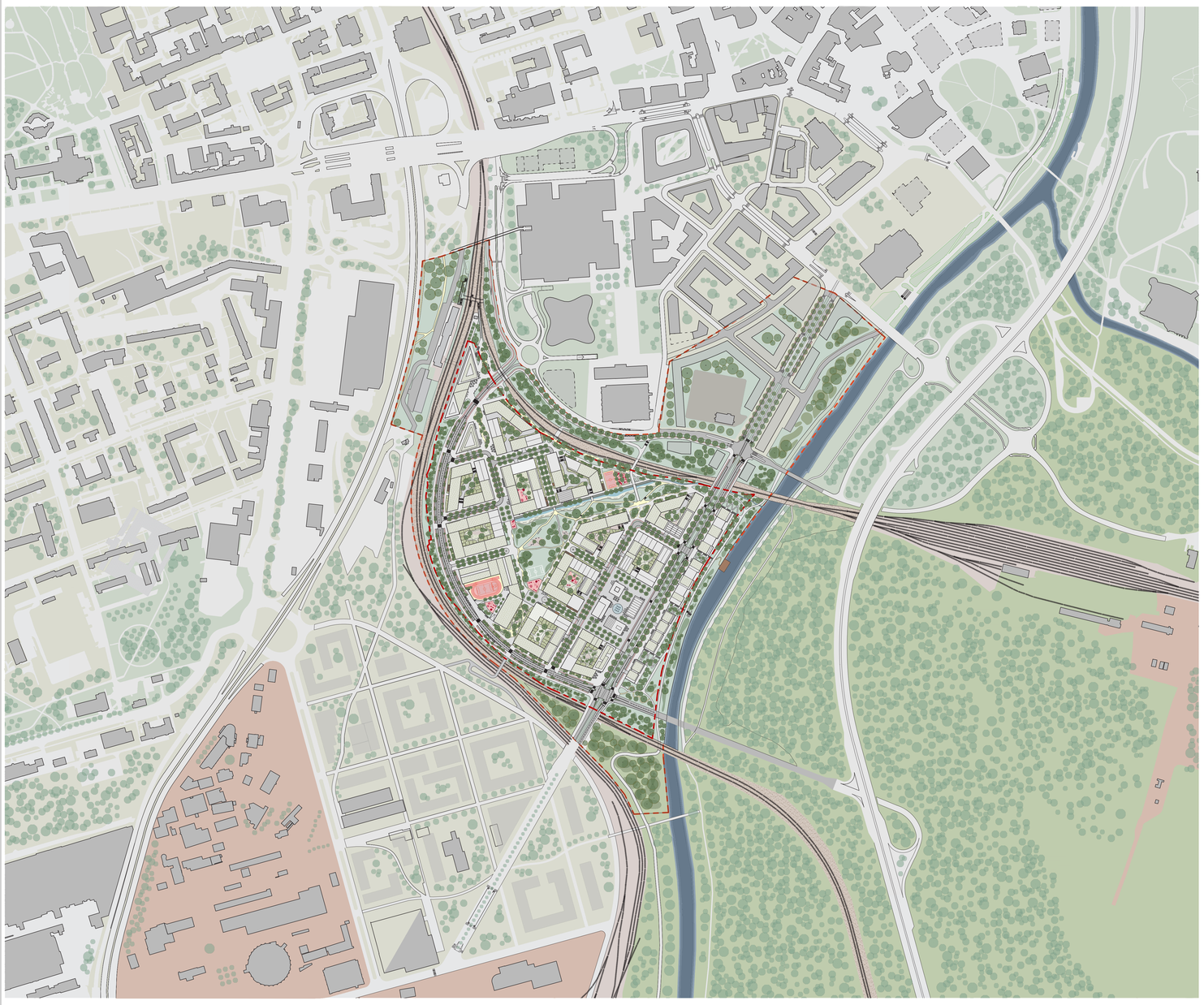
→ž← tým č. 1

Studio Perspektiv
Marko&Placemakers

1

Jihovýchodní pohled

Situace širších vztahů 1:3000



O projektu

Žofinka se stává místem pro lidi - rodiny s dětmi, mladé podnikatele, postarší obyvatele i studenty. Nové místo pro život představuje moderní městskou čtvrť, která spojuje historii s urbanistickými principy. Cílem je vytvořit čtvrť s jasnou identitou, čitelnou strukturou a příjemným prostředím pro všechny generace. Koncept akcentuje udržitelnost, bezbariérovost a propojení s přírodními prvky, jako je řeka Ostravice a okolí.

Klíčovou ideou urbanistického řešení Žofinky je čitelná a přirozená orientace v prostoru. Prostorová organizace vychází z jasných linií, definovaných dominantami a vizuálně srozumitelnými podněty, které usnadňují pohyb a orientaci v území. Urbanistická koncepce klade důraz na sociálně odpovědný přístup, diverzifikaci bydlení a efektivní využití přírodních charakteristik území, včetně terénu a stávající vegetace. Tyto aspekty dohromady vytvářejí atraktivní a funkční místo pro život.

"Být součástí města."

"Žít v harmonii s přírodou."

"Tvořit komunitu a cítit se bezpečně"

"Důraz na orientaci vůči světovým stranám."

"Soběstačná atraktivní lokalita."

"Efektivní bydlení za dobré peníze s výborným dopravním napojením."

Schéma širších vztahů

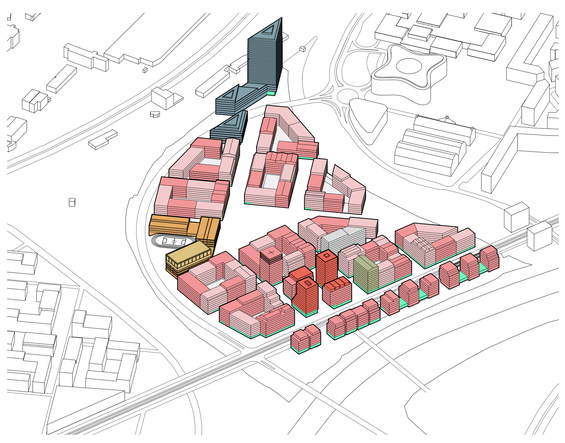
Nová čtvrť v lokalitě Žofinka nefunguje jako izolovaná enkláva, nýbrž přirozeně navazuje na stávající městskou strukturu. Navzdory svému členitému terénu a infrastrukturním bariérám, které definují hranice území, čtvrť transformuje tyto zdánlivé limity v hodnoty a výhody.

Základním strategickým principem je propojení území prostřednictvím dvojice hlavních urbanistických os. Tyto osy směřují na jednu stranu k centru Ostravy (městskému koberci odvíjejícímu se od středu města) a Dolním Vítkovicím, na druhou stranu propojují nádraží a obchodní centrum s nábřežím řeky Ostravice. Na průniku hlavních os vznikají klíčové uzly, které se stávají přírodními, společenskými i dopravními centry nové čtvrti.

cyklostezka

Strategie rozvoje území

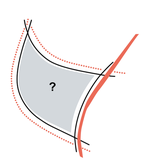
Inspirace strukturou původní krajinné mozaiky se odráží v koncepci území. Tuto mozaiku, přejatou průmyslovými areály, dnes oživuje rovnoběžnost s dominantní cestní sítí a nová urbánní krajka — kombinace rozlišně velkých bloků zasazených do současného městského prostředí. Centrem čtvrti je parková plocha, která se napojí na zelený prstenec a přístupové cesty k nábřeží řeky, což posílí rekreační, ekologické i estetické hodnoty městského prostředí.



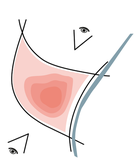
LEGENDA:

- Bydlení na pronájem
- Bydlení na prodej
- Bydlení na prodej - exkluzivní
- Administrativa
- Škola
- Tělocvična
- Seniorské / studentské bydlení
- aktivní komerční parter

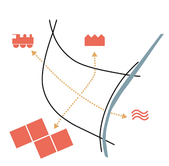
Urbanistické principy



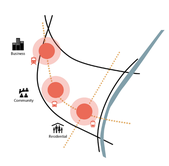
OSTROV VE MĚSTĚ
Namísto ostrova vytváříme přirozené propojení se stávajícím i budoucím městem a okolní krajinou. Ať fyzické, vizuální či přenesené ve formování městské struktury.



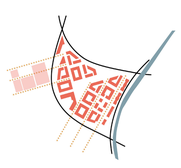
TERÉN A VÝHLEDY
Terénní modelace podporuje orientaci v území a spojuje i vizuálně místo s okolním městem - centrem města, oblastí Dolních Vítkovic, krajinou za řekou i za železnicí.



URBÁNNÍ OSY
Dvojice základních os spojuje místo s centrem města, řekou, budoucností Dolních Vítkovic a rušným obchodně dopravním uzlem.



VEŘEJNÝ PROSTOR - CENTRA A PROPOJENÍ
Na křížení os a hranic s centrem navazujícími částmi města vznikají základní uzly pro rozvoj vybavenosti a společenských aktivit komunity.



URBÁNNÍ BLOKY
Bloky jsou formovány kombinací původní lánové struktury (odkazem ul. U Strouhy), rovnoběžností s městskou třídou a napojením na okolí.

PARK A ZELENÝ PRSTENEC
Obě části Žofinky porpojuje centrální park využívající přirozeného zlomu, který se spojuje s obvodovým zeleným prstencem a svádí přirozeně k řece.

→ž← tým č. 1

Studio Perspektiv
Marko&Placemakers

2

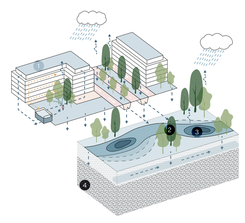
Centrální park

Situace 1:1500

Modrozelená infrastruktura

Základním principem je podpora lokálního koloběhu vody, její čištění a podpora vegetačních prvků pro plnění mikroklimatických funkcí, zejména ochlazování prostoru. Vzhledem ke složitým vsakovacím podmínkám je voda v objektech HDV zadržována a regulovaně odváděna do prostoru centrální zelené osy – do suchých poldrů využívající přirozenou morfologii území. Poldry budou navrženy pro krátkodobé zadržení dešťové vody, tj. bez trvalé vodní hladiny a vodu následně odvádět do Ostravice. Tyto nádrže budou citlivě modelovány tak, aby v obdobích, kdy nepřní vodohospodářskou funkci, mohly být využívány i pro jiné aktivity. Vsakování vodyvyčištěné přes půdní filtr lze zajistit vertikálními vrty, které by procházeli nepropustnými vrstvami zeminy.

U objektů a povrchů dopravní infrastruktury je kladen důraz na prevenci odtoku dešťové vody prostřednictvím vegetačních střech a částečně či plně propustných povrchů. Pro odvodnění ulic se jako primární systém odvodnění používají podzemní rýhy se strukturálním substrátem a výsadbou stromů. Tyto podzemní rýhy plní funkci objektů HDV, přičemž voda do nich přiteká přes půdní filtry, kde je čištěna. Dešťová voda, kterou nevyužijí stromy, je regulovaně odváděna systémem navazujících objektů do centrálního parku. Voda odtéká jasně definovanými cestami, což chrání majetek a důležitou infrastrukturu.



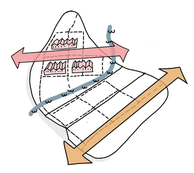
- propustné povrchy
- 1 akumulace a recyklace v rámci bloků
- 2 uliční průlehy s podzemní rýhou a výsadbou stromů
- 3 podzemní transport předčištěnej vody z regulovaných odtoků do centrálních prvků HDV
- 4 povrchový průleh s multifunkčním využitím

Koncept struktury a charakteru nové čtvrti

KONTINUÁLNÍ ZÁŽITKOVÁ KRAJINA
Prolínající se funkce a typologie společně tvoří integrovaný a fungující celek. Krajina je měkká a organická. Struktura objektů je založena na geometrických mřížkách.

KRAJINA VZÁJEMNĚ PROPOJENÉ ROZMANITOSTI
Vytváříme charakterovou rozmanitost prostřednictvím prostorového obsahu vyprávění.

VYTVÁŘENÍ VZTAHU A ODPOVĚDNOSTI
Vytváříme ekologicky udržitelnou a inkluzivní městskou krajinu, která je rozšířeným a sdíleným obývacím pokojem.



GENIUS LOCI
Reagujeme na původní strukturu a morfologii území, které je silně poznamenáno industriální minulostí i přítomností.

Hierarchia veřejných prostranství

Dolní a Horní Žofínka, dvě území vsazená do zeleného prstence, vzájemně propojená centrálním park, který propojuje území se středem města i s nábřežím a v jehož čele stojí na společné hranici základní škola, prostor vzdělávání a sportu.

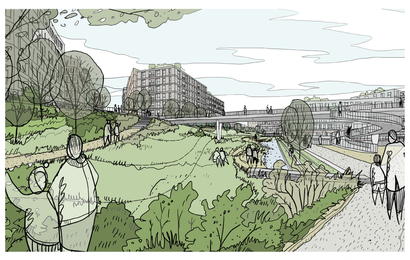
Veřejná prostranství se vrství v řešeném území hierarchicky i prostorově. Územím prochází nadřazená síť komunikací pro individuální a hromadnou dopravu, pěší i cyklisty, ze kterých se oddělují v obou částech obslužné komunikace nabízející živá uliční prostranství s aktivním parterem, na která jsou napojena uzlová náměstí - centra jednotlivých částí, centra komunity. Hlavní náměstí navazují na zastávky MHD. Od těchto uzlových prostor se zároveň odvíjí komornější sdílené uliční prostory a ty se opět setkávají v Centrálním parku. Řešení minimalizuje dopravní křížení a maximalizuje car-free zóny.

Území je též v různých úrovních propojeno vstupními prostranstvími s nábřežím, vlakovým nádražím, Dolními Vítkovicemi, i středem města přes Trojhalí, odkud se pěší lávkou dostáváme na centrální i náměstí i do parku.

1. Centrální park
2. Jižní hrana
3. Severní park
4. Nábřeží
5. Centrální náměstí
6. Uzlový prostor
7. Městská třída s tramvají
8. Okružní cesta
9. Uliční prostor
10. Sdílený uliční prostor
11. Školní areál
12. Obytné vnitrobloky
13. Náměstí u nádraží
14. Pěší lávka

Centrální park

Řešení spodní hrany parku. Chodník lemující „vodní kanál", přírodní terasy a aktivní parter.



Centrální prostor čtvrti tvoří aktivní městský park. Propojuje ji a doplňuje její jedinečnou charakterovou identitu.

Severní park

Severní park zachovává původní přírodní strukturu a nabízí možnosti pro spontánní rekreaci.

→ž← tým č. 1

Studio Perspektiv
Marko&Placemakers

3

Severozápadní pohled

Situace - dopravní řešení 1:1500

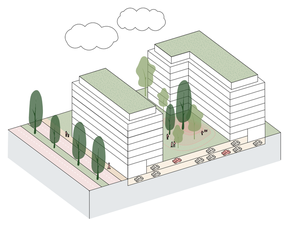
Parkovací strategie

Parkování je stejně důležité téma jako doprava v pohybu, protože počet možností zaparkovat vozidlo přímo ovlivňuje ochotu obyvatel používat automobil. Zároveň je však nutné zajistit dostatečné kapacity pro parkování, protože oblasti zcela bez vozidel komplikují zásobování služeb. Organizace dopravyv klidu je podpořena urbanistickým řešením a kombinací funkcí v dané lokalitě. Kvalitní služby veřejné dopravy umožní obyvatelům snadný přesun na vlakové nádraží a do centra města. Tím se sníží potřeba využívat individuální automobilovou dopravu.

Parkovací místa jsou navržena tak, aby bylo možné flexibilně reagovat na změnu norem. Při realizaci parkování v různých fázích výstavby se dodržují následující zásady:

Parkování na ulici – podélné parkování v rámci uličních profilů slouží pro návštěvníky a krátkodobé parkování pro zákazníky služeb. Tímto způsobem se minimalizuje vliv dopravy na veřejný prostor a ulice zůstávají obytné.

Podzemní parkovací místa pod obytnými bloky nbalžející i stání pro elektromobily – tato parkoviště mají prioritu v zajištění parkovacích míst pro obyvatele. Pokud se v budoucnu sníží počet parkovacích míst, budou zrušena primárně ta místa, která slouží jiným funkcím, a zachována ta, která slouží obyvatelům. Tímto způsobem se zklidní doprava, protože přístupové cesty do podzemních garáží budou používat pouze obyvatelé bloků.



Obsluha území všemi módy dopravy

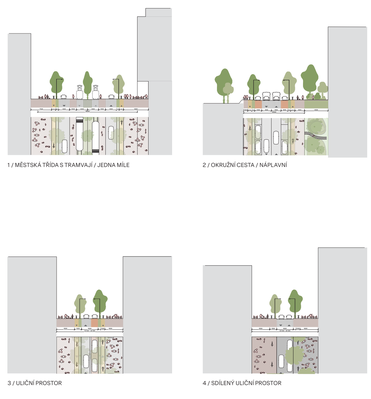
Návrh je rozdělen na dvě části, přičemž obě mají zajištěná dostatečná kapacitní napojení na stávající nebo plánovanou nadřazenou silniční síť. Takové rozložení zástavby a dopravní sítě umožňuje maximální zkrácení délky obslužných komunikací využívaných automobilovou dopravou. Všechny bloky jsou dopravně obslouženy, ale hlouběji v území zároveň vznikají ulice, kde je individuální automobilová doprava zcela vyloučena.

Dopravní obsluha oblasti je navržena tak, aby se plně využil její potenciál s minimální automobilovou dopravou. Vozidla obyvatel a uživatelů bloků nebudou zcela vyloučena, avšak při návrhu a budoucím uspořádání města se upřednostňuje pěší, cyklistická a veřejná doprava.

Obslužné komunikace procházející Dolní a Horní Žofinkou napojené na Náplavní a Jednu Míli jsou adaptabilní s ohledem na postupný rozvoj území - ať již pro staveništní dopravu nebo pro úpravu vedení cyklistů po chodnících s ohledem na potřebu adaptace zdvousměrnění koncových částí u krajních bloků a tedy i další redukce individuální automobilové dopravy uvnitř území.

Veřejná doprava jezdí na stávající komunikaci K Trojhalí a na nově navrhovaných komunikacích Jedné mili (tramvaj) a Náplavní, kde lze zřídit s ohledem na umístění školy autobusovou zastávku. Pro cyklisty a pěší je území plně přístupné, napojené na nábřeží i centrum města, případně do budoucna s možným propojením do oblasti Dolních Vítkovic.

Uliční profily



Čtvrť pro pěší

Vstupní prostor propojující Dolní Žofínku a nádraží.

Uliční profily jsou sdíleným komunikačním prostorem, který má jasnou organizaci.

Sešení horní hrany parku. Chodník nad opěrnou stěnou parku lemovaný anglickými dvorky a předzahrádkami.

→ž← tým č. 1

Studio Perspektiv
Marko&Placemakers

Bydlení u řeky Ostravice

Dlouhá míle - Prostor u zastávky

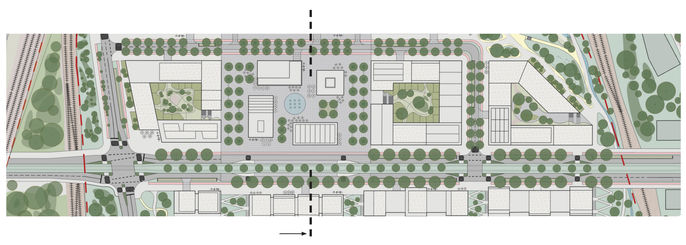
Centrální náměstí

Dlouhá míle - Centrální náměstí u zastávky

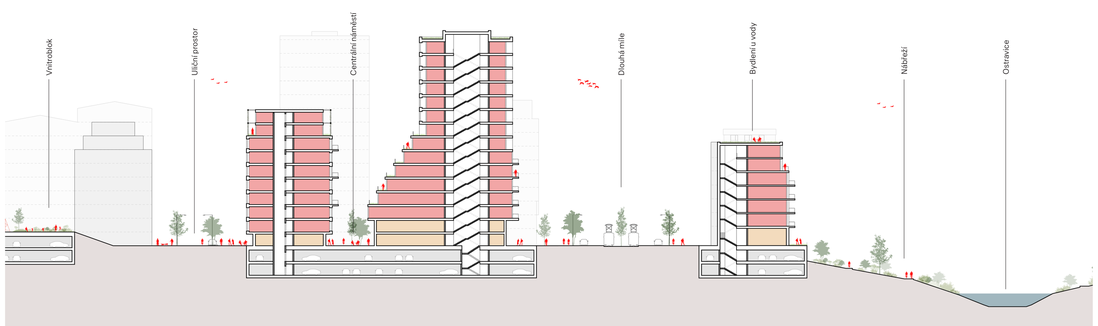
Městský bulvár Dlouhá Míle je klíčovou součástí identity nové čtvrti. Jeho charakteristickým rysem je jasně definovaná lineární infrastruktura širokého profilu, která zajišťuje potřebné dopravní a obslužné propojení s centrem Ostravy a Dolními Vítkovicemi. Tato výrazná lineární typologie vytváří silný městský charakter.

V návrhu cíleně narušujeme mechanickou monotónnost blokové struktury v pocitovém středu bulváru. Tramvajová zastávka je propojena s „plovoucím" Centrálním náměstím. Jednoúrovňově zvýšený prostor zároveň propojuje náměstí,

Bulvár je doplněn o cyklistickou infrastrukturu a lemován výraznou alejí stromů. Přízemní úroveň budov (parter) je funkčně i obsahově promyšleně komponována a logicky provázána s hlavními a sekundárními pěšími trasami.



Řez 1:500
/ 1. etapa



Dlouhá míle - západní část