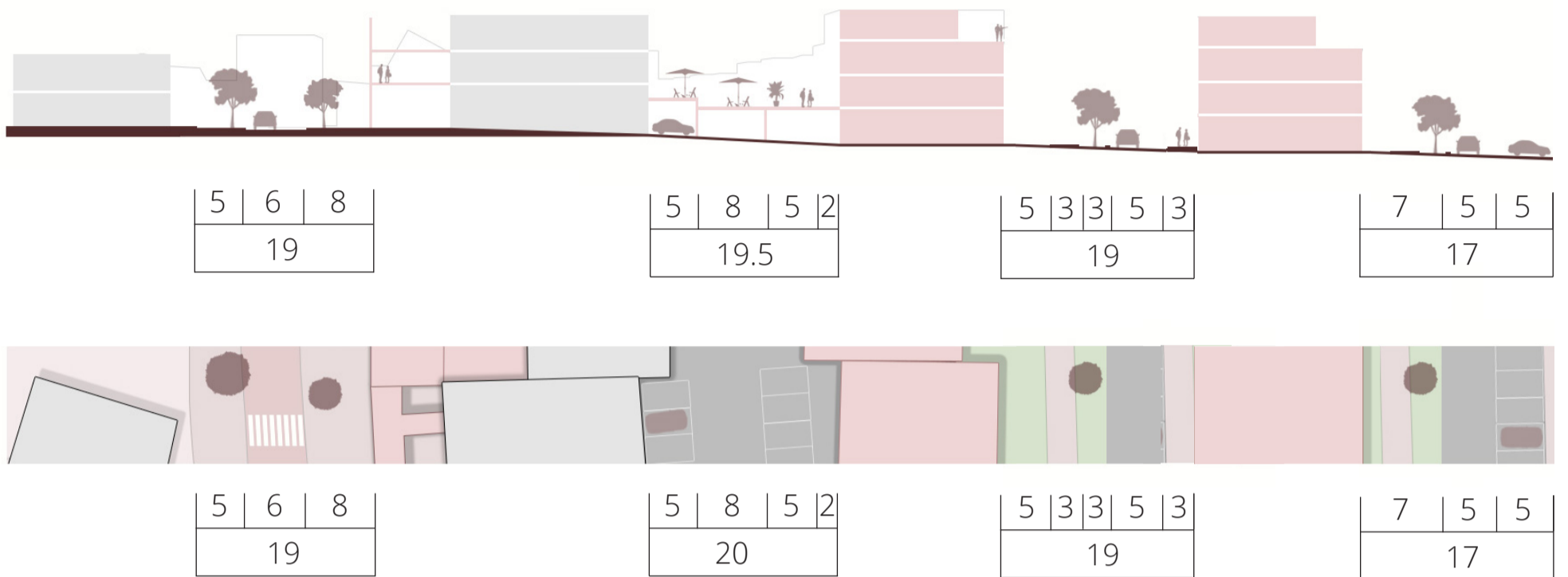
1:2000

10















50m

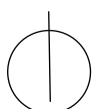


ŘEZ ÚZEMÍM



LEGENDA DOPRAVY

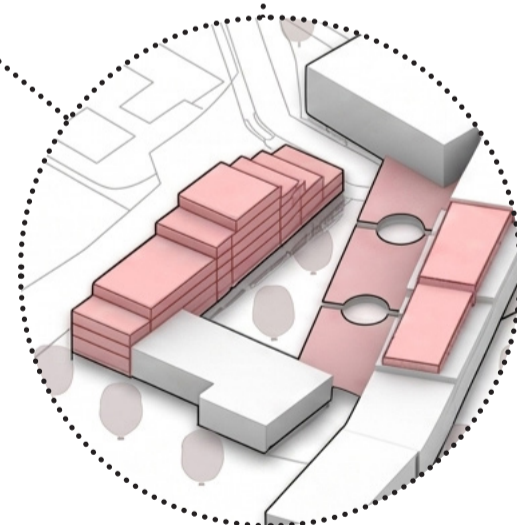
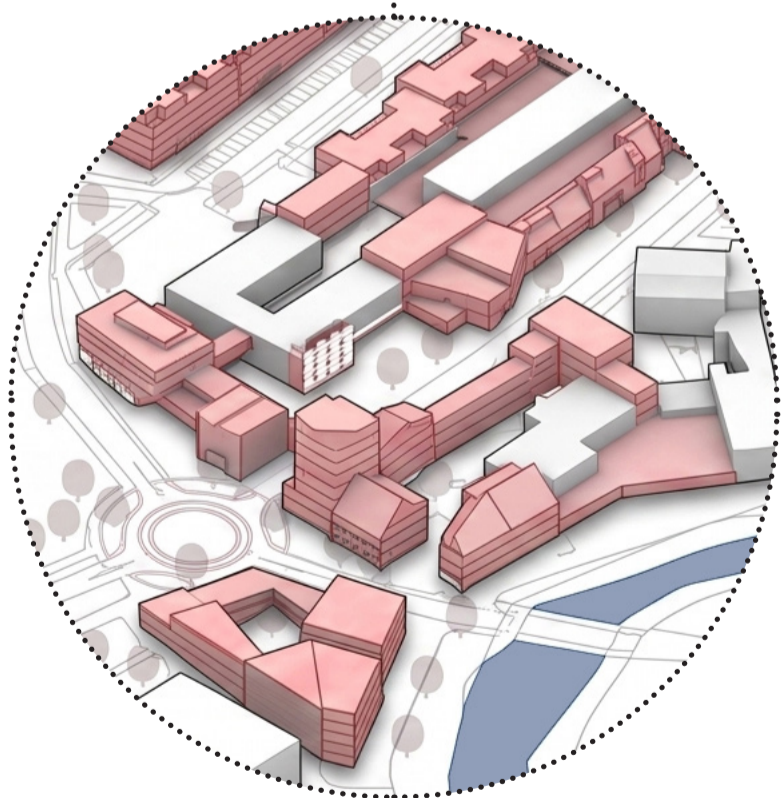
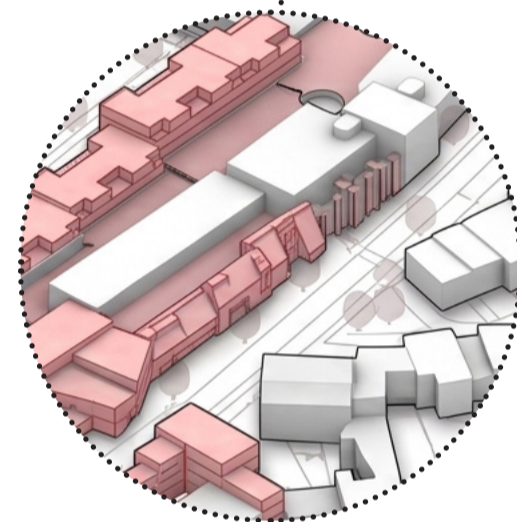
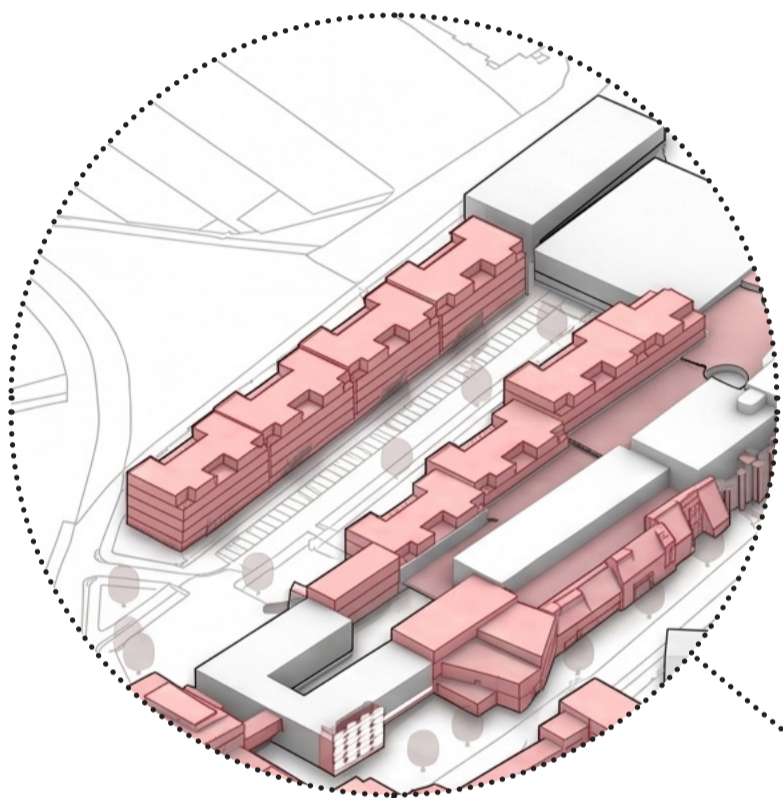
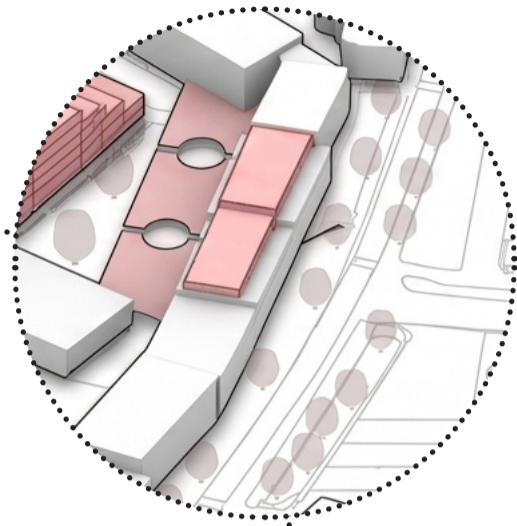
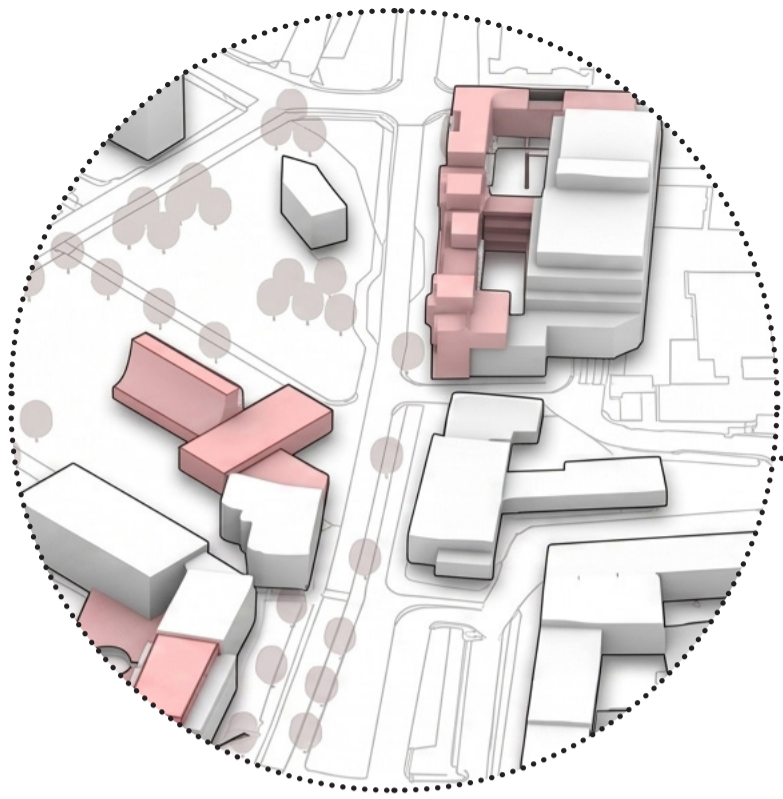
-  řeka Sázava
-  stávající komunikace I. třídy
-  navržená komunikace II. třídy
-  navržená komunikace zóna 30 včetně MHD
-  navržené vedlejší komunikace obousměrné
-  navržené vedlejší komunikace jednosměrné
-  zastávka MHD
-  kryté stání
-  bydlení smíšené
-  bydlení v BD
-  občanské vybavení
-  stávající využití
-  vstup do objektu
-  řešené území (9.5 ha)

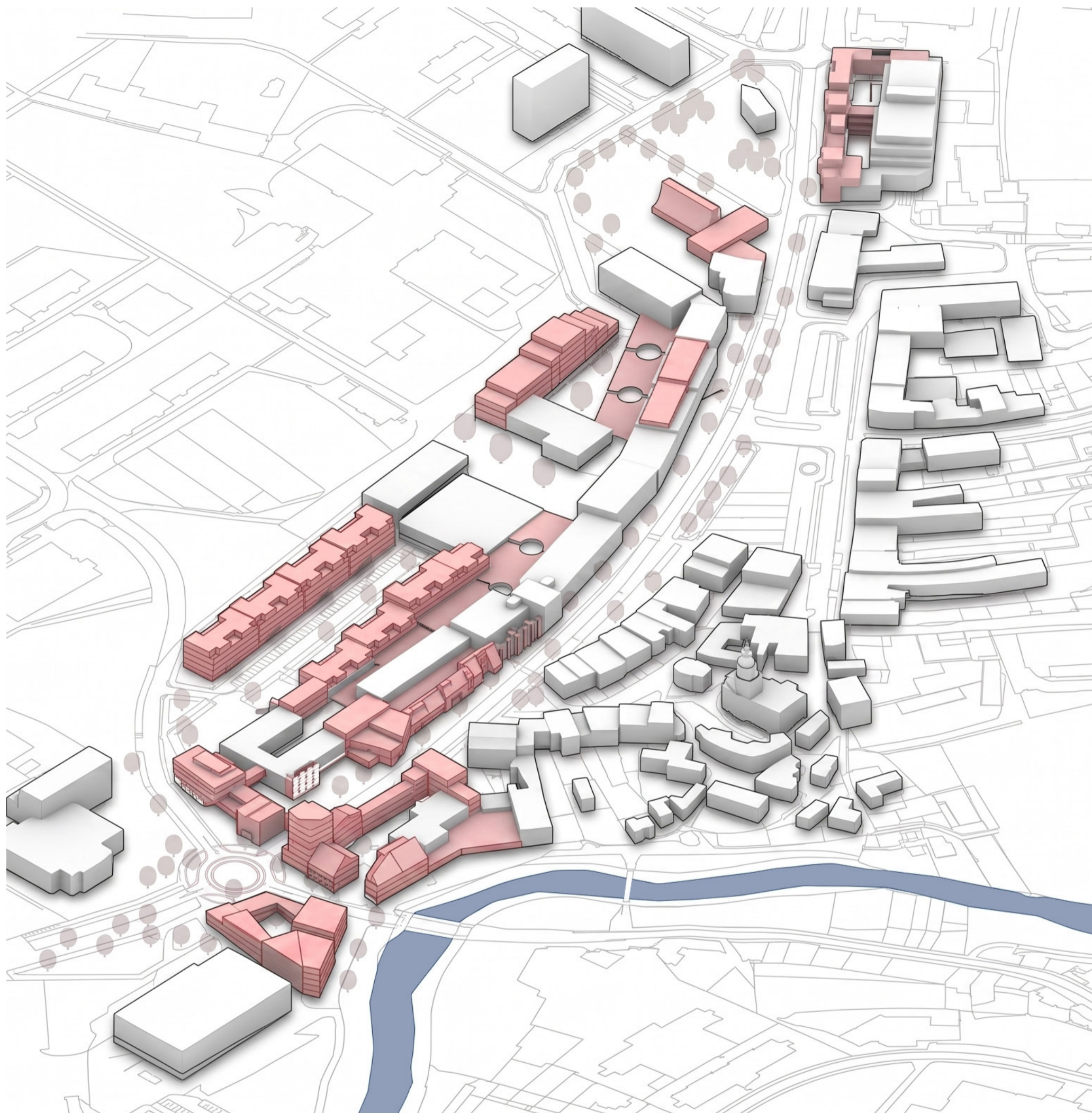


1:2000



10

50m





ETAPIZACE

- | | | | |
|-------------|--|---|--|
| I. | - revitalizace urnové louky, výstavba nové kaple, realizace modulové konstrukce u jižního vstupu k náměstí | IV. | -výstavba bytových objektů, terénní práce, příprava inženýrských sítí, výstavba galerie, rekonstrukce KB |
| II. | -konverze stávajících budov v partěru náměstí, doplnění přístaveb/nástaveb, realizace zpevněných ploch | V. | výstavba bytových a komunitních objektů, realizace kruhového objezdu, přeložky sítí, terénní práce |
| III. | -výstavba bytového objektu, realizace ocelové pochůzí konstrukce, terénní práce |  navržená zástavba
 stávající zástavba | |

KOSTEL NEJSVĚTĚJŠÍ TROJICE, KOSTEL SV. PROKOPA

JIŽNÍ PŘÍSTUP

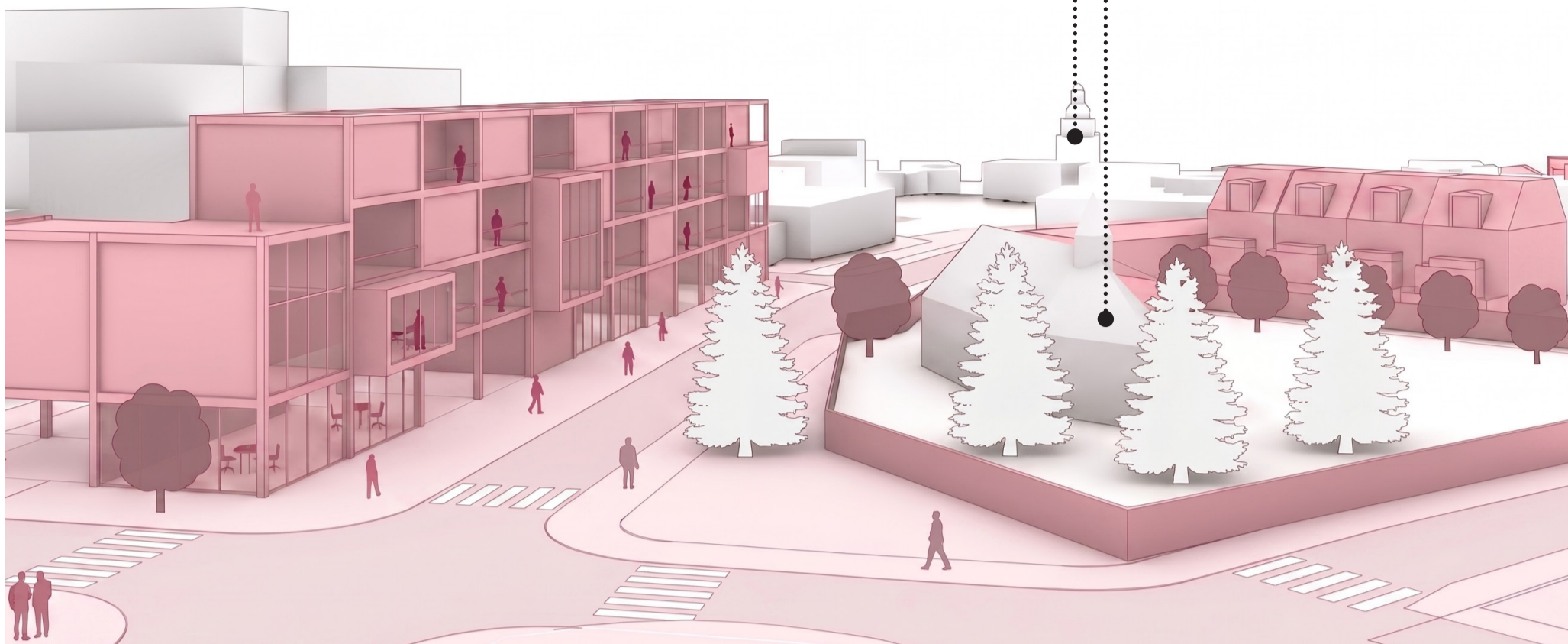
SEVERNÍ PŘÍSTUP



JIŽNÍ PŘÍSTUP

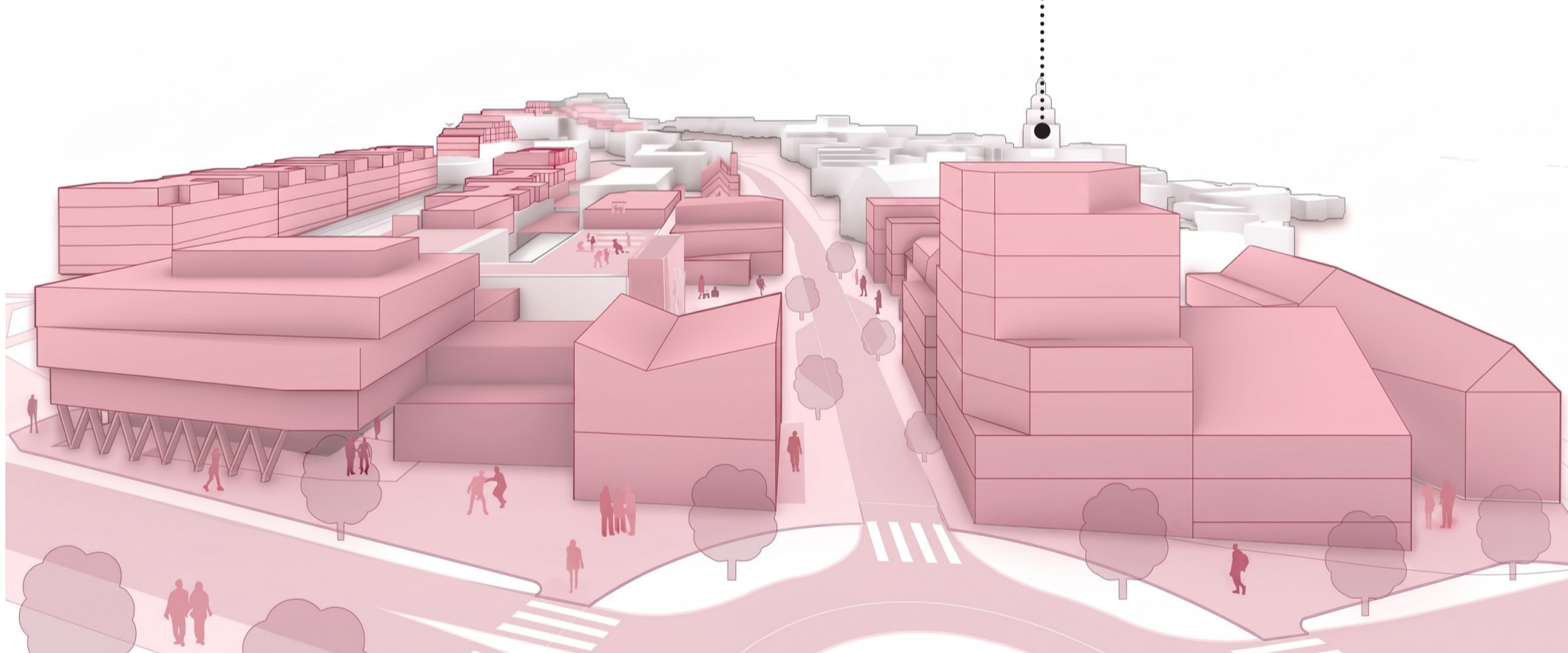
KOSTEL SV. PROKOPA

KOSTEL NEJSVĚTĚJŠÍ TROJICE

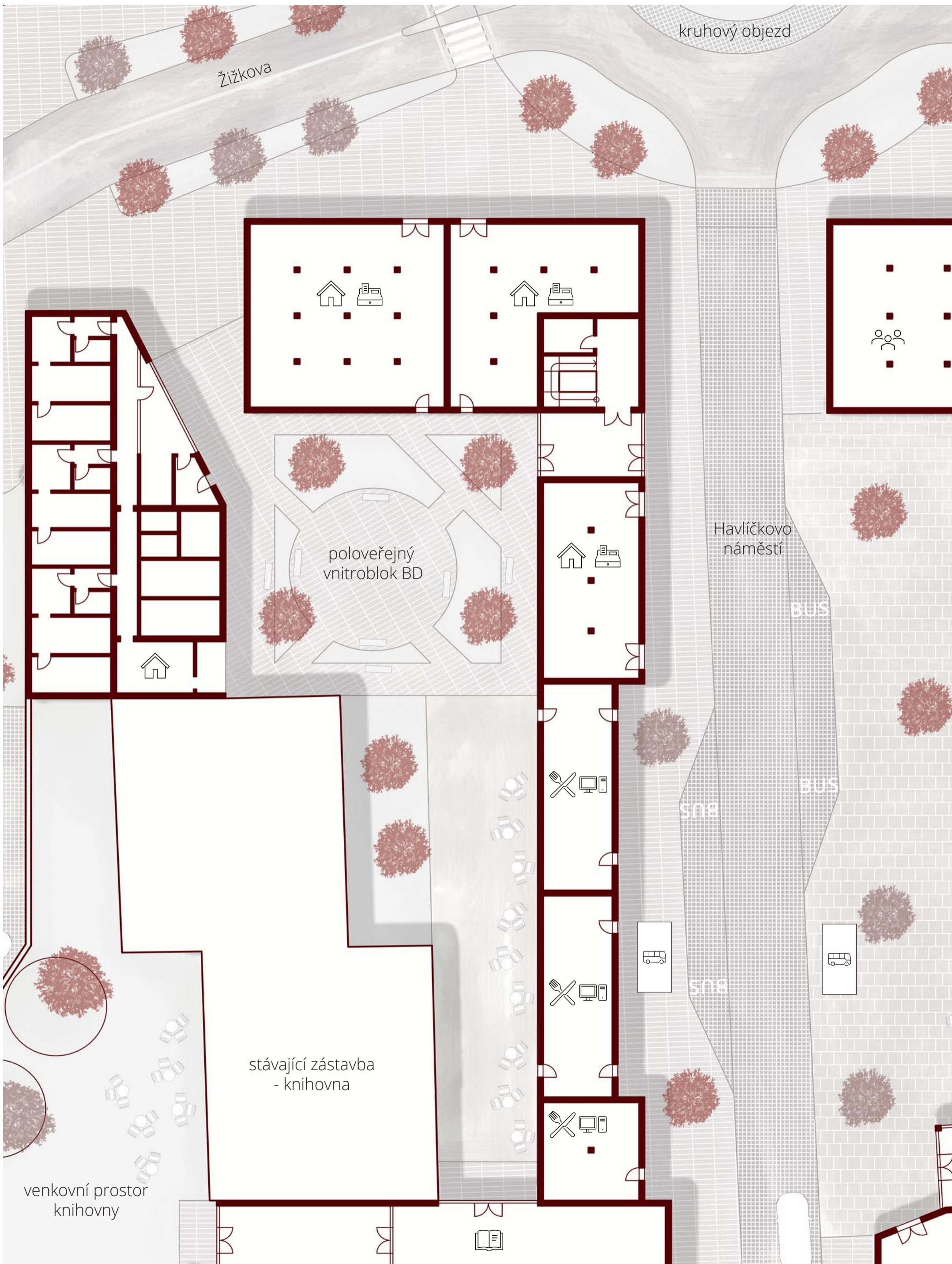


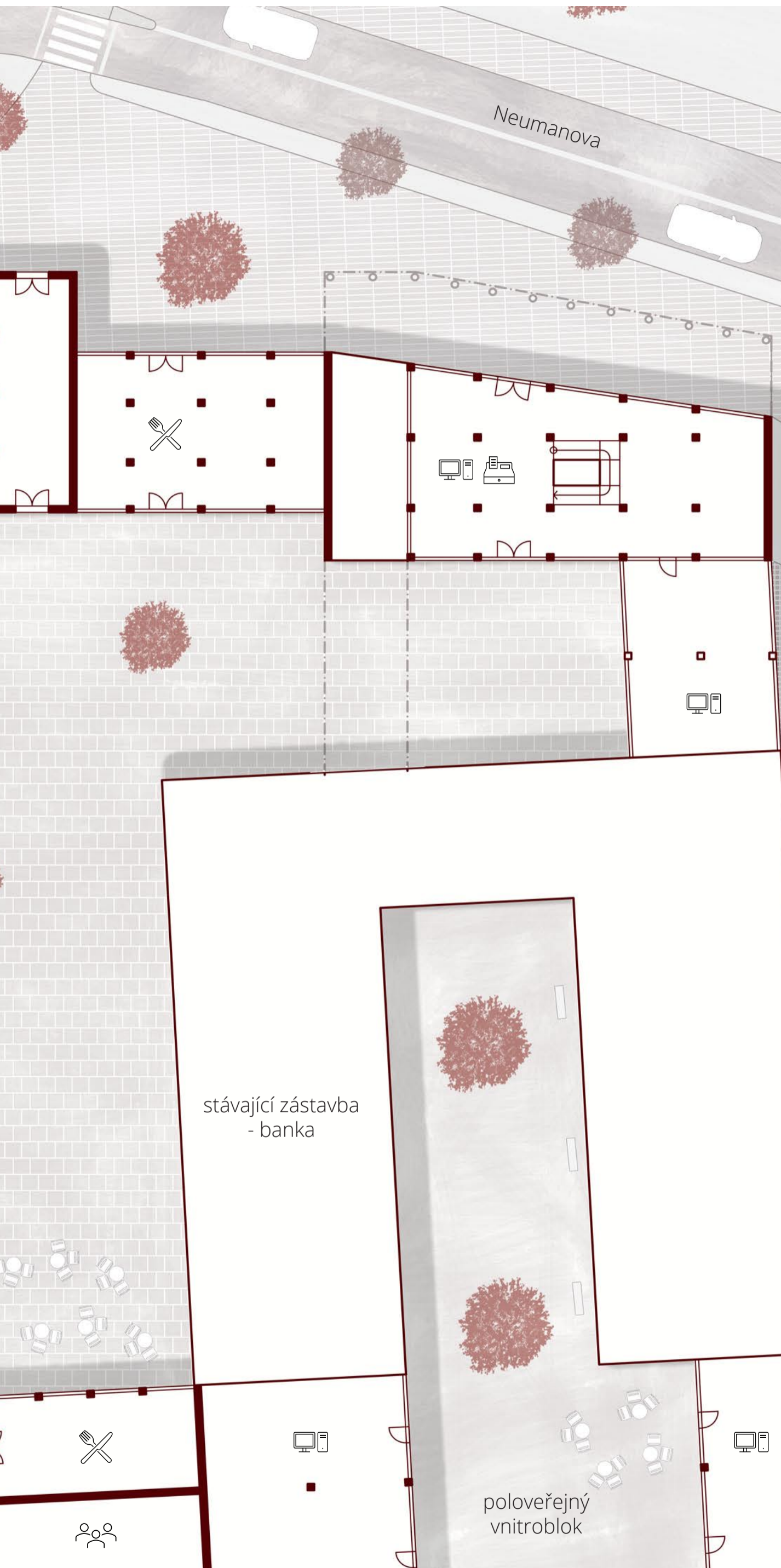
SEVERNÍ PŘÍSTUP

KOSTEL SV. PROKOPA



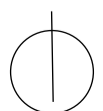
- navržená zástavba
- stávající zástavba





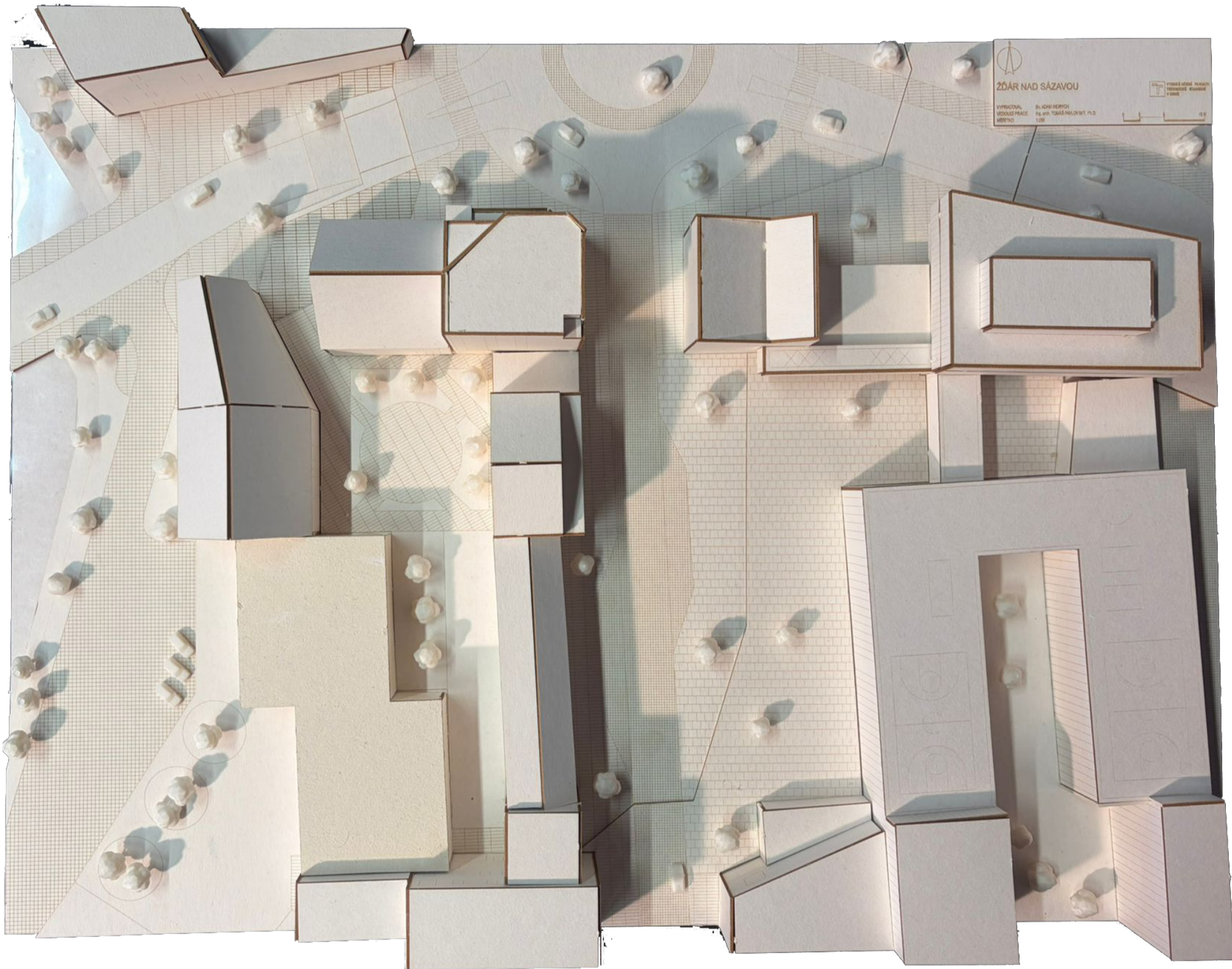
LEGENDA


-  bytový dům
-  stravování
-  komunita
-  knihovna
-  komerce
-  administrativa
-  zastávka MHD
-  navržené dřeviny
-  zpevněné plochy s širší spárou pro vsak
-  zpevněné plochy
-  komunikace zóna 30



1:250

10 40m




ZĎÁR NAD SÁZAVOU
VÝMEROVÁ PRÁCE
MĚŘITÍ
1:500
VÝMĚRÁŘSKÝ ÚSTAV
PROJEKT
1987

