

CENTRUM



Obsah

Strategie KV°2040	3
Účel a cíl pořízení územní studie	7
Vymezení a charakteristika řešeného území	8

Analytická část

Použité podklady	9
Plochy přestavby a zastavitelné plochy dle ÚP	10
Kulturní hodnoty dle ÚAP	11
Terénní konfigurace	12
Záplavová území	13
Krajina	14
Struktura zástavby	15
Využití území dle platného územního plánu	16
Územní studie prostorových regulativů pro historické jádro města Karlovy Vary (CASUA)	18
Občanská vybavenost	19
Podlažnost	20
Hustota obyvatel dle urbanistických struktur	21
Hustota zalidnění - hexagonální schéma	22
Majetkoprávní vztahy	23
Analýza šířek uličních profilů	24
Stávající dopravní skelet	25
Koncepce dopravní infrastruktury dle platného ÚP	26
Osobní automobilová doprava	27
Městská autobusová doprava	28
Meziměstská autobusová doprava	29
Vlaková doprava	30
Hluková mapa	31
Technická infrastruktura	32
Historie místa	33
Současný stav řešeného území	41
Chronologická analýza vývoje stavebních záměrů v území	44

Návrhová část

Situace širších vztahů	46
Krajina	48
Struktura zástavby	49
Občanská vybavenost	50
Podlažnost	51
Hustota obyvatel dle urbanistických struktur	52
Hustota zalidnění - hexagonální schéma	53
Majetkoprávní vztahy	54
Šířky uličních profilů	55
Návrh dopravního skeletu	56
Dopravní model	57
Integrovaný dopravní terminál - varianty umístění	58
Dopravní model - aktuální stav dle SUMP	59
Dopravní model - varianta terminál u tržnice	60
Dopravní model - varianta terminál Dolní nádraží	61
Městská autobusová doprava	63
Meziměstská autobusová doprava	54
Výkresy území	
Urbanistická situace	66
Koncepce dopravní infrastruktury	68
Koncepce modrozelené infastruktury	70
Hlavní výkres - návrh regulace	72
Bilance	74
Majetkoprávní vztahy v území	75
Koncepce technické infrastruktury	77
Řezy územím	81
Typologie zástavby	85
Veřejná prostranství	89

Identifikační údaje zpracovatele studie

Koordinace projektu
Kancelář architektury
města Karlovy Vary, p.o.
Nám. M. Horákové 2041
361 20 Karlovy Vary

Ing. arch. Karel Adamec
- autorizace obor architektura (A.1), ČKA 05209

Ing. Pavlína Valentová
- autorizace obor územní plánování (A.2)
- autorizace obor krajinářská architektura (A.3)

Mgr. Anton Ostach, Ph.D.

Marie Magdalena Horáková

Architektonické řešení
Jiran a partner s.r.o.
Jana Masaryka 257/26
120 00 Praha 2

Prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran
- autorizace se všeobecnou působností (A.0), ČKA 00255

Ing. arch Hana Panochová

Ing. arch. Václav Přibyl

Dopravní řešení
Ing. Jiří Oboznenko
Nábřeží Jana Palacha 1024/26
360 01 Karlovy Vary

Ing. Jiří Oboznenko
- autorizace obor dopravní stavby (ID00), ČKAIT 0301478

Ekonomická rozvaha
4ct, s.r.o.
Drtinova 557/10
150 00 Praha 5

Tomáš Ctibor

Ing. arch. jan Matoušek

Ing. arch. Vojtěch Myška

Strategie KV° 2040

Strategie města Karlovy Vary do roku 2040 stanovuje jak obecné cíle a požadavky na prostředí města, tak pojmenovává konkrétní doporučení ve vztahu k integrovanému dopravnímu terminálu v území širšího centra města. Mezi obecné požadavky patří například:

- zatraktivnění a zpřístupnění veřejných prostranství pro běžný život
- péče o přírodní hodnoty
- zklidňování dopravy a omezení jejích nežádoucích vlivů
- zapojení železnice do systému veřejné hromadné dopravy, rozvoj vertikální dopravy

Mezi konkrétní cíle a požadavky Strategie vymezuje:

- jasná celková koncepce řešení celého širšího centra města (urbánní, dopravní, sociologický, enviromentální, ekonomický pohled) včetně provázání se záměry vlastníků pozemků a nemovitostí v daném území, jejich aktivní zapojení do procesu a návrh dalšího rozvoje území.
- uplatňování městotvorného aspektu dopravního terminálu
- rozhodnutí o navazujících funkcích (parkování, odstavování kol, návaznosti pěších a cyklistických tras apod.)
- vyjasněné dopravní návaznosti (návaznosti na územní studii silniční infrastruktury, mosty, lávky, křížení se železniční tratí na Západní ul., tuhnická a bohatická spojka apod.), propojení s Horním nádražím
- dopravní terminál jako integrální součást a iniciační bod širšího centra města
- oživení a kultivaci bezprostředního okolí terminálu (veřejných prostranství i soukromých provozoven)
- aktivizace rozvoje širšího centra města



Stávající stav



Navrhovaný stav





* Cihelny (městská část je posunuta pro účely prezentace)

Účel a cíl pořízení územní studie

Účel pořízení územní studie

Územní studie navrhuje základní parametry uspořádání a regulace území. Navrhuje rozsah, kapacitu a uspořádání jednotlivých zastavitelných ploch převoditelné do metodiky platného územního plánu. Dále navrhuje uspořádání a výškovou regulaci zástavby, vymezuje veřejná prostranství a hranice zástavby, tj. vymezuje stavební a nestavební bloky.

Územní studie prověřuje ve smyslu § 25 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) možnosti a podmínky změn v území. Účelem územní studie je v souladu s § 30 odst. 1 stavebního zákona navržení, prověření a posouzení možných řešení vybraných problémů při rozvoji daného území. Studie bude sloužit jako podklad pro následující:

- podklad pro změnu platného územního plánu
- zadání dílčích projektových dokumentací veřejných prostranství
- rozhodování v území (po vydaných změnách ÚP)
- příprava a realizace investic do technické a občanské vybavenosti

Cíl studie

Cílem územní studie je navrhnout v řešeném území širšího městského centra nosnou urbanistickou strukturu, která má zároveň dostatečný urbanistický potenciál pro rozvoj města. Důraz je kladen na vytvoření vhodné urbánní struktury budoucí zástavby s ohledem na dimenze a charakter navržených veřejných prostranství, doporučenou funkční náplň zástavby a konceptu řešení zeleně a městských parků v území. V urbanistické koncepci navržené převážně ze stavebních bloků se návrh dále soustředí na doporučení regulace území - určení jeho charakteru, výšky zástavby, vhodně strukturované obytné funkce a stavební kapacity bloků. Návrh řeší základní dopravní vazby v území s ohledem na vhodně hierarchizovaná veřejná prostranství (lokální ulice, hlavní ulice, ulice pro pěší, cyklostezky, aleje a stromořadí) včetně dostatečných parkovacích kapacit a odstatných parkovacích stání. Studie stanovuje koncepci napojení nové struktury zástavby na stabilizovaná území na jihu a východě, zejména s ohledem na vstup do lázeňského území. Rozsahem a charakterem je plocha části velkého území strategického významu pro další stavební rozvoj města.

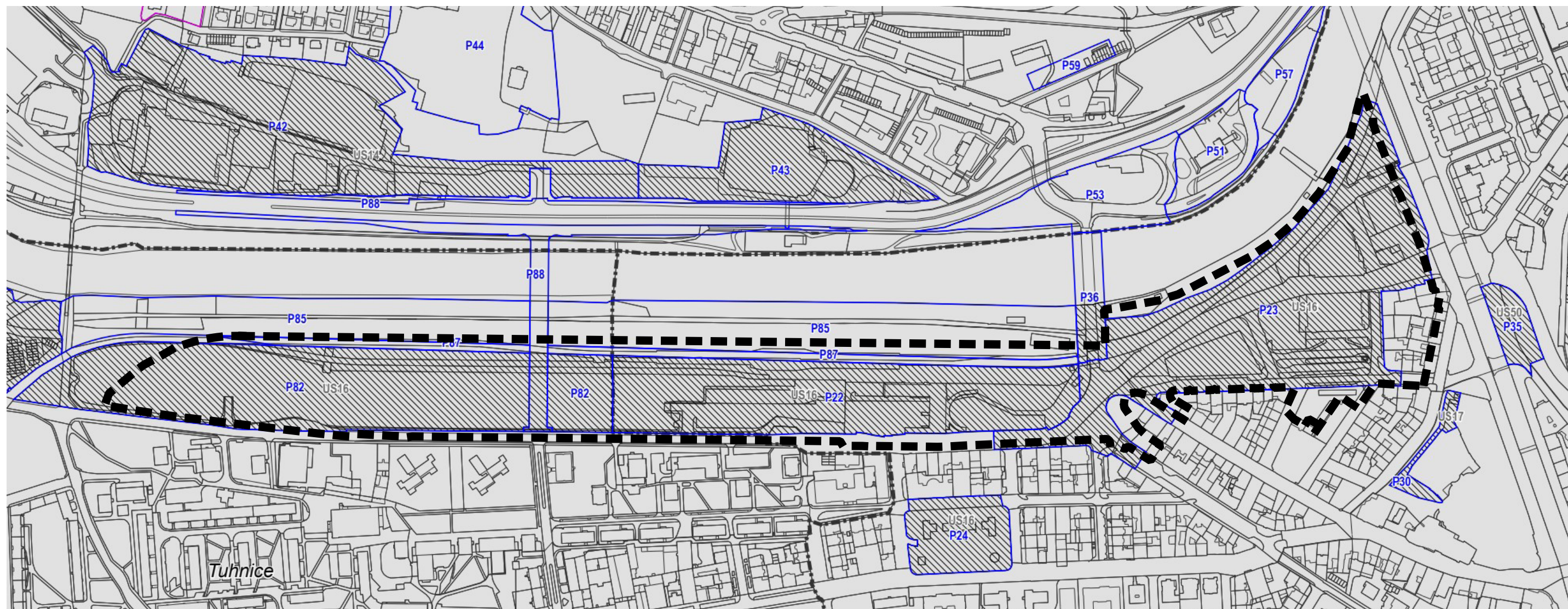
Cílem návrhu je dle zadání Kanceláře architektury města Karlovy Vary koncepčně vhodně urbanizovat rozvojové plochy určené územní plánem (P22, 23, 24, 82a 88).

Územní studie vytipovává rozhodující problémové jevy v území. Na základě analýzy současného stavu a zhodnocení potenciálu území je návrh zpracován tak, aby se jeho další urbanistický rozvoj pozitivně promítl do sféry sociální, ekonomické i architektonické a vycházel z tradičního měřítka karlovarské blokové zástavby realizované ke konci 19. století.

Cílem studie je v řešeném území stanovit:

- strukturu, charakter a hierarchii veřejných prostranství
- kompoziční, prostorové, funkční a kapacitní regulativy zástavby
- strukturu a nezbytné kapacity občanské vybavenosti
- dopravní koncepci
- podmínky pro etapizaci rozvoje území a koordinaci výstavby mimo jiné se stavbami dopravní a technické infrastruktury

Vymezení a charakteristika řešeného území



 rozvojové plochy dle ÚP

 navrhované řešené území

Řešené území širšího městského centra tvoří z velké části bývalý brownfield na ploše vymezené od jihu severním okrajem rostlé historické zástavby ul. Západní od vyústění tř. Dr. Davida Bechera pokračující severním okrajem modernistickým obytným souborem v Tuhnicích až ke stávající Plynárenské lávce přes řeku Ohři. Severní hranici řešeného území tvoří kolejistiště a násep železniční trati v upravené poloze (posunutý severním směrem k náplavce řeky Ohře).

Území se nachází katastrálních územích Tuhnice (631060) a Karlovy Vary (663433). Geograficky se ocitá ve středu města v těsné blízkosti lázeňského historického centra Karlových Varů. Rozkládá se mezi řekami Ohře a Teplá a Lázeňskými lesy. Lokalita je v kontaktu s lázeňskými lesy, které mají kopcovitou povahu. Významné je i těsný kontakt s nábřežím řeky Ohře, které se táhne podél celého řešeného území.

Území charakterizuje výjimečný tvar longitudiálního charakteru podél přímého úseku řeky Ohře cca 1,2 km dlouhého mezi jeho dvěma přírodními říčními meandry. Současně se zástavbou severního okraje stávajícího území Tuhnic je do řešeného území zahrnuto vytvoření předpolí stávajících i nově navržených silničních mostů

a lávek pro pěší v návaznosti na stávající komunikační síť Tuhnic. Západní část řešeného území tvoří prostor severně od ul. Varšavská až k náplavce řeky Ohře. Zahrnuje rovněž objekt městské tržnice a objekt stáčírny Mattoni.

Převážnou část území tvoří plocha po odstraněných stavbách brownfieldu, včetně budovy a plochy stávajícího autobusového a vlakového Dolního nádraží ČD. Západně od Chebského mostu je řešené území využíváno jako veřejné parkoviště a jako stávající autobusové nádraží MHD – tvořené převážně asfaltovým povrchem, mlatovou úpravou, zatravněnou plochou a plochou vzrostlé zeleně náletového charakteru.

Součástí zadání je i vymezení širšího řešeného území, které má vztah především k řešení navazující dopravní a technické infrastruktury. Rozloha navrhovaného řešeného území je 21,47 ha.

Území je vymezeno platným územním plánem města Karlovy Vary plochami s označením P22, 23, 24, 82a 88 pod sourným označením US16.

Zadavatel studie navrhl úpravy ve vymezení řešeného území v částech:

- rozšíření v části P22 a P82 severním směrem do ploch P87 kvůli možnosti posunutí železniční trati

- rozšíření v části P22 a P82 jižním směrem kvůli možnosti řešení ulice Západní jako plnohodnotné součásti komplexního řešení veřejných prostranství v území

- rozšíření části P22 a P82 severním směrem k řece Ohři pro možnost řešení celého nábřeží jako plnohodnotné součásti komplexního řešení veřejných prostranství v území

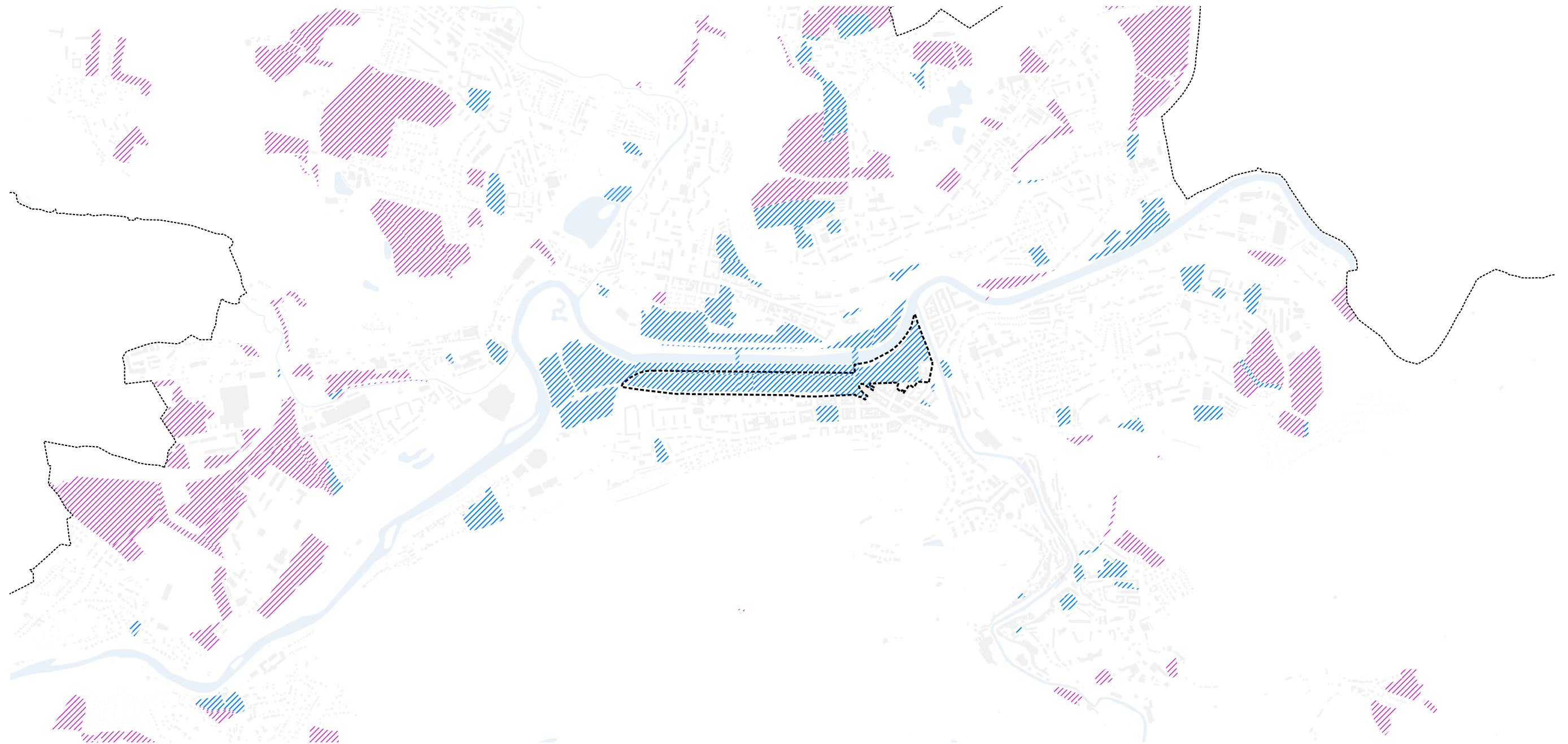
- Plochu P24 /náměstí Dr. Milady Horákové) řešit pouze formálně bez navrhování změn. Plocha nemá s řešeným územím přímou souvislost, její řešení vyžaduje výrazně větší podrobnost a specifický přístup přesahující limity územní studie urbanistického celku a pro daný úkol má řešení tohoto veřejného prostranství zbytný význam.

Analytická část

Použité podklady

- Strategie KV°2040
- Platný územní plán města
- Územně analytické podklady
- Územní studie prostorových regulativů historického centra
- Plán udržitelné městské mobility
- Aktivní a systémové řízení dopravy v klidu
- Socioekonomická data z ČÚZK
- Katastrální mapa
- Digitální technická mapa města
- Hluková mapa z MZČR
- Historické fotografie lokality
- Historické mapy a ortofoto mapy lokality

Plochy přestavby a zastavitelné plochy dle ÚP



- řešené území
- plocha přestavby dle ÚP
- plocha zastavitelná dle ÚP

Řešené území má klíčovou polohu z hlediska potenciálu zahušťování centra města.

Územní plán města Karlovy Vary (nově vydaný a schválený v roce 2021) vymezuje řadu ploch určených pro zástavbu nových volných ploch a přestavbu těch již urbanizovaných.

Plochy přestavby mají větší význam pro město díky jeho udržitelnému rozvoji, ekonomice, životnímu prostředí a hustší urbanistické

struktuře. Často se nacházejí v místech s již vybudovanou dopravní a technickou infrastrukturou stejně jako s existující občanskou vybaveností. Soustředění městských investic do jednoho zájmového území má také potenciál vytvoření kvalitního městského prostředí pro všechny obyvatele města oproti stavu, kdy jsou investice rozptýřeny do příliš velkého území, kde nemohou vytvořit patřičný ekonomicky udržitelný celek.

Na druhou stranu příprava těchto ploch pro urbanizaci představuje mnohdy nutnost větších investic do infrastruktury, potřeby majetkoprávního vyrovnání jednotlivých aktérů v území a řadu jiných komplikací, které zastavitelné plochy většinou nemají.

Řešené území zabírá nejrozsáhlejší plochu přestavby a má potenciál vytvoření rozvojové kapacity pro tisíce nových obyvatel a jejich soustředění do centra města při využití kvalit jeho dostupnosti stejně jako těch přírodních v podobě řeky Ohře a blízkosti lázeňských lesů.

0 1 2 km

Kulturní hodnoty dle ÚAP



- nemovitá kulturní památka
- UNESCO ochranné pásmo
- UNESCO nová nárazníková zóna
- městská památková rezervace
- stavební dominanty
- vyhlídkové body
- řešené území

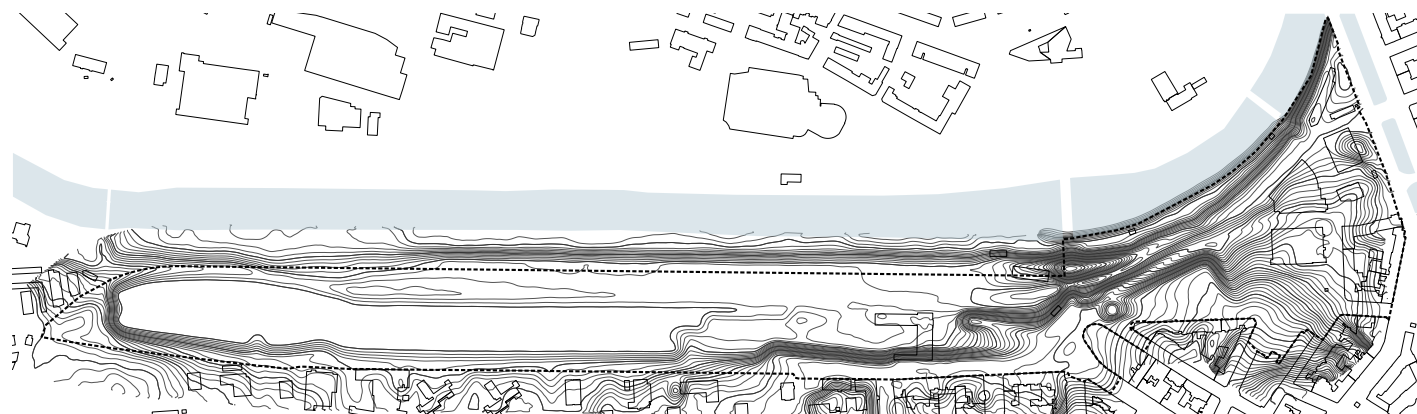
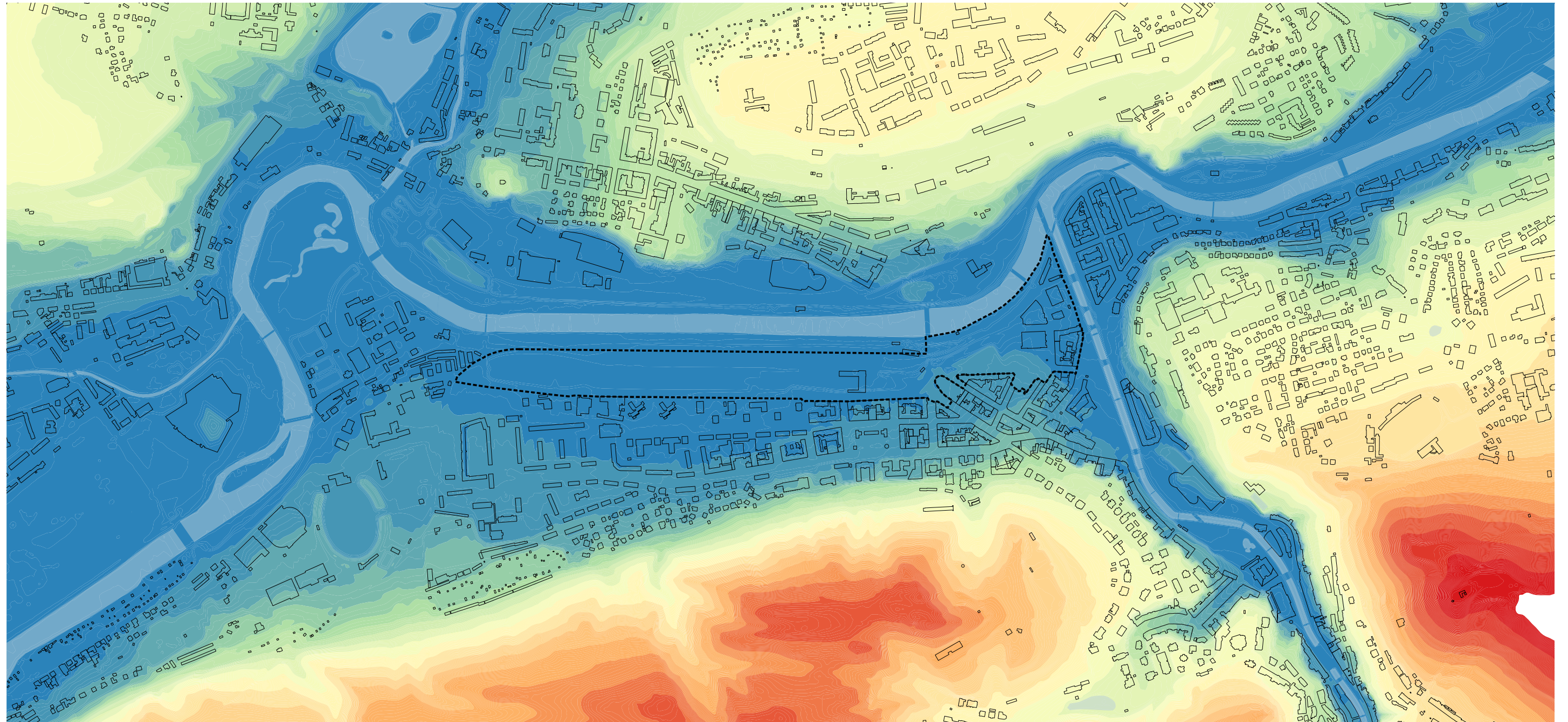
Řešené území ve východní části zasahuje do městské památkové rezervace, která zabírá okolí městské Tržnice. Území je součástí ochranného pásma UNESCO, které dosahuje k hranici druhého břehu řeky Ohře.

V území se vyskytuje celá řada budov, které jsou zapsané na Ústřední seznam kulturních památek ČR. V řešeném území se nachází budova Tržnice, Chebský most a sousedí s budovou Grandhotelu Ambassador.

V území také se nachází stavební dominanta Dolního nádraží a budovy bývalé výroby Karlovarské Becherovky.

0 1 2 km

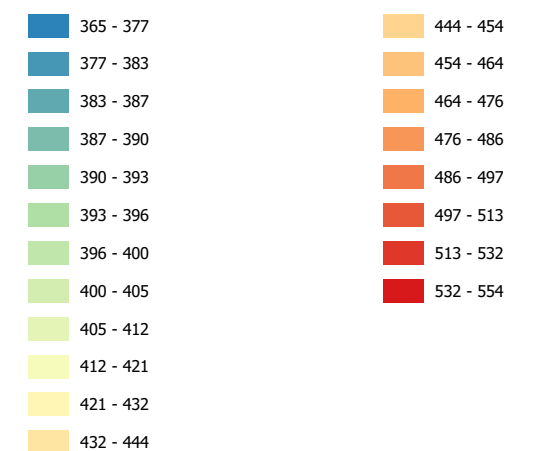
Terénní konfigurace



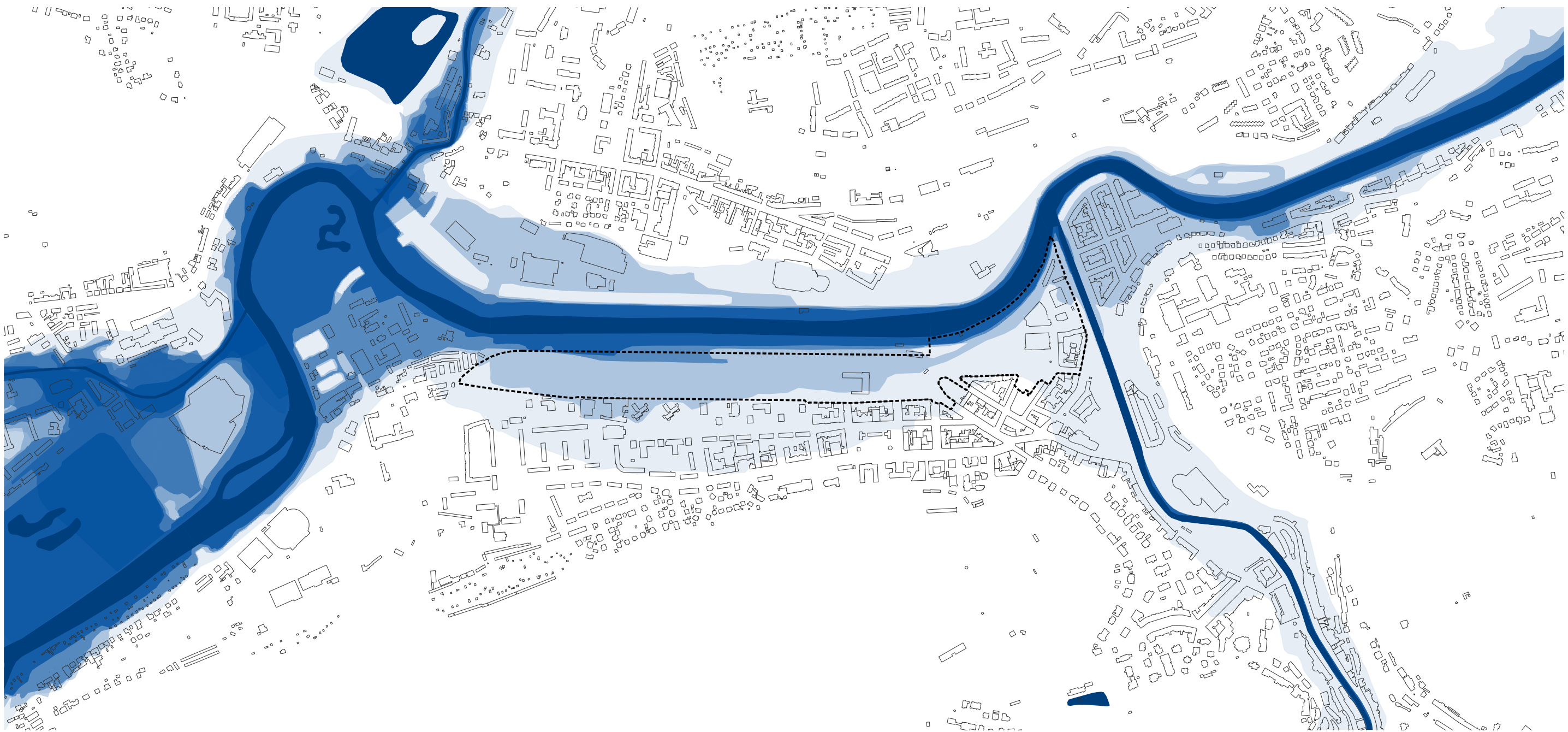
Řešené území má velmi výhodnou polohu, protože se nachází v převážně rovinatém údolí řeky. Ve východní části u městské tržnice je terén území zvlněný a umožňuje tak řešit veřejná prostranství a dopravní obsluhu v území ve dvou úrovních.

Výškové přesahy umožňují snáz navazovat vazby s říčními břehy pomocí mostů a lávek. Terén umožňuje propojení lázeňské části města s širším centrem což bylo základním podnětem rozšíření historického jádra města na řešené území.

Výšky v m.n.m.



Záplavová území



- Legenda
- řešené území
 - vodní plocha
 - aktivní zóna záplavového území
 - záplavové území Q100
 - oblast zvýšeného povodňového ohrožení
 - území zvláštní povodně pod vodním dílem

Řešené území je mírně ohrožené aktivní záplavovou zónou a také částečně zasahuje do záplavového území Q100 v západní části. Jsou to dva podstatné limity, které ohrožují pouze malou část řešené oblasti.

Ve velké ploše území se nalézá oblast zvýšeného povodňového ohrožení, která znamená, že v tomto území byla v minulosti zaznamenána uvedená zóna záplavy.

Území zvláštní povodně pod vodním dílem ukazuje míru záplavy v případech poškození funkčnosti přehrad.

Obě poslední zóny ovšem netvoří tak velkou hrozbu jako první dvě zmíněné.

Územní plán města Karlovy Vary (od prosince 2021) situaci popisuje následovně:

„Řešené území zasahuje do zóny s významným povodňovým rizikem kat.2, 3 a 4 tj. v území, které podléhá vysokému ohrožení – st 4. nebude výstavba povolena. V území, které z hlediska povodňového rizika podléhá střednímu ohrožení, tj. st 2 a 3 bude výstavba možná s upozorněním, resp. omezením.

Návrh výstavby zasahující do tohoto území bude podrobně posouzen a dle míry povodňového ohrožení budou navržena zmírňující opatření s cílem snížení rizika na přijatelnou úroveň.“

Krajina



- | | | | |
|---------------|----------------------------------|---------------------------------------|----------------|
| vrchol | vodní toky a plochy | zeleň rekreační | les |
| rerénní zlom | zeleň podél vodních toků a ploch | zeleň obytných městských částí | zeleň hřbitovů |
| horizont | parkové plochy významné | zeleň objektů služeb a vnitrobloků | |
| vrchol | parkové plochy ostatní | zeleň dopravních objektů | |
| skalnatý sraz | zeleň vilová | zeleň výrobních a průmyslových areálů | |
| strom | zeleň soukromá – rodinné bydlení | zeleň krajinná | |

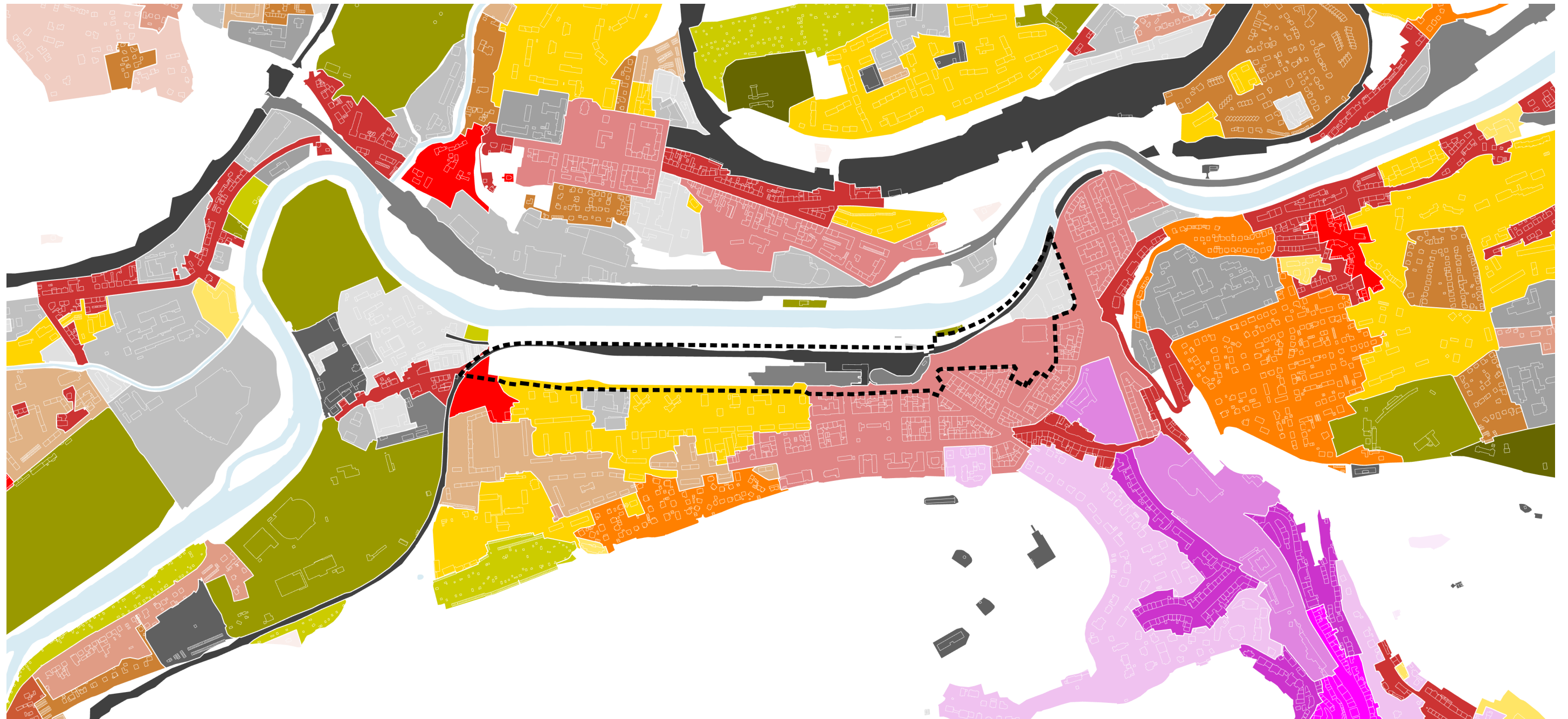
0 1 2 km

Území navazuje na řeky Ohře a Teplé, jejichž potenciál je potlačen zanedbanou plochou řešeného území říčních břehů, které tvoří bariéru v prostupnosti mezi městem a řekou.

Lázeňská krajina není dostatečně propojena pěšími stezkami a vizuálními vazbami s nábřežím řeky Ohře a územní studie by na to měla reagovat.

Součástí návrhové části územní studie by mělo být také propojení obou břehů řeky Ohře a části města jako takového, a to jak pro jeho obyvatele tak z pohledu tvorby fungující modrozelené infrastruktury města.

Struktura zástavby



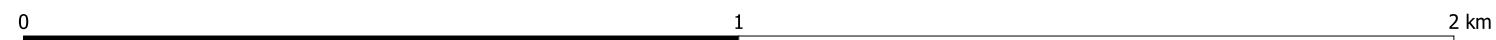
- sirsi_centrum_hranice
- lázeňské historické jádro
- lázeňská uliční struktura
- lázeňské komponované areály
- lázeňské zahradní město
- jádra městských částí
- městská uliční struktura
- městská bloková struktura
- sídlště modernistická

- sídlště porevoluční (obytné soubory)
- městské zahradní město
- příměstské zahradní město
- předválečná a poválečná bytová výstavba
- jádra venkovských částí
- venkovská uliční struktura
- satelity
- lázeňské samoty
- venkovské samoty

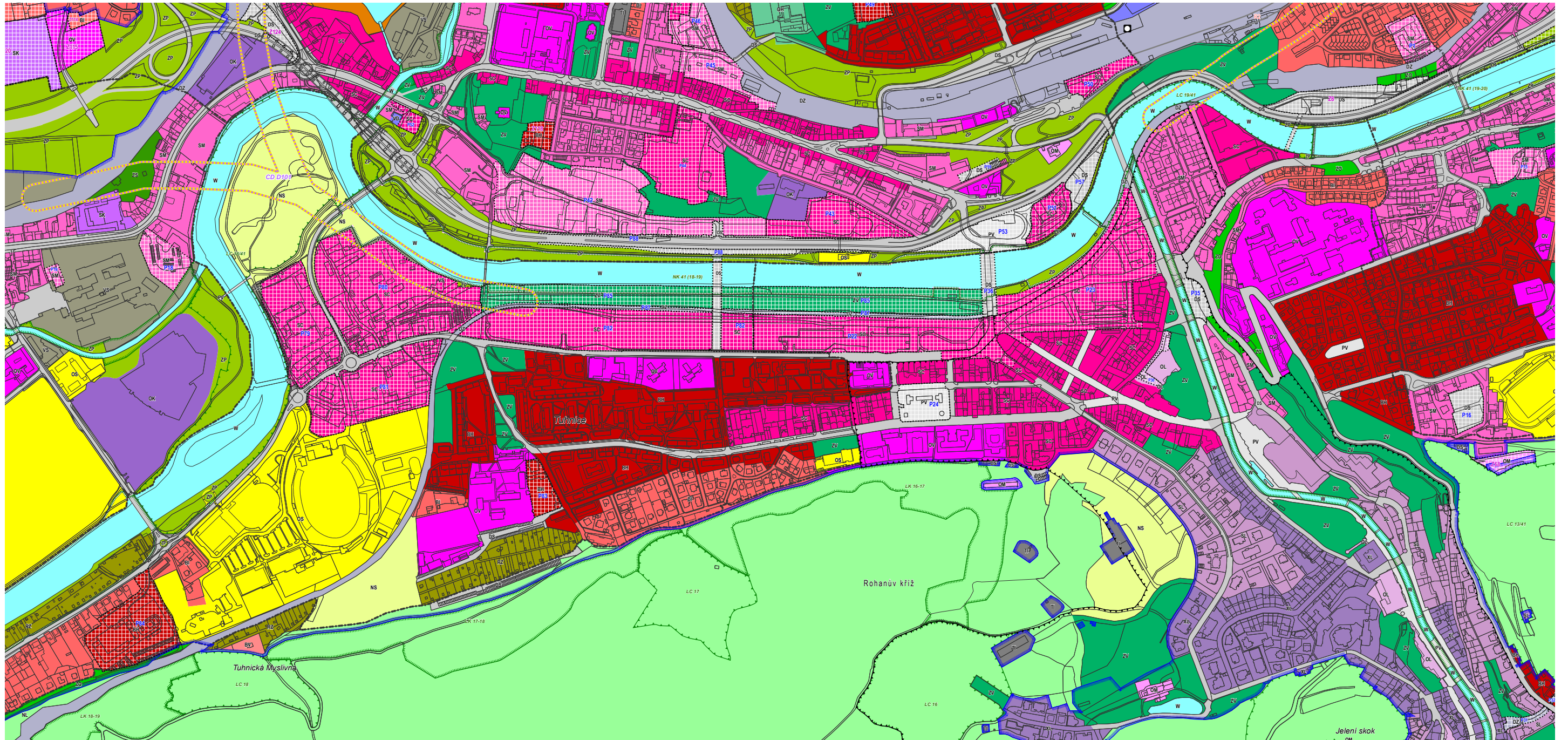
- areály hřbitovů
- areály rekreace hromadné (sport)
- areály rekreace individuální (zahrádkové osady)
- areály nadměstské vybavenosti
- areály obchodu a služeb
- areály výroby
- areály dopravní infrastruktury - železniční
- areály dopravní infrastruktury - silniční
- areály technické infrastruktury

Řešené území z větší části představuje plochu areálů dopravní infrastruktury. Území navazuje na dva místní charakter urbanistických struktur. První z nich je bloková struktura s průměrnou šířkou bloků 75x50m a 100x50m a druhou je modernistická struktura, která představuje největší výzvu z hlediska propojení a navázání pěších a vizuálních vazeb.

Oba dva typy struktury zástavby mají nejvyšší hustoty obyvatel na jednotku plochy. Bloková struktura je ovšem efektivnější, jak z hlediska hustoty obyvatel, tak z hlediska ekonomické udržitelnosti.



Využití území dle platného územního plánu



ÚP Karlových Varů (schválen v prosinci 2021) definuje v řešeném území Plochy smíšené obytné - v centrech měst – specifickými (SCx). Vymezení těchto přestavbových ploch je součástí komplexního přístupu města k urbanistické koncepci širšího městského centra s přerušeným stavebním vývojem.

P22 a P82 Přestavbová plocha leží na území bývalého rozlehlého železničního uzlu tzv. dolního železničního nádraží a terminálu meziměstské autobusové dopravy. Rozsahem a charakterem je plocha částí velkého území strategického významu pro budoucí vnitřní rozvoj města. Cílem přestavby na vymezené ploše je odmítnutí současných staveb v území a realizace nové části komplexně řešeného městského centra. Požadavek na pořízení ÚS vychází z nutnosti

koordinovaně vyřešit základní urbanistické a infrastrukturní vazby směrem ke stávající zástavbě, a zároveň optimálním způsobem založit vnitřní urbanistické a ostatní vazby.

P23 Prostorově vnímaná plocha je důležitým kompozičním prvkem při vstupu do lázeňského území. Rozsahem a charakterem je plocha částí velkého území strategického významu pro budoucí vnitřní rozvoj města. Cílem přestavby na vymezené ploše je odmítnutí současných staveb v území a realizace nové části komplexně řešeného městského centra. Požadavek na pořízení ÚS vychází z nutnosti koordinovaně vyřešit základní urbanistické a infrastrukturní vazby směrem ke stávající zástavbě, a zároveň optimálním způsobem založit vnitřní urbanistické a ostatní vazby. Požadavek zpracovat

závěry generelu dopravy do územní studie vychází z předpokladu, že generel dopravy s velkou mírou přesvědčivosti a přesnosti stanoví základní pozice hlavních dopravních uzlů. Jednou z ploch, na kterých by mohl být některý z uzlů umístěn je tato. Vyhovující napojení na veřejnou infrastrukturu je podmíněné ověřením dostatečné kapacity stávajících vodovodních řadů a kanalizačních stok.

Poznámka

V takto zásadním přestavbovém území by mělo být řešeno efektivní nakládání s dešťovými vodami, s prioritou maximálního zasakování srážek v místě jejich dopadu, jejich retenci a následném využití.

Plochy smíšené obytné - v centrech měst – specifické SCx

Hlavní využití

vzájemná integrace staveb, zařízení a ploch sloužících pro:

- dopravní terminál autobusového nádraží, železniční stanice a dopravních ploch
- bydlení v bytových domech
- občanské vybavení celoměstského a nadmístního významu - veřejnou infrastrukturu: vzdělání a výchovu, sociální služby, péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu a ochranu obyvatelstva
- občanské vybavení celoměstského a nadmístního významu - komerční zařízení: obchodní služby, stravovací služby, ubytovací služby, církevní účely, administrativu a lázeňství

Přípustné využití

- + místní komunikace, pěší cesty
- + parkoviště pro osobní automobily, hromadné garáže
- + související technická infrastruktura
- + dětská hřiště
- + stavby, zařízení a plochy pro tělovýchovu a sport
- + veřejná prostranství a plochy okrasné a rekreační zeleně s prvky drobné architektury a mobiliářem pro relaxaci

Podmíněně přípustné využití

- + nerušící výroba, pokud nesnižuje kvalitu prostředí a pohodu bydlení ve vymezené ploše a je slučitelná s bydlením
- + zábavní zařízení, pokud nejkratší vzdušná vzdálenost od staveb, zařízení a ploch pro vzdělávání a výchovu, sociální služby, zdravotní služby a církevní účely bude 100 m
- + stavby, zařízení a plochy pro tělovýchovu a sport, pokud nesnižují kvalitu prostředí a pohodu bydlení ve vymezené ploše a jsou slučitelné s bydlením
- + čerpací stanice pohonných hmot, pokud je součástí hromadných garáží

Nepřípustné využití

- stavby a využití neuvedené a nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím

Podmínky pro řešení dopravy v klidu v zastavitelných plochách a plochách přestavby

- nové hlavní stavby budou vybaveny garážemi pro min. 50% vozidel, pro zbývajících max. 50% vozidel rezidentů a vozidla návštěvníků bude realizováno parkoviště v rámci této zastavitelné plochy nebo plochy přestavby
- Potřebný počet parkovacích míst bude vždy stanoven na základě výpočtu, popsaného v kapitole 1.d.1.2.

Podmínky pro plochy zasahující do území s významným povodňovým rizikem

- stavby zasahující do území s identifikovaným rizikem budou podrobně posouzeny. Dle níže uvedených stupňů ohrožení budou navržena zmírňující opatření z hlediska snížení rizika na přijatelnou úroveň.

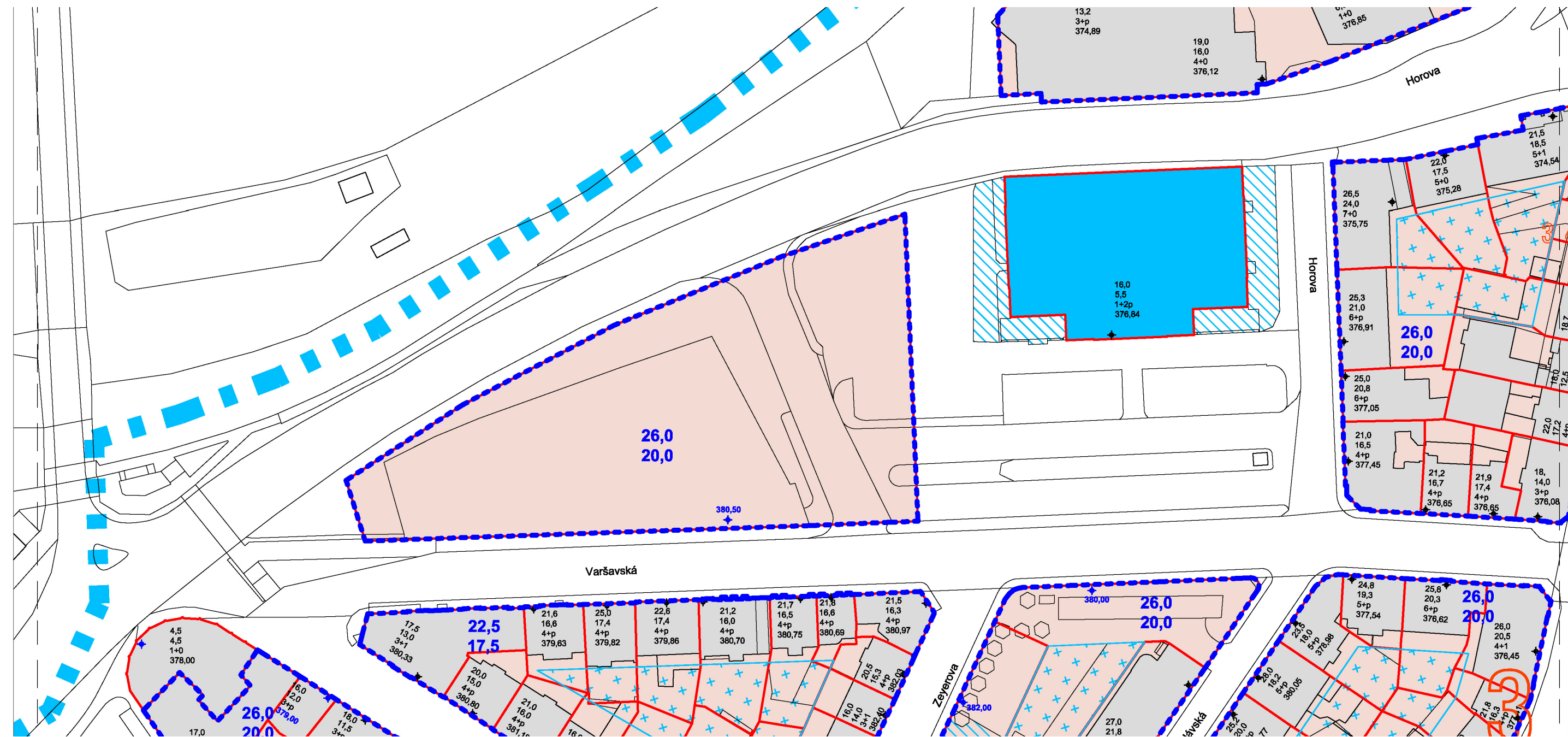
- st. 2 – střední ohrožení – výstavba možná s upozorněním
- st. 3 – střední ohrožení – výstavba možná s omezením
- st. 4 – vysoké ohrožení – výstavba nepovolena

Tabulka 26 Plochy smíšené obytné - v centrech měst – specifické

k.ú.	označení plochy SCx	maximální počet nadzemních podlaží +p = podkroví, údaj v závorce = počet plných podlaží bez možnost podkroví	maximální procento zastavění	minimální procento ozelenění	územní studie	další podmínky
Karlovy Vary	P01-SCx-kv	5+p (6)	60	20	ÚS16	1. Maximální % zastavění v suterénu = 100%
Karlovy Vary	P02-SCx-kv	5+p (6)	90	0	ÚS16	
Tuhnice	P05-SCx-tu	5+p (6)	60	20	ÚS16	1. U Doubské lávky se připouští výšková dominanta do 20 podlaží - plocha protilehlá vůči plochám veřejné zeleně (ZV) na nároží Šumavská – Západní 2. Realizovat vodovodní řad Tuhnice – Dvory

Pozn.: "p" v maximální výšce zastavění znamená "podkroví"

Územní studie prostorových regulativů pro historické jádro města Karlovy Vary (CASUA)



LEGENDA:

- hranice řešeného území
- vymezení plochy výškové regulace se srovnávací rovinou referenčního bodu
- stávající objekty
- kulturní památky
- nepřekročitelná výšková hladina lokality (od srovnávací roviny) - výška hřebene (m n. m.)
- výška římsy (m n. m.)

15,0
12,0
3+p
394,09

- výška hřebene od srovnávací roviny - stávající stav (m n. m.)
- výška římsy od srovnávací roviny - stávající stav (m n. m.)
- podlažnost - stávající stav
- nadmořská výška srovnávací roviny - stávající stav (m n. m.)

+

referenční bod srovnávací roviny - stávající

384,50

nadmořská výška srovnávací roviny referenčního bodu - návrh (m n. m.)

+

referenční bod srovnávací roviny - návrh

Poznámka:
V případě více objektů ve srovnávací rovině, platí nově navržený referenční bod srovnávací roviny.

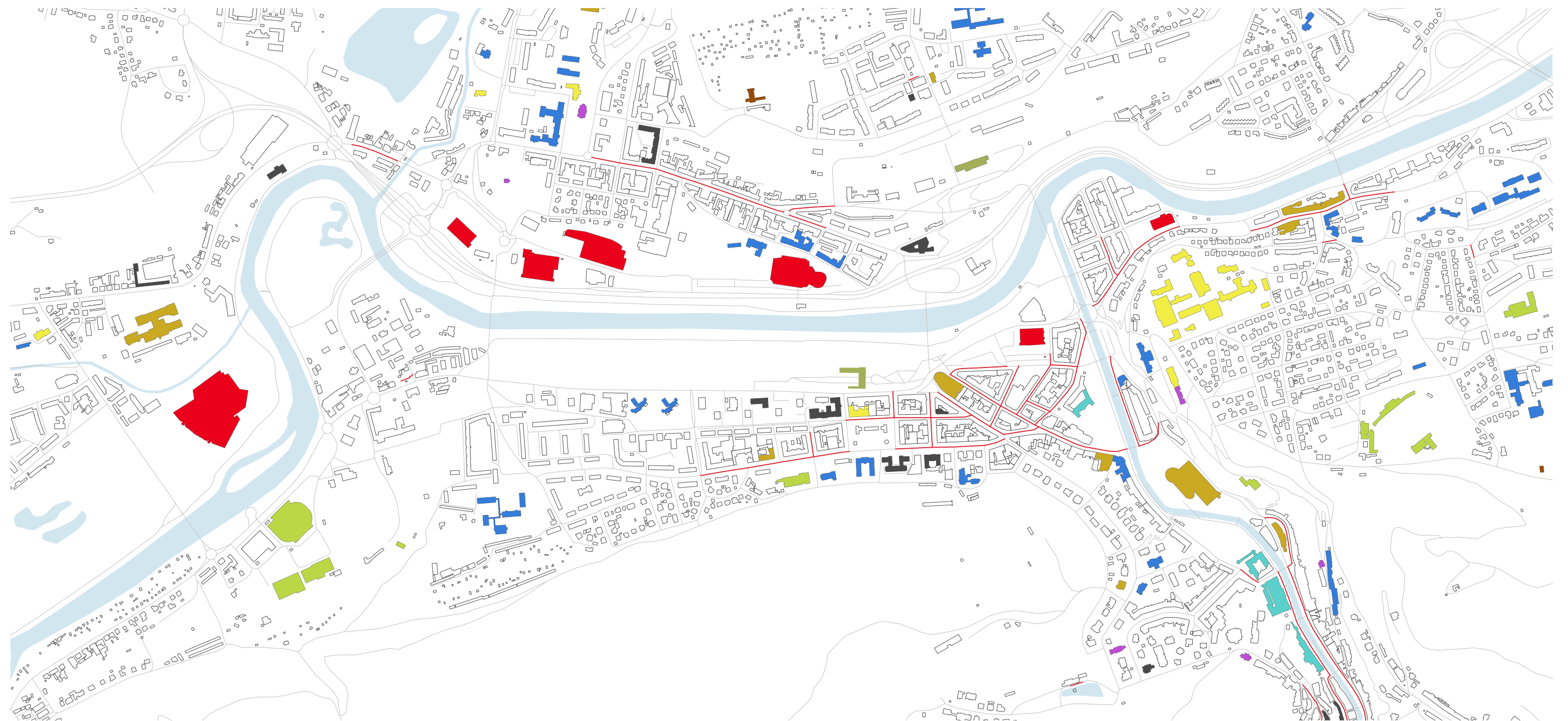
- terasové zahrady
- areály kulturních památek
- komponované zahrady
- kompozičně důležité areály
- chráněné vnitrobloky

Územní studie širšího centra vychází z požadavků, které definuje studie prostorových regulativů města Karlovy Vary (CASUA).

Jsou dodrženy výškové limity a urbanistická struktura bloků, které studie CASUA definuje.

V dílčí části se mění stopa bloku u ulice Varšavská, především z důvodu úpravy trasy ulice Horova v daném useku.

Občanská vybavenost



- | | |
|---------------------|---------------------------|
| řešené území | náboženství |
| aktivní parter | rekreační zařízení |
| multifunkční objekt | školství |
| doprava | veřejná správa |
| obchod | zdravotní služby |
| kultura | obřadní síň (krematorium) |
| lázeňství | |

Velkou příležitostí řešeného území je velké spektrum objektů občanské vybavenosti v jeho přímém sousedství. Bezprostřední napojení na centrum města s nejhustěji zastoupeným aktivním parterem, městskou tržnicí a na většinu služeb v centru Karlových Varů vytváří potenciál tvorby intenzivní urbanistické struktury městského centra s vyváženým mixem funkcí bydlení a komerce.

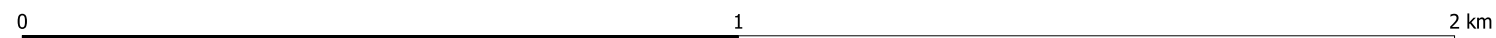
Zásadní je napojení na uzly městské a meziměstské hromadné dopravy. V území se nachází i terminál železniční a autobusové dopravy. Významné je propojení s terminálem MHD u tržnice.

V 5-10 minutové pěší vzdálenosti je umístěná celá řada veřejných služeb, jakož to je: Magistrát města, školní zařízení, nemocnice, lázně, kulturní a rekreační stavby.

V blízkosti řešeného území se nachází řada areálů kapacitních obchodních center - např. Varyáda, Baumax, bývalý hokejový stadion, atd. Tato monofunkční struktura je založena na obsluze motorovou individuální dopravou, představuje tak problém vysoké zátěže okolní dopravní infrastruktury, vysoké nároky na parkovací plochy stejně jako problém s naprostým vyliďněním lokality mimo

otevřací dobu a v řešeném území by neměla být vůbec zastoupena.

Komerční prostory by měly být součástí multifunkčního celku zahrnujícího převážně funkci bydlení a tvořit tak město krátkých vzdáleností s posilováním pěší obslužnosti.



Podlažnost



Podlažnost a dominanty

- 1 - 2 NP
- 3 - 4 NP
- 5 - 6 NP
- 7 - 8 NP
- 8 - 13 NP
- zájmové území

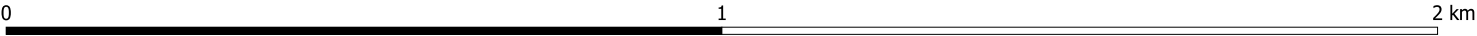
Řešené území navazuje ve východní části na historickou zástavbu, která má průměrně pět nadzemních podlaží.

Západní část v podobě modernistického sídliště má větší diverzitu ve výškách budov, a to od 1-3 NP (budovy občanské vybavenosti) až do 11 NP (modernistické panelové domy rozptýlené v parkovém prostředí).

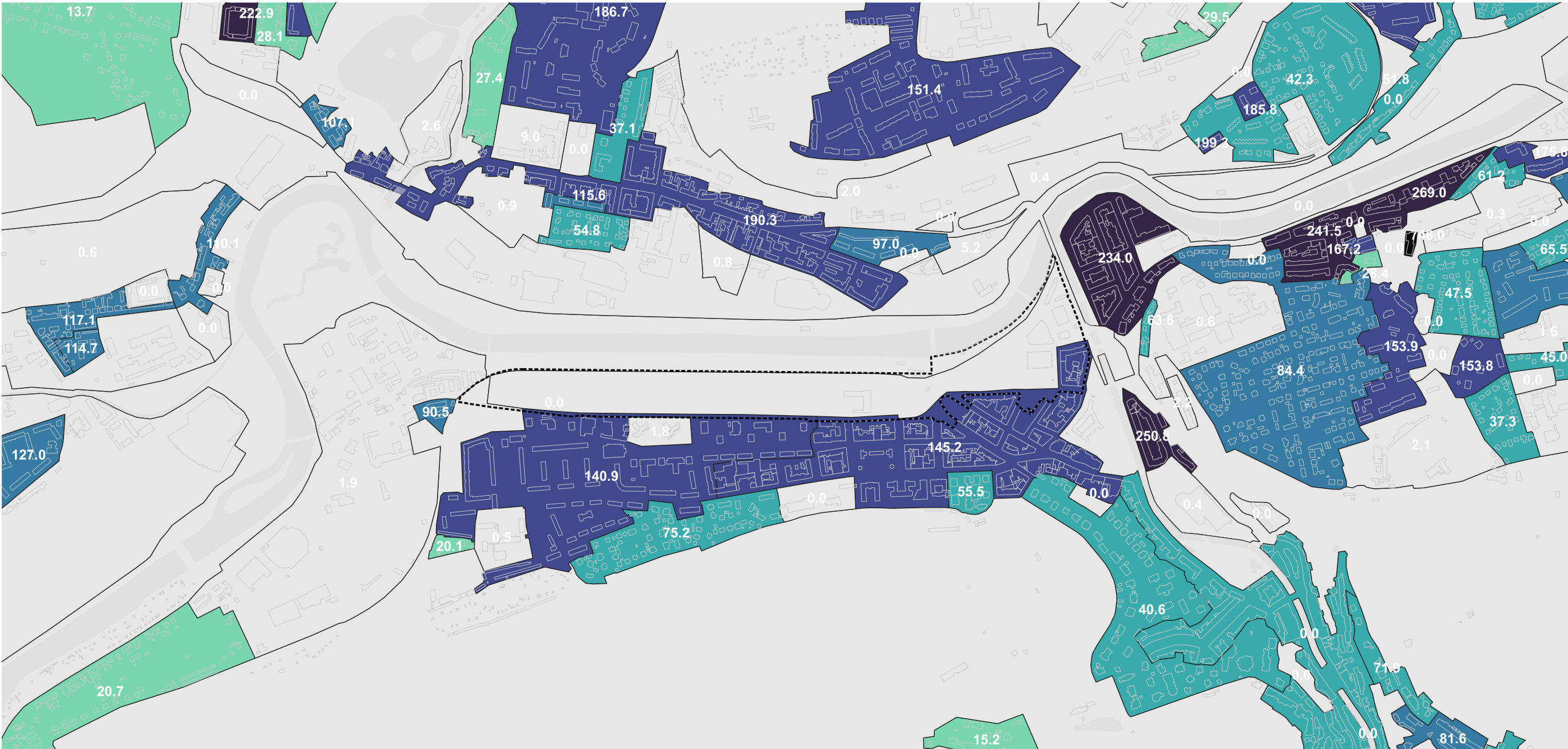
Je pozoruhodné také zaznamenat, že terén řešeného území ve východní části vytváří výškové rozdíly (cca 10-15 m) což odpovídá

výšce přibližně 3-4 podlaží a mělo by to být reflektováno v návrhu.

Řešené území se nachází v nárazníkové zóně UNESCO a má určité limity z hlediska pohledových os do památkové rezervace a dalších památkových hodnot.



Hustota obyvatel dle urbanistických struktur



Počet obyvatel/ha v lokalitě

- 0 - 10
- 10 - 34
- 34 - 75
- 75 - 132
- 132 - 199
- 199 - 395
- 395 - 748
- řešené území

Zalidnění města v různých urbanistických strukturách přepočtené na počet obyvatel na hektar představuje významný faktor pro městskou ekonomiku a udržitelný rozvoj, neboť poměruje příjmy do městského rozpočtu z daní zde žijících obyvatel a výdaje na veřejnou infrastrukturu. Při vhodně zvoleném modelu intenzity zalidnění a vhodné urbanistické struktury dokáže město zajistit fungující služby, udržovaná veřejná prostranství a to vše při zachování přírodních a kulturních kvalit místa.

Největší hustotu obyvatel na 1 hektar plochy reprezentují urbanistické struktury blokové zástavby (obchodně správní část)

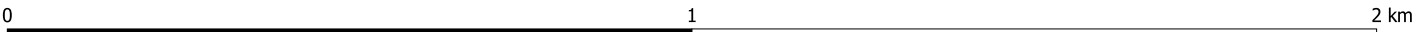
a modernistického sídliště v Tuhnicích mezi ulicemi Západní a Moskevská.

Bloková struktura ale na rozdíl od modernistického sídliště představuje nesrovnatelně nižší náklady na údržbu, neboť nemá tak velké množství veřejných prostranství vyžadujících pravidelné investice do údržby.

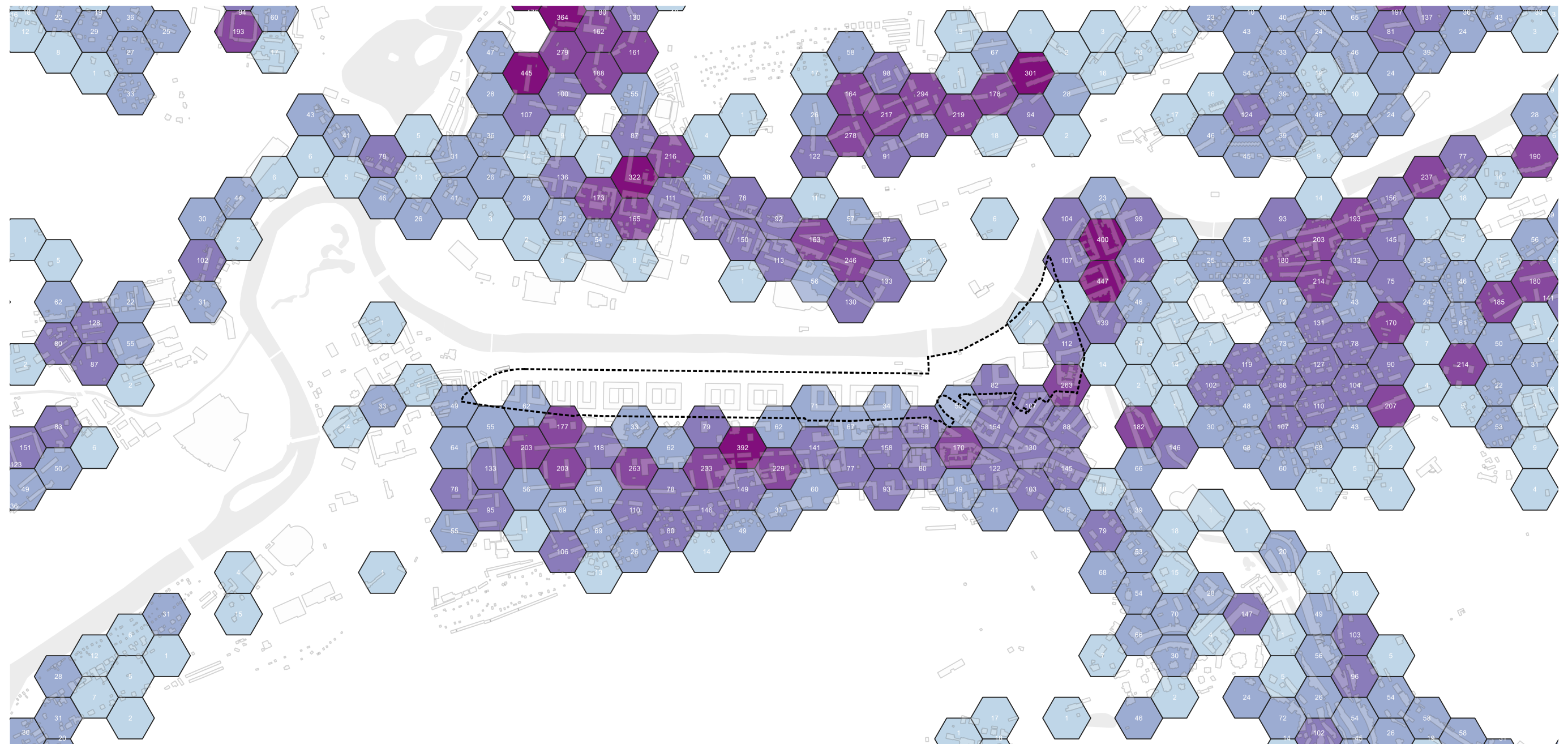
Přilehlé území patří mezi nejhustěji obydlené části města, což kladé vysoké požadavky na kapacitu obytných ploch řešeného území (včetně veřejné vybavenosti pro jejich obsluhu) a zároveň odpovídá

konceptu zahušťování městského centra Karlových Varů.

Ekonomické studie hovoří o optimální průměrné hustotě zalidnění města 100 obyvatel/ha. V širším řešení území zahrnujícím prostor Tuhnic směrem k lesu, obchodně správní část, strukturu kolem ulice Sokolovská a brownfield Staré vodárny je aktuální hustota zalidnění cca 60 obyvatel/ha. Protože se nacházíme v centrální části města, je třeba dosáhnout výrazně vyšší hustoty zalidnění, aby tak byl vyvážen nedostatek v okrajových částech s rodinnými domy. Jako cílová hustota je optimální dosáhnout zalidnění 150 - 200 obyvatel/ha po vzoru již fungujících čtvrtí.



Hustota zalidnění - hexagonální schéma



Počet obyvatel/ha (hexagon o straně 62m)

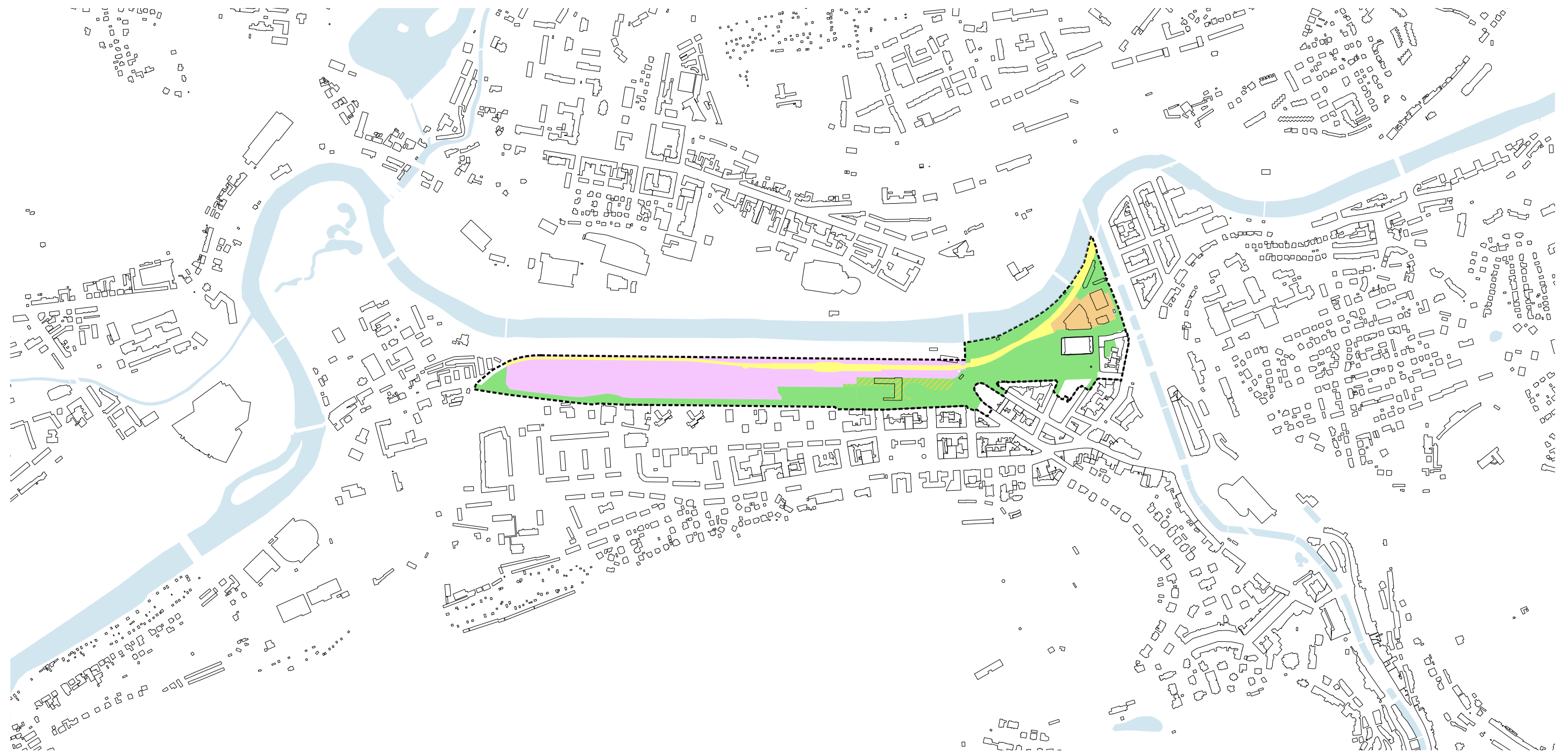
- 1 - 19
- 19 - 73
- 73 - 158
- 158 - 298
- 298 - 475
- řešené území

Pro podrobnější představu o hustotě zalidnění loaklity byl vytvořen hexagonální diagram mapující hustotu zalidnění po menších segmentech území.

Z diagramu jsou patrná ohniska nejvyšší hustoty zalidnění v ulici Sokolovská, na Čertově ostrově a v modernistickém sídlišti v Tuhnicích.

0 1 2 km

Majetkoprávní vztahy



- Majetek SMKV
- Majetek GAMMA Property
- Majetek SŽ, ČD
- Majetek V-KMV
- Majetek ostatních vlastníků
- Spoluvlastnictví objektu dolního nádraží

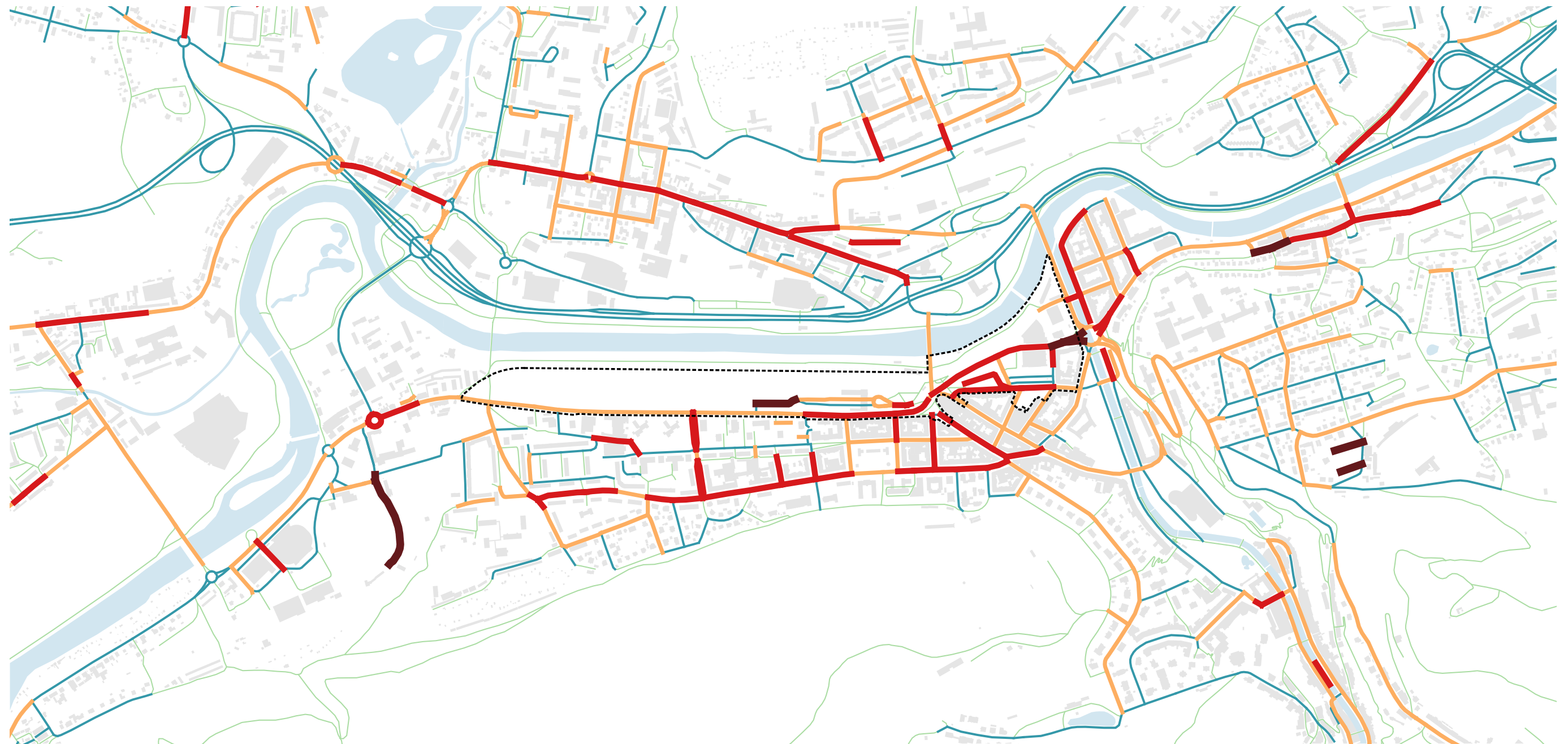
Město Karlovy Vary (SMKV) v předměteném území vlastní majoritní podíl pozemků - cca 42%, dále potom soukromý subjekt, společnost GAMMA Property - cca 37% a další subjekty, které jsou významnými stakeholdery v území - Česká republika, Správa železnic, Karlovarské minerální vody, nebo Kubík Tržnice.

Stávající rozložení majetkoprávních vztahů v území představuje jeden z klíčových problémů, který by měl být pomocí návrhu nové městské struktury vyřešen. Jedná se zejména o nutnost přestavby základní dopravní infrastruktury v centru města, která bude pravděpodobně vyžadovat majetkové vyrovnání mezi SMKV,

Správou železnic, a GAMMA Property. V současné situaci je pro všechny strany rozvoj vlastního území téměř nemožný bez vzájemné dohody. Město nemůže bez přístupu na klíčové pozemky vybudovat potřebnou infrastrukturu a soukromé subjekty zase nemohou bez této infrastruktury území v centru města zhodnotit novou výstavbou. Komplikovaný je rovněž majetkoprávní vztah na pozemcích Dolního nádraží včetně samotné budovy.

Bezpochyby významnou a pro rozvoj místa klíčovou plochou je plocha mezi ulicemi Horova a Varšavská, která je plně ve vlastnictví SMKV.

Analýza šířek uličních profilů

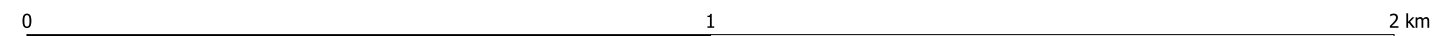


Typickou šířkou uličního profilu pro řešené území je šířka 18 až 24 metrů. Ulice Horova - Západní představující městský bulvár zatížený jak pěší tak motorovou dopravou, má průměrnou šířku 19 až 21 metrů.

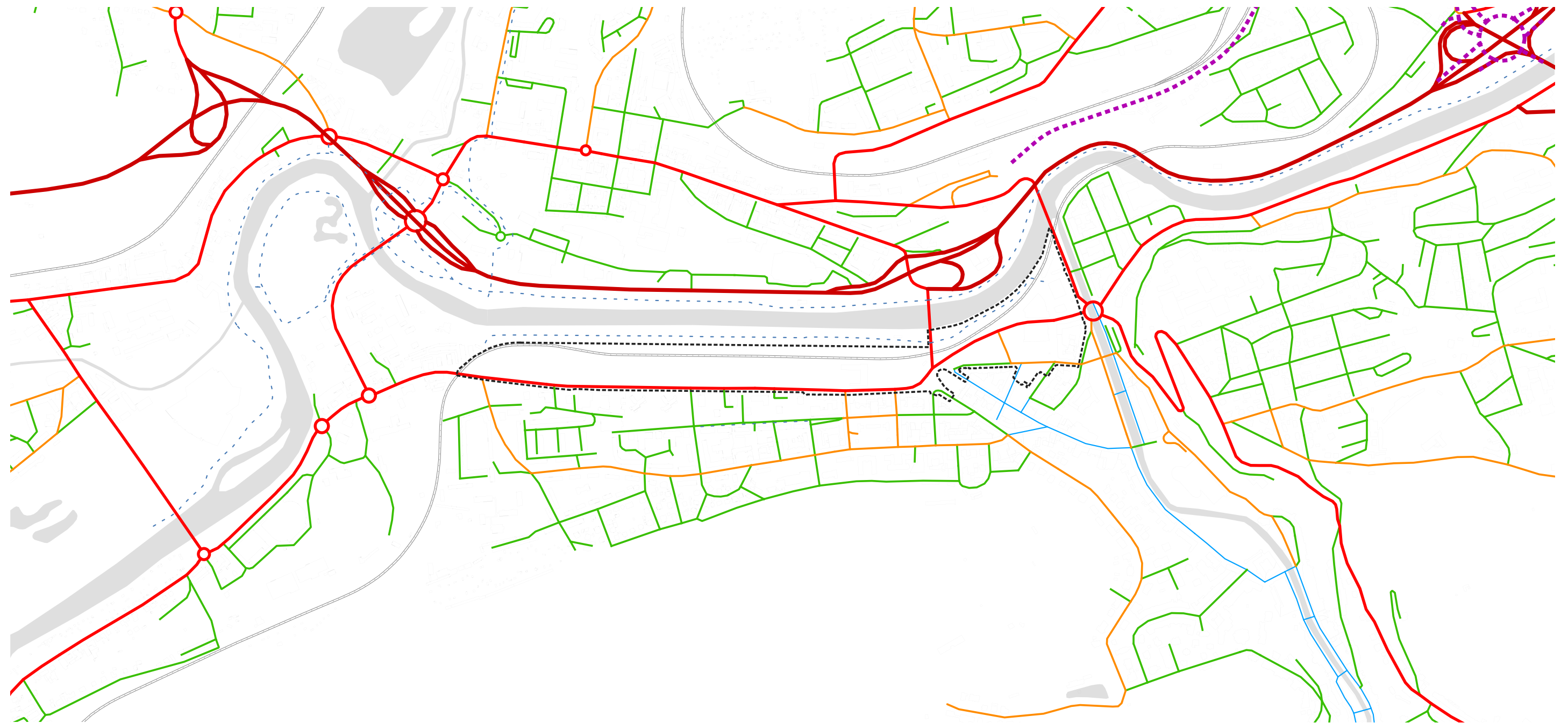
Navazující ulice Varšavská má šířku 18 metrů, ulice T. G. Masaryka 15 metrů, Dr. Davida Bechera 21,5 metru, Dr. Engla - 23 metrů, Dr. Janatky 17,5 metru, Charkovská 18 metrů.

V okolní oblasti je typická průměrná šířka uličního profilu v rozmezí 12 až 24 metrů. Šířky některých lokálních ulic se pohybují v rozmezí 8 až 12 metrů.

Urbanistické řešení území by mělo reflektovat provazbu s existující uliční sítí a její dotvoření, které zohlední i stávající šířky. Šířky ulic jsou jedním z vodítek nastavení hierarchie významu jednotlivých veřejných prostranství, od městského bulváru po lokální ulice a ulice pro pěší.



Stávající dopravní skelet



- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- místní komunikace I. třídy (A)
- místní komunikace II. třídy (sběrné B)
- místní komunikace III. třídy významné (obslužné C1)
- místní komunikace III. třídy nevýznamné (obslužné C2)
- místní komunikace IV. třídy se smíšeným provozem (D1)
- cyklistická trasa
- silniční komunikace (návrh)
- mostní objekt (návrh)
- železniční trať

Řešeným územím prochází významné dopravní propojení ulice Západní, která je jednou z nejvytíženějších automobilových komunikací města. Její význam spočívá zejména v distribuci dopravních vztahů v oblasti širšího centra města, zatímco tranzitní dopravu řeší průtah, resp. silnicí 1. třídy I/6. Budoucnost tranzitní komunikace je aktuálně v řešení při aktualizaci ZÚR, kdy Krajský úřad Karlovarského kraje posuzuje více variant možných tras. Ambicí města by měla být transformace průtahu na městskou ulici, která umožní urbanizaci svého okolí a sníží negativní dopady hlukové zátěže na okolní město.

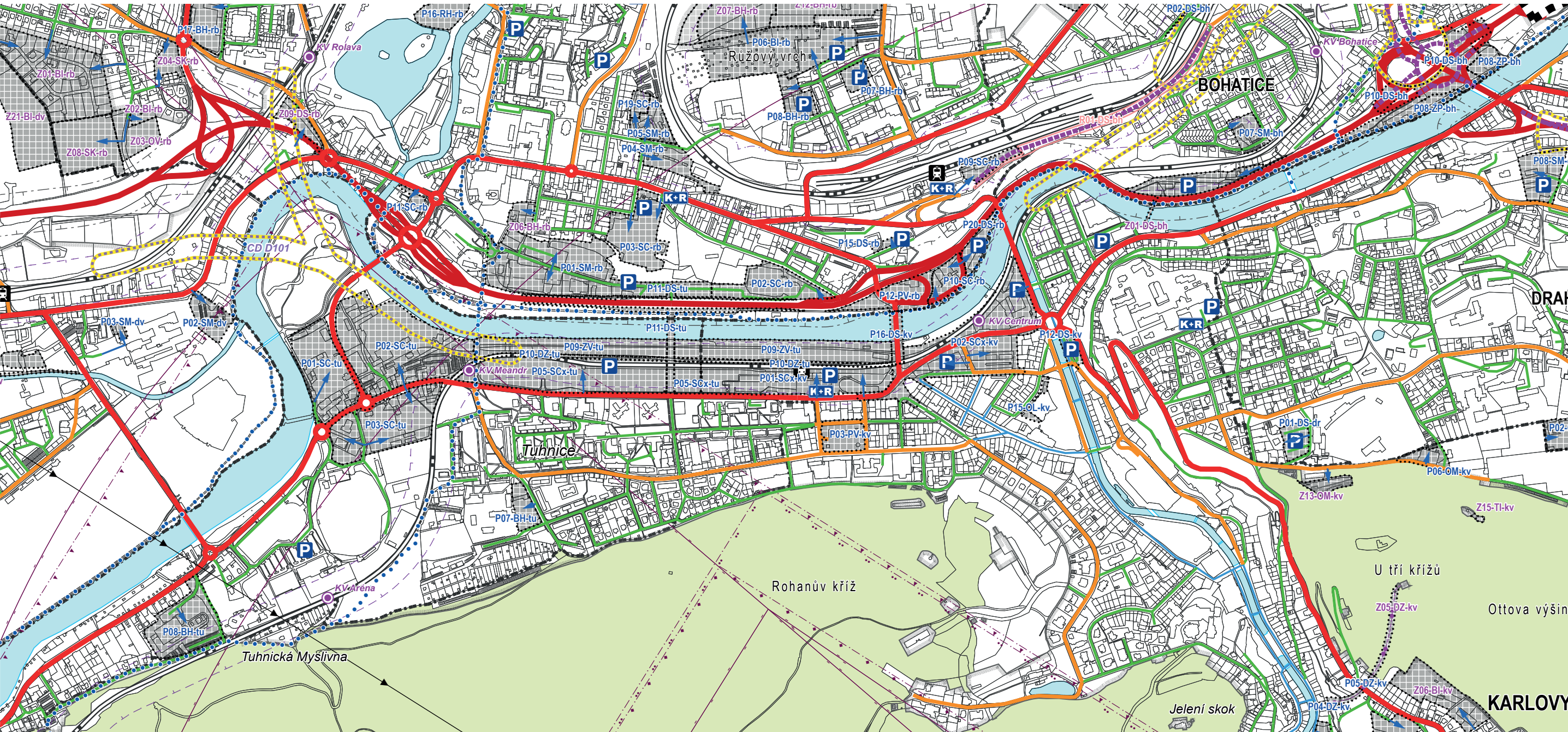
V současnosti po ulici Západní projíždí průměrně 12 tisíc vozidel denně. Komunikace svým prostorovým uspořádáním tvoří

podstatnou bariéru pro přístup k řece a dopravnímu terminálu Dolního nádraží.

V blízkosti řešeného území se nachází pěší ulice, které vedou do lázeňského centra města, které jsou též přerušeny bariérou ulice Západní. Velkým potenciálem je již existující dopravní infrastruktura kolem řešeného území, která není ale doposud plně využívána.

V území také chybí lepší pěší (popřípadě automobilové) vazby přes řeku Ohři, na což poukazuje také plán udržitelné mobility města Karlovy Vary. Počítá se s budoucí výstavbou pěší lávky v okolí Dolního nádraží a také tzv. Charkovským mostem pro osobní automobilovou dopravu od ulice Charkovská.

Koncepce dopravní infrastruktury dle platného územního plánu



DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - SILNIČNÍ

STAV	NÁVRH
	dálnice
	silnice I. třídy
	silnice II. třídy
	silnice III. třídy
	místní komunikace I. třídy (A)
	místní komunikace II. třídy (sběrné B)
	místní komunikace III. třídy významné (obslužné C1)
	místní komunikace III. třídy nevýznamné (obslužné C2)

	místní komunikace IV. třídy se smíšeným provozem (D1)
	nápojení navrhované plochy
	silniční komunikace
	mostní objekt
	ochranné pásmo silnice
	parkovací / garážovací dům
	parkoviště K+R
	cyklotrasa

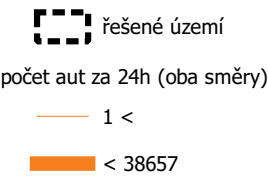
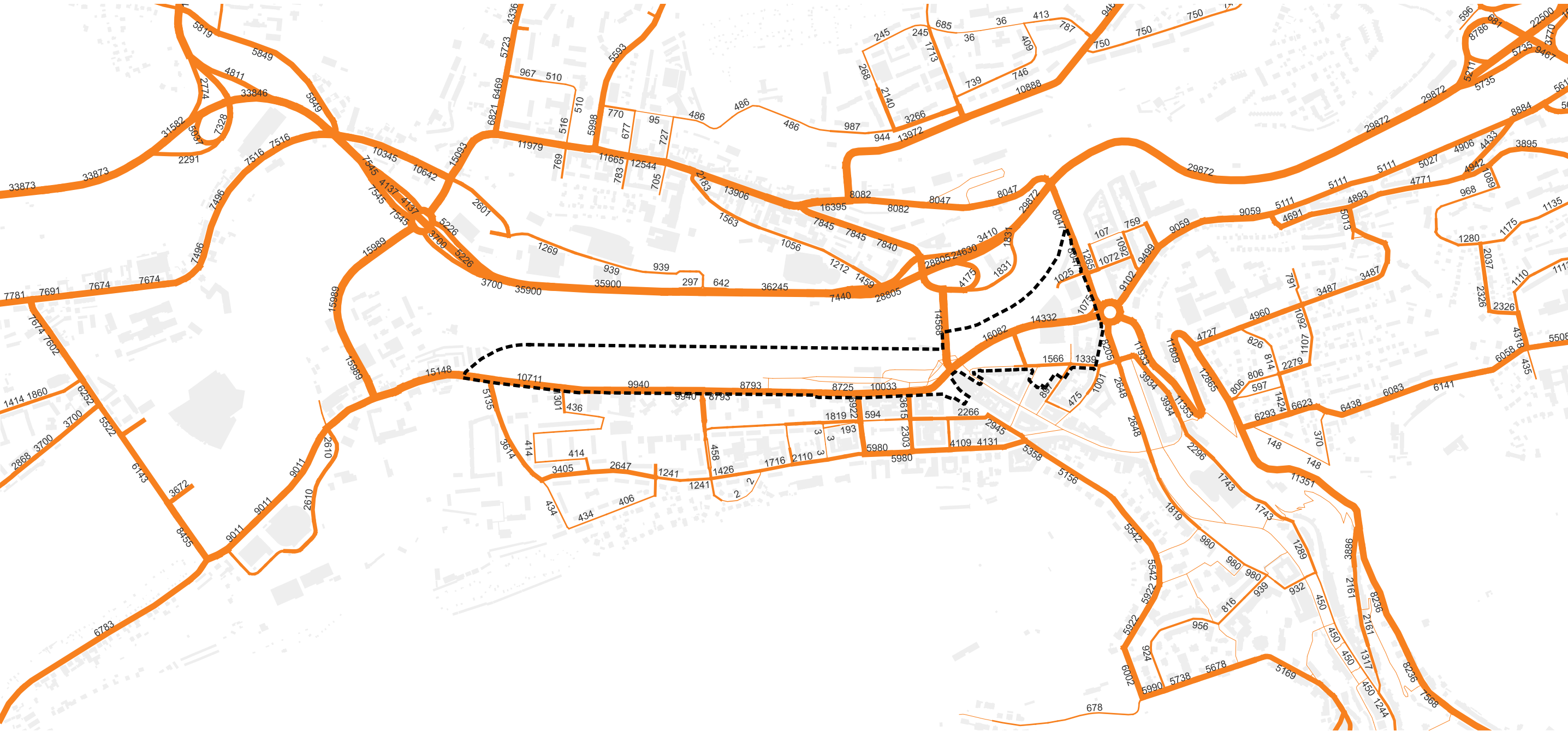
PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

STAV	NÁVRH	REZERVA
	Z01-BI-dr	zastavitelné plochy
	P01-BV-ov	plochy přestavby
	K01-NP-ck	plochy změn v krajině
	R01-DS-tu	plochy územních rezerv
		plochy vodní a vodohospodářské
		plochy lesní

Koncepce dopravní infrastruktury dle platného územního plánu definuje základní komunikační kostru v území, lokality pro umístění parkovacích domů, místa propojení řešeného území s okolním městem, konkrétně v ulicích Dr. Janatky, Dr. Engla, nebo spojení prostřednictvím nového mostu v prodloužení ulice Charkovská.

Vzhledem k faktu, že navrhovaná dopravní kostra prochází územím přestavbové plochy řešeným územní studií, která mimo jiné dle podkladů z Plánu udržitelné městské mobility prověří a navrhne nové uspořádání dopravní kostry centra, bude následně návrhová část územní studie sloužit také pro změnu územního plánu v rovině koncepce dopravní infrastruktury.

Osobní automobilová doprava



Dopravní model vytvořený na základě měření z roku 2018 při tvorbě Plánu udržitelné městské mobility mapuje intenzity průjezdů IAD územím za 24 hodin. Jednoznačně nejvytíženější komunikace představují průtah - silnice I/6, ulice Sokolovská, Horova a Západní. Vysoké intenzity dopravy proudí přes Chebský most, Ostrovský most a lanový most v Tuhnicích.

V řešeném území představuje nejvytíženější komunikac Chebský most a ulice Horova v úseku mezi Chebským a Ostrovským mostem. Intenzita dopravy kolem 16 tis. vozidel / 24 hod představuje vysokou míru motorové dopravy, avšak stále v intencích běžných veřejných prostranství v centrální části města.



Městská autobusová doprava



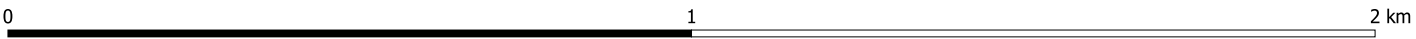
- řešené území
- linky autobusů
- počet spojů za den
- zastávka
- přestupní uzel

Struktura linek MHD je uspořádána do hvězdicové podoby s dvěma centrálními přístupnými uzly - Tržnice a Terminál U koníčka.

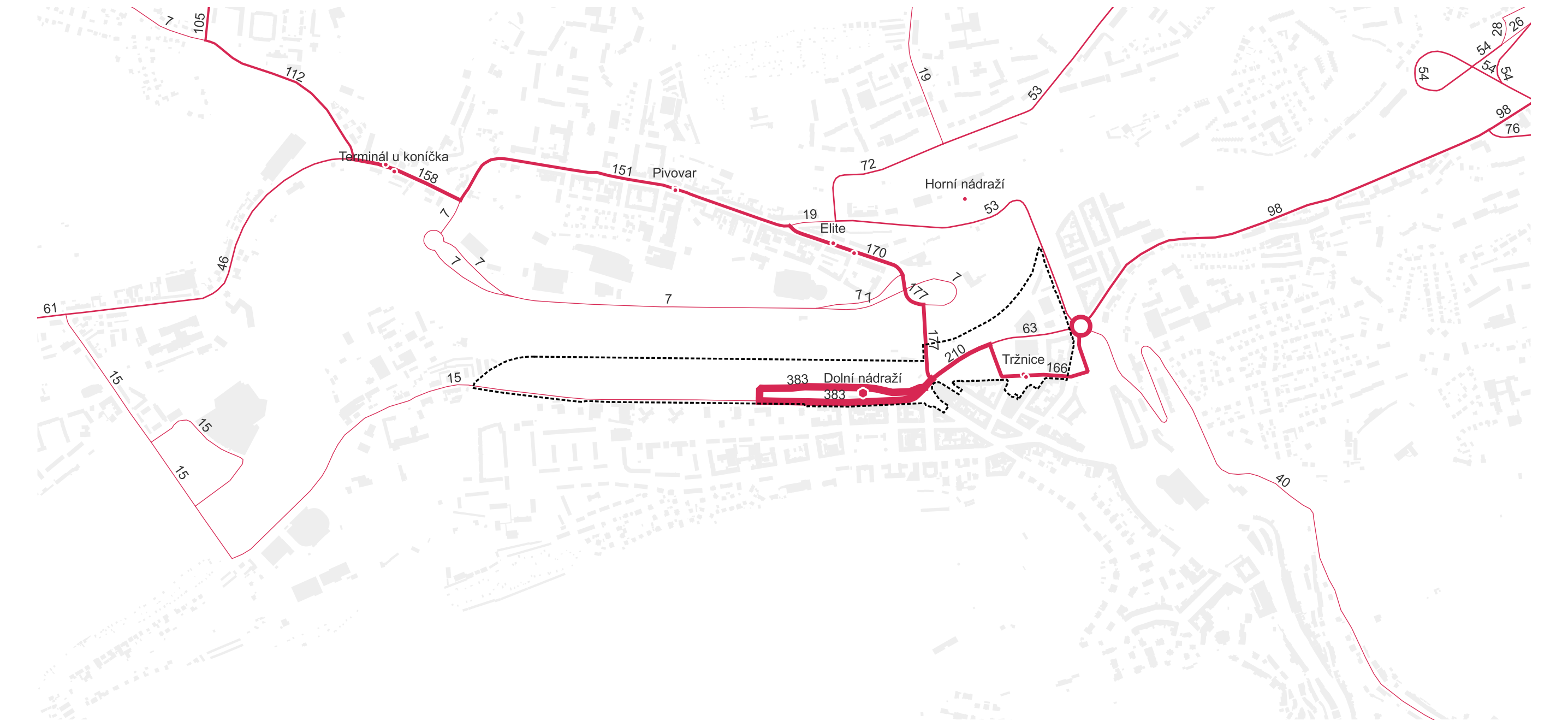
Nejvytíženější lokalitou v rámci městské hromadné dopravy je jednoznačně dopravní terminál Tržnice, kde se setkávají všechny linky městské hromadné dopravy a značná část spojů linkové dopravy.

Frekvence autobusových spojů za den ukazuje nejvíce obslouženou trasu Stará Role - Tržnice - Nemocnice.

Na zastávkách Dolní nádraží a Horní nádraží dochází k napojení na železniční dopravu.



Meziměstská autobusová doprava



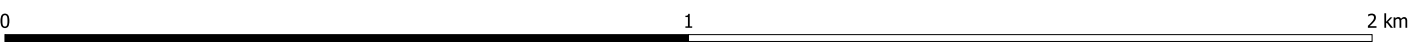
— linky autobusů
počet spojů za den

- zastávka
- přestupní uzel
- ▭ řešené území

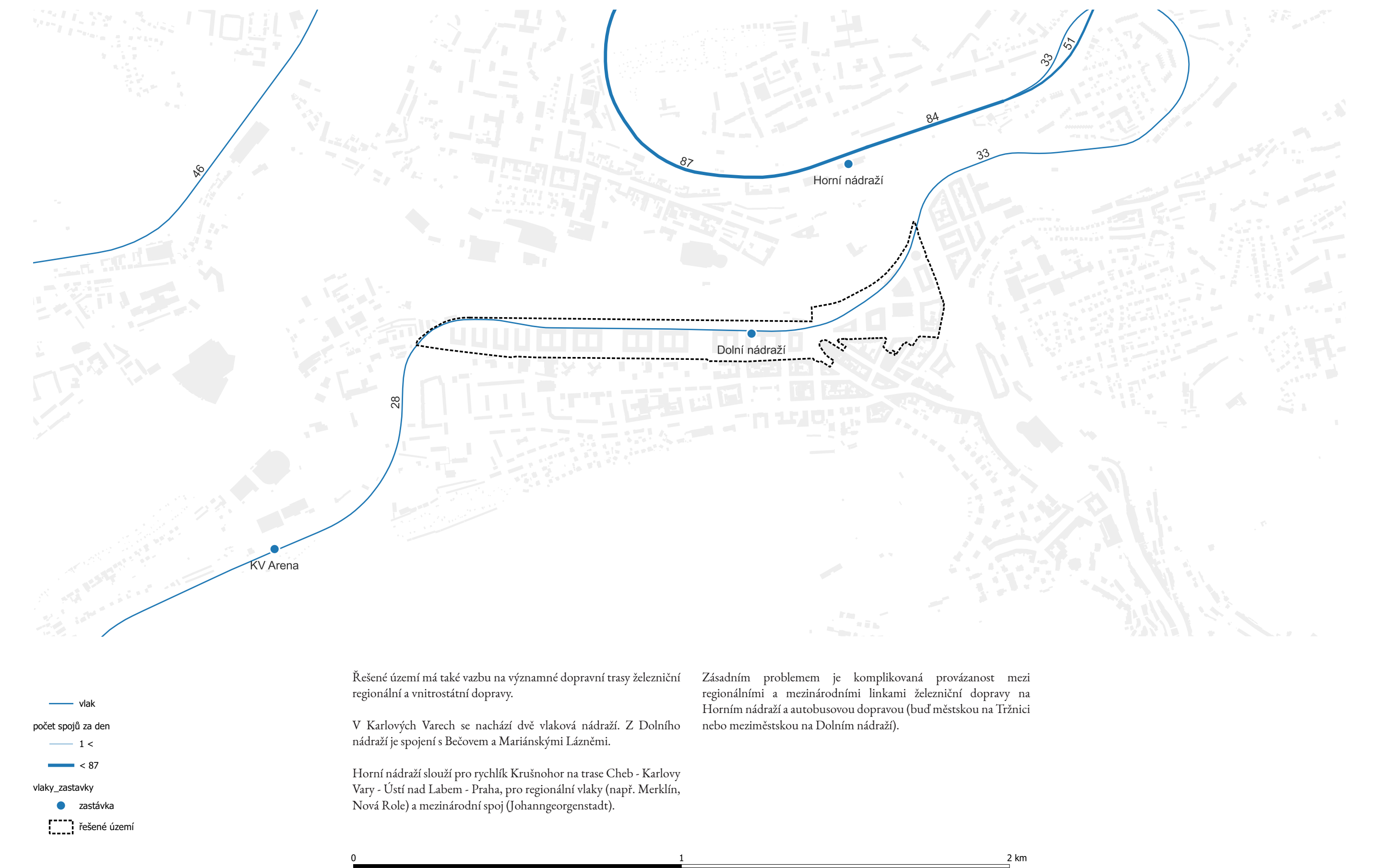
Karlovy Vary jsou propojeny meziměstskou autobusovou dopravou regionální (např. Ostrov, Jáchymov, Nejdek, Boží Dar) i nadregionální (např. Praha, Plzeň).

Všechny linky mají svou konečnou na Dolním nádraží a téměř polovina z nich zastavuje i na terminálu Tržnice.

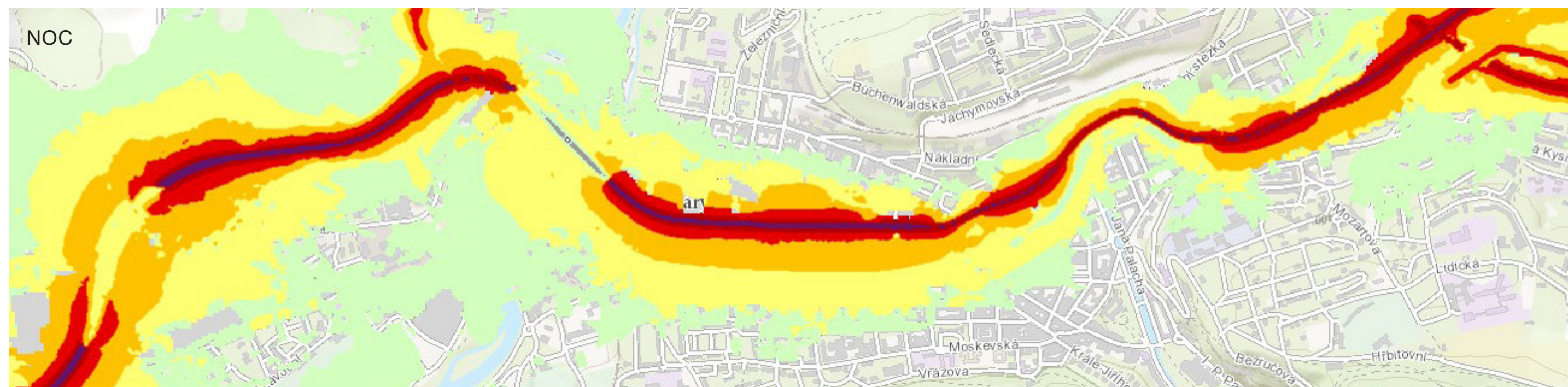
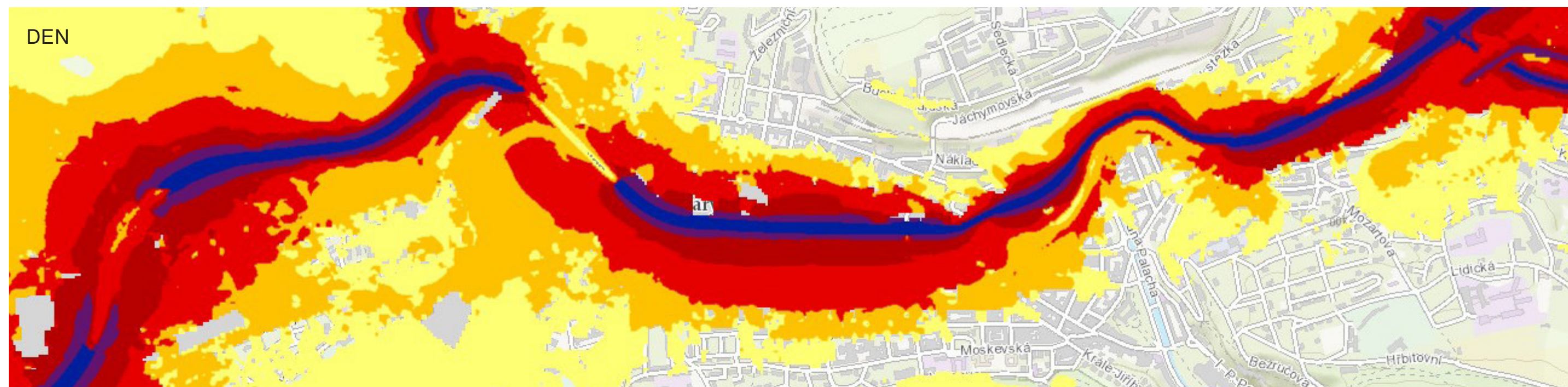
Mezi stávající komplikace pro návštěvníky města a jeho obyvatele lze považovat i velmi komplikovaný přestup mezi terminálem meziměstské dopravy na Dolním nádraží a terminálu MHD Tržnice.



Vlaková doprava



Hluková mapa



Hlukový ukazatel L_{dvn}

50 - 55 dB
55 - 60 dB
60 - 65 dB
65 - 70 dB
70 - 75 dB
> 75 dB

Hlukový ukazatel L_n

45 - 50 dB
50 - 55 dB
55 - 60 dB
60 - 65 dB
65 - 70 dB
> 70 dB

Horní mapa ukazuje hladinu akustického tlaku tvořenou silnicí I/6 v průběhu dne, spodní mapa zase během noci. Měřené hodnoty potom značí ukazatele L_{dvn} - den, L_n - noc. Zdrojem této mapy je aplikace Hlukové mapy 2017 vytvořená Ministerstvem zdravotnictví, které pravidelně aktualizuje tato data pro celou republiku.

Hlavním zdrojem hluku je ve městě bezesporu průtah, resp. silnice I/6 procházející jeho středem. Hluk vytvořený jeho provozem přesahuje v blízkém okolí hygienické limity pro obytnou výstavbu a představuje velký problém v rozvoji navazujících lokalit.

V řešeném území je hladina akustického tlaku $L_{dvn} = 60 - 65$ dB, což je limitní hodnota pro výstavbu obytné čtvrti a záměr urbanizace města by měl kromě jiného sloužit jako argument pro urychlené hledání řešení hlukové zátěže z průtahu.

Průtah městem, jeho dopravní charakter rychlostní komunikace, která nemůže vytvořit živé městské prostředí, není překonatelná jinak než mimoúrovňově a zatěžuje okolní město nadměrným hlukem přesahujícím normové hygienické limity je bezpochyby jedním z hlavních problémů rozvoje území.

Krajský úřad Karlovarského kraje nyní pracuje na aktualizaci Zásad územního rozvoje, v rámci kterých posuzuje možnosti vedení tranzitní komunikace formou severního obchvatu města nebo tunelového vedení průtahu tak, aby se ze stávajícího průtahu mohla v budoucnu stát městská třída umožňující rozvoj blízkého území.

Technická infrastruktura



--- řešené území

— Elektřina

— Kanalizace

— Plynovod

— Teplovod

— Vodovod

V širším území je hustá síť technické infrastruktury, která umožňuje relativně snadné napojení řešeného území v celé jeho šířce na stávající síť.

Ačkoliv jsou v širším území zastoupeny všechny druhy sítí technické infrastruktury, je rozšířeným nešvarem nekoncepční vedení sítí v profilech veřejných prostranství, které způsobuje komplikovanost v přehledu a neumožňuje mnohdy výsadbu plnohodnotného

stromořadí v ulici, což znemožňuje vytvoření fungujícího systému modrozelené infrastruktury. Nutno poznamenat, že dle současné normy **ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání vedení technického vybavení** má strom v profilu ulice stejné postavení jako ostatní síť technické infrastruktury.

Historie místa

Urbanistický vývoj Karlových Varů

První osídlení v údolí Teplé se datuje do 2. poloviny 14. století. V této době se také formovala sídelní síť podél Ohře. Vznikl Sedlec, Tuhnice, Doubí, Drahovice, Bohatice, Jenišov a Stará Role. Tato hospodářská osídlení sloužila pro zásobování města surovinami.

Urbanistický vývoj města, které se formovalo kolem řeky Teplé, se podřizoval terénnímu reliéfu, ten neumožňoval pravidelný rastr ulic. Větší rozrůstání a vznik prvních lázeňských domů proběhlo v 16. století, poté co byl Karlovým Varům v roce 1508 udělen statut veřejných lázní. Roku 1604 město výrazně poničil požár. Karlovým Varům byly v rámci obnovy odpuštěny daně na 5 let a darován lenní statek Tuhnice. No konci 17. století přišel hospodářský rozkvět a s ním v dalším století i výstavba větších lázeňských domů. Po požáru roku 1759 byl vytvořen zastavovací plán.

Na začátku 19. století se lázeňská zóna rozšířila až k soutoku Ohře a Teplé a za další půl století se začíná zastavovat i do té doby zemědělská krajina dále od tehdejšího centra. Největší rozvoj přišel s připojením města na železnici roku 1898. Karlovy Vary byly spojeny s Mariánskými Lázněmi a dále se budovala trať do Nejdku a Potůčků. Byla postavena provizorní odbavovací hala centrálního nádraží v místě dnešního Dolního nádraží. Jednalo se o hrázdenou budovu v lázeňském stylu s restaurací a čekárnou. Součástí areálu byla kruhová výtopna, administrativní budova a dílny.

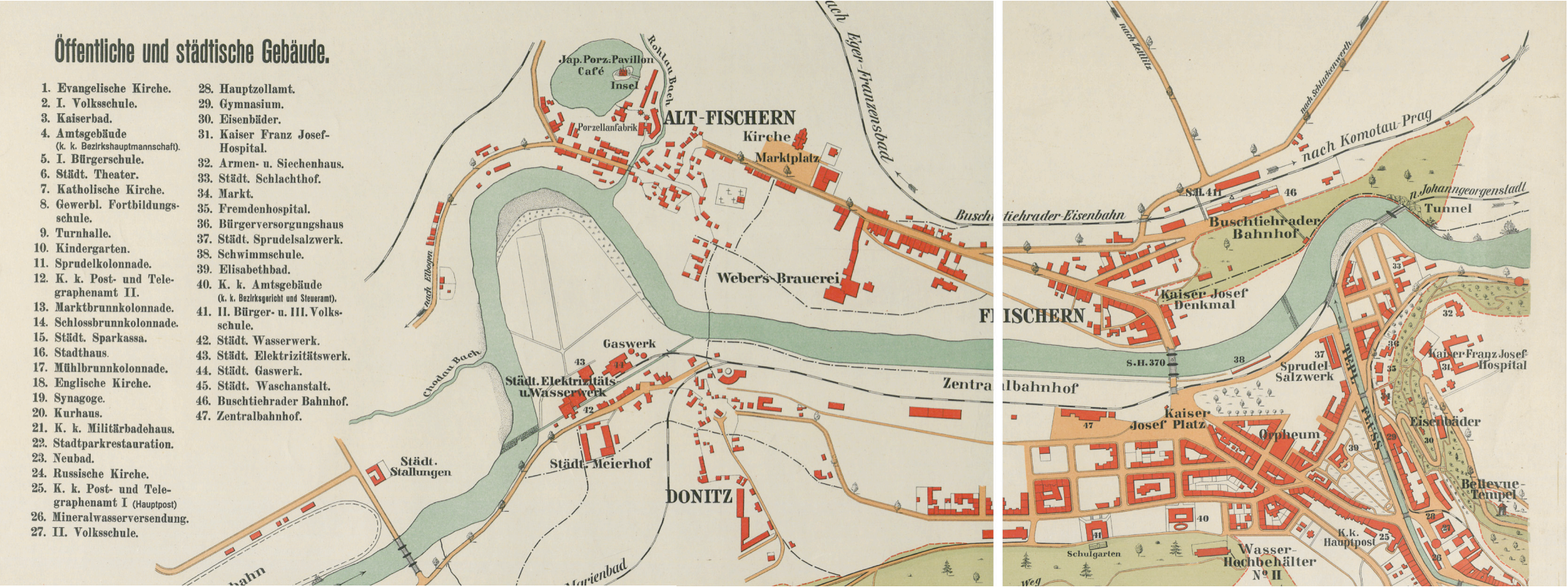
Přes Mariánské lázně byly přivedeny vlaky z Prahy a Vídně. Následovalo výrazné zvýšení počtu návštěvníků a velký stavební boom. Současně se stavebně rozvíjelo i dnešní obchodně správní centrum. Roku 1869 byl postaven Chebský most, následovala výstavba výrobních budov, soudu a školy.

Sídelní útvary, které se nacházely dál od centra, se vyvíjely bez zastavovacích plánů, většinou podél hlavních cest. Kvůli velké vzdálenosti mezi nimi a centrem nesrostly v jeden celek.

Rozvoj probíhal i okolních Rybářích, Tuhnicích a Drahovicích, kde byla výstavba řízena zastavovacími plány založenými na pravoúhlém uličním rastru. Roku 1928 došlo k jejich administrativnímu připojení ke Karlovým Varům. Do roku 1939 se postavila velká část dnešního správního centra města. Vývoj byl pozastaven s příchodem 2. světové války. Roku 1945 bylo území dnešního širšího centra bombardované. Zničené byly například některé stavby patřící k centrálnímu nádraží.

Po odsunu výrazně ubylo i původní obyvatelstvo, což vedlo k zanedbávání údržby řady staveb, u některých dokonce k demolici.

Karlovy Vary čekala rozsáhlá stavba sídliště, budovalo se ve Staré Roli, Bohaticích i Rybářích. Stavěly se nové komunikace, což přispělo k rozvoji MHD a zkrácení dojezdových vzdáleností. Nová výstavba měla za cíl vzdálenější městské části lépe propojit. Městský průtah, který byl dokončen po revoluci však propojení Tuhnic a Rybář do budoucna velmi zkomplikoval.



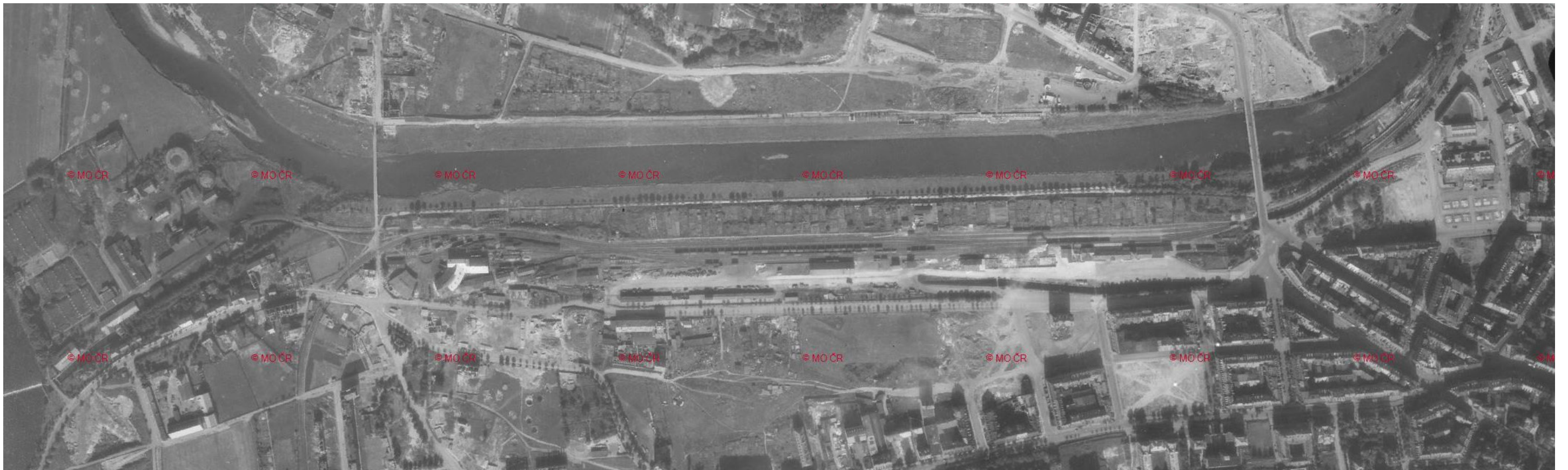
Plán Karlových Varů, 1911



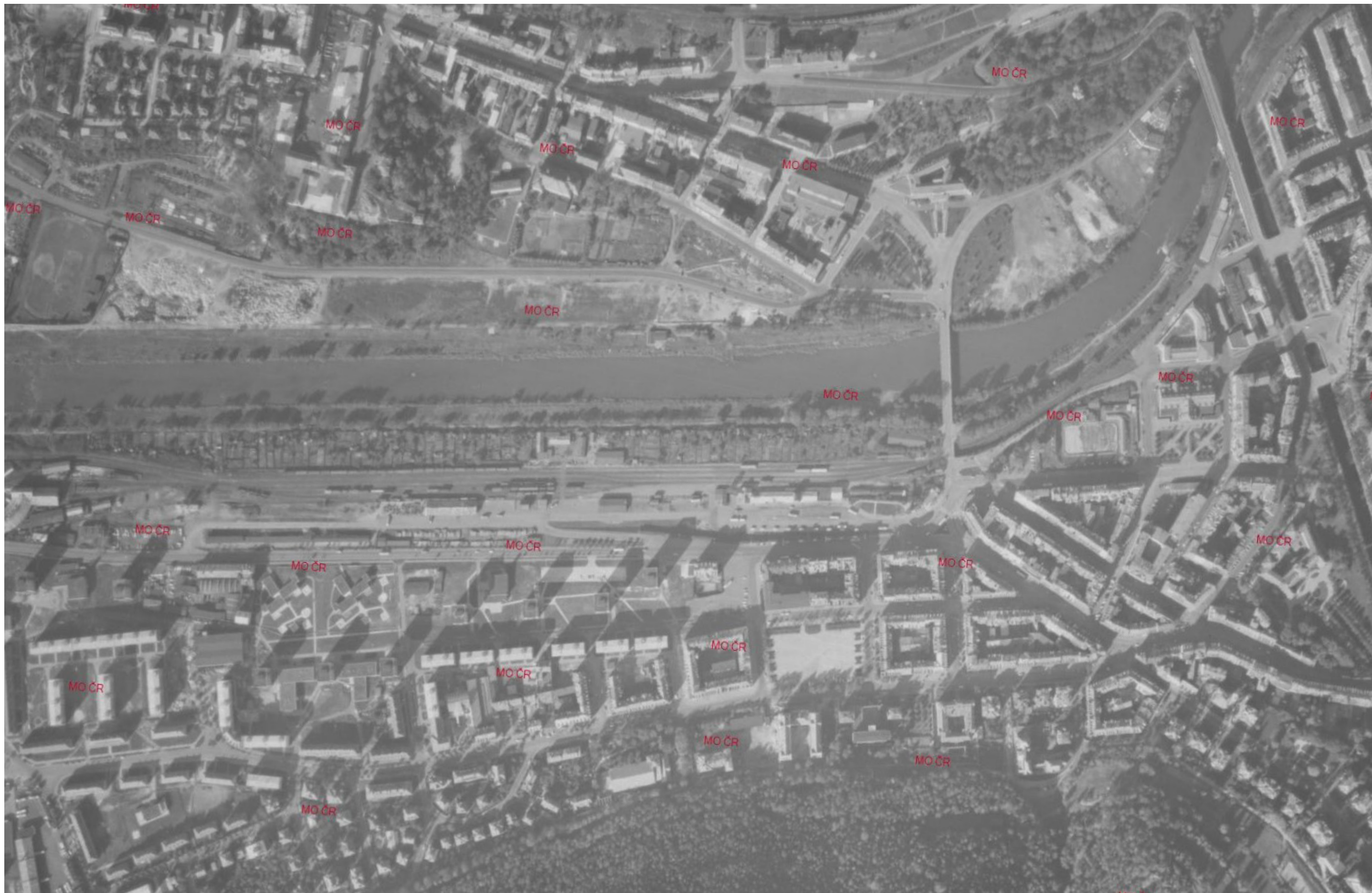
Plán Karlových Varů, 1934



Ortofoto snímek města 1938
Na snímku je partná klasická zástavba postupně se vyplňující blokové struktury města a pozvolný růst západním směrem do Tuhnic

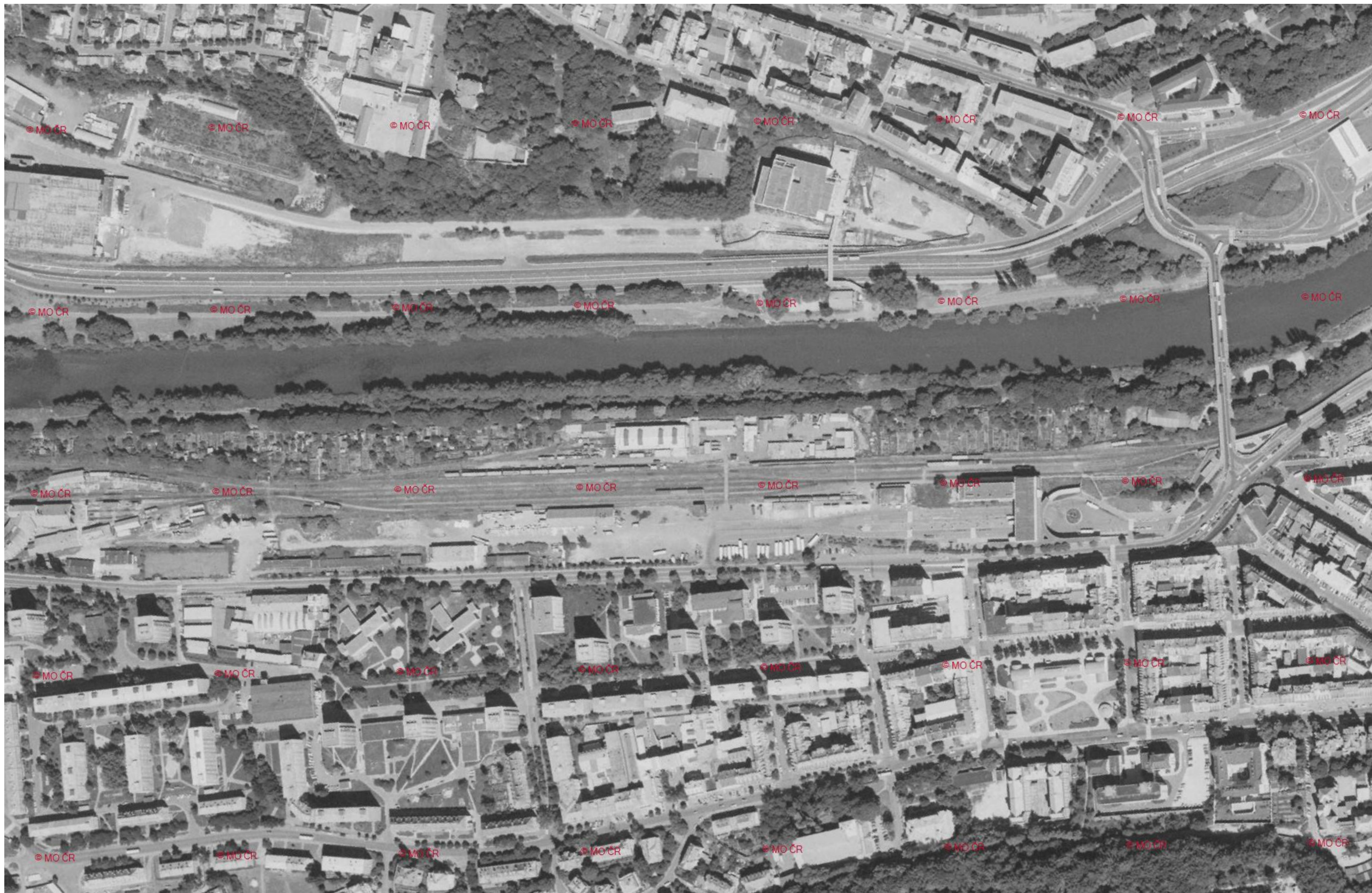


Ortofoto snímek města 1946
Město těsně po 2. světové válce. Značná část původní struktury je zničena nálety, zejména levobřežní část předpolí Chebského mostu a také původní struktury Tuhnic. Tato část obrazu města byla navždy vymazána z historie.



Ortofoto snímek města 1967

Na původní urbanistickou strukturu blokového jádra navázala modernistická struktura panelového sídliště v Tuhnicích. Dochází k pozvolné dostavbě historického jádra dílčím zaplňováním proluk, zejména v oblasti Čertova ostrova, nebo ulice T. G. Masaryka, ve velkém se však již na takovou strukturu nenavazuje.



Ortofoto snímek města 1996

Ke konci 20. století se již obytná zástavba v řešené lokalitě nijak masivně nerozrůstá, zato je však budována síť dopravních staveb, které řeší aktuální dopravní situaci města, zároveň však vytváří těžce prostupnou bariéru pro pěší, která na další desítky let oddělí levý a pravý břeh řeky Ohře.



Dolní nádraží - 80. léta 20. století



Ulice Krymská - 60. léta 20. století



Dolní nádraží - 80. léta 20. století



Ulice Krymská - 60. léta 20. století



Pohled na tuhnické sídliště přes řeku Ohři



Chebský most, 1910



Dolní nádraží - pohled přes řeku Ohři



Panoramatický pohled na obchodně správní část města a městskou část Tuhnice - přelom 30. - 40. let 20. století

Současný stav řešeného území



Současný stav řešeného území

Jedná se o dlouhé území táhnoucí se od obchodně správního centra města podél řeky Ohře do Tuhnic. Vedle řeky místo výrazně formuje železnice a další dopravní komunikace. Silné zatížení území dopravou znesnadňuje integraci fenoménu říčního břehu do struktury města.

V minulosti byl prostor pokryt množstvím kolejových tratí, ale od jejich redukce na jednu trať lokální vlakové dopravy se uvolnil pro urbanizaci a právě propojení města s řekou.

Na území širšího centra byla vypracovaná řada architektonických studií majících za cíl ověřit různé možnosti urbanizace tohoto prostoru. V roce 2013 v architektonické soutěži na urbanizaci širšího centra někteří autoři pracovali s myšlenkou budovy dopravního terminálu, tedy dopravního uzlu většiny hromadné dopravy, v jednom místě. Tato myšlenka se setkala s úspěchem u tehdejšího vedení města a byly vytipovány tři lokality – prostor dolního nádraží, levý břeh Ohře a prostor před tržnicí, ve kterém se v současnosti křižují všechny linky městské hromadné dopravy s některými meziměstskými.

Územní plán označuje prostor širšího centra jako významnou rozvojovou plochu.



Křižovatka ulic Horova, Západní a Chebského mostu



Podchod pod Chebským mostem



Prostor u bývalé solivárny



Ulice Horova mezi Tržnicí a Dolním nádražím



Dolní nádraží



Ulice Horova mezi Tržnicí a Dolním nádražím

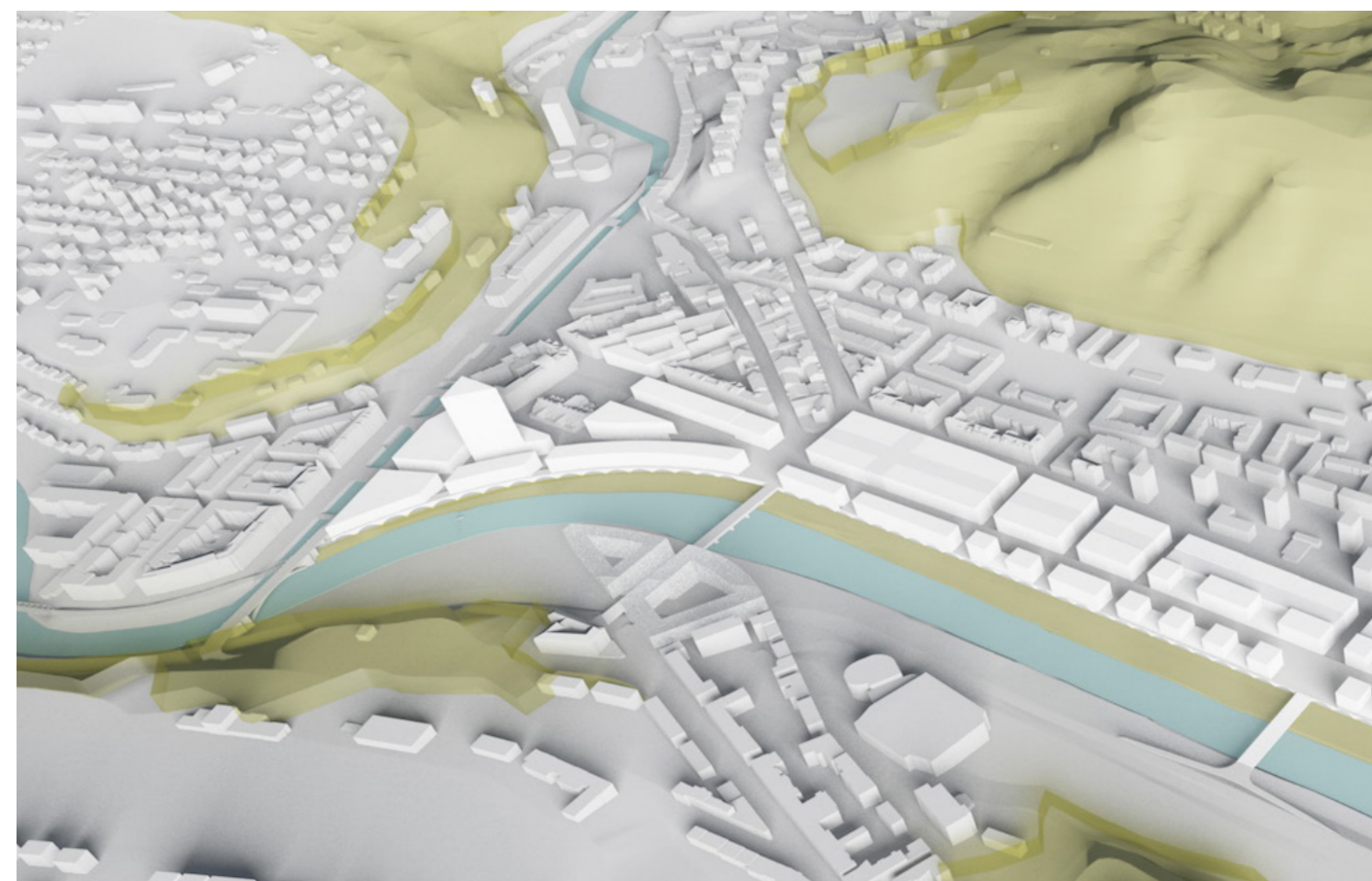
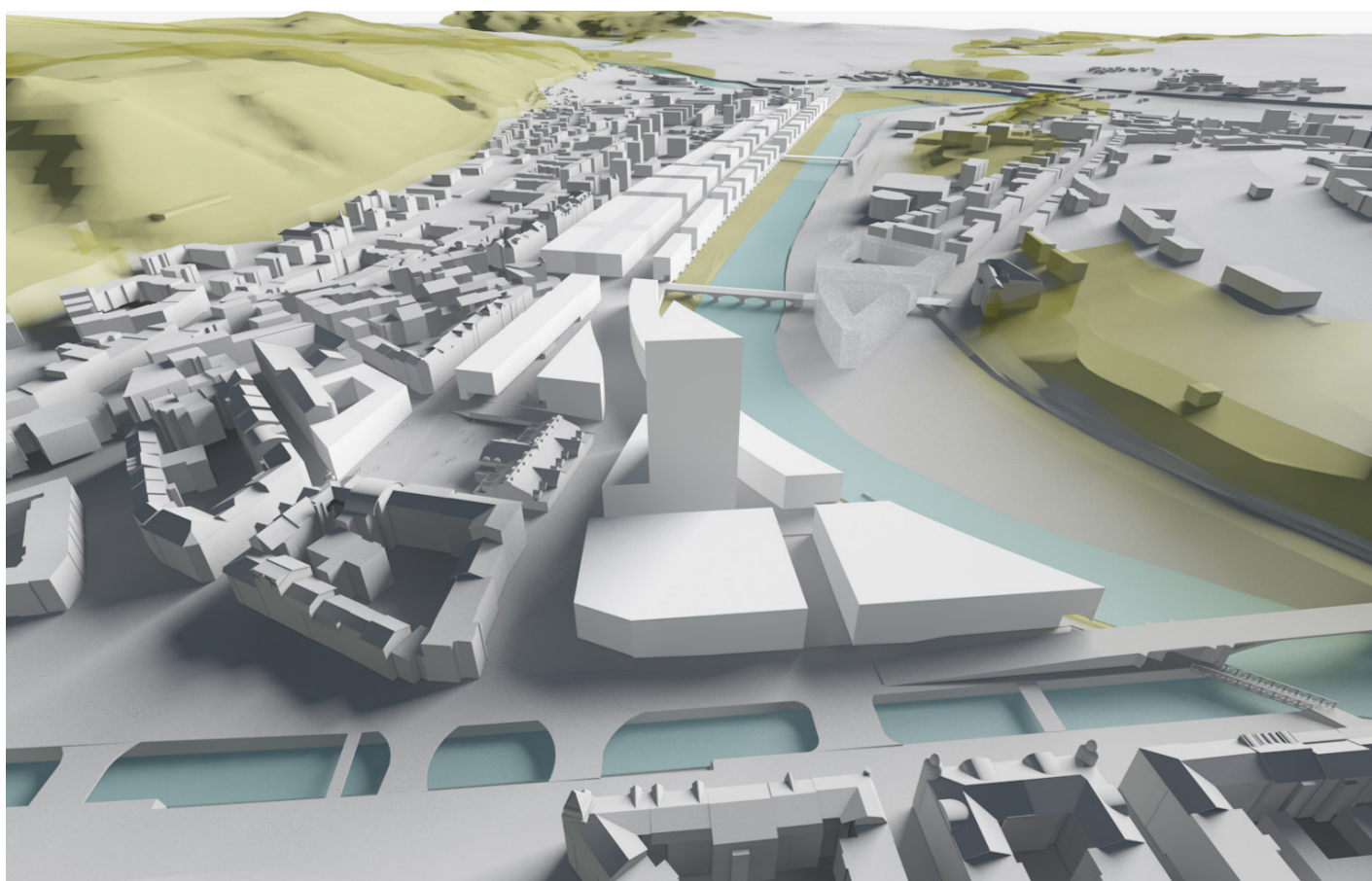


Soukromý investor, kterému patří značná část pozemků v řešeném území si nechal v průběhu let 2008 - 2010 zpracovat na dané území několik architektonicko-urbanistických studií



Město Karlovy Vary uspořádalo v roce 2013 veřejnou urbanistickou soutěž na dané území a navazující lokality. Do soutěže bylo přihlášeno 13 návrhů z nichž žádný neobdržel 1. místo. Byla udělena 3 druhá místa a posléze veden těmito oceněnými ateliery dialog o následném postupu.





V roce 2016 studio A69 zpracovávalo na základě výsledků proběhlé soutěže územní studii lokality. K dokončení a registraci studie v registru územně plánovací činnosti však již nedošlo. Již v rámci této studie byla vedena živá debata o budoucí poloze integrovaného terminálu veřejné hromadné dopravy.

Chronologická analýza vývoje stavebních záměrů v území

- privatizace většiny ploch v lokalitě tzv. dolního nádraží z majetku Českých drah (2009)
 - vlastníkem společnost Gamma Property ze skupiny Lordship
 - vznik rozsáhlé ucelené investorsky atraktivní plochy
 - vznik ambiciózního developerského záměru „Central park Karlovy Vary – revitalizace dolního nádraží“
 - rozpor s platným ÚP
 - nespecifikované požadavky na dopravní terminál ze strany města
- územní rozhodnutí k akci „Dolní nádraží Karlovy Vary – odstranění staré ekologické zátěže“ (2012)
 - odstranění zjištěné rozsáhlé kontaminace ropnými látkami i těžkými kovy
 - částečné odtěžení zemin a vytvoření celoplošných ochranných protiexpozičních překrytů (2013)
 - náklady cca 80 mil. Kč, převážně pokryté státní dotací
- projektový záměr nebyl orgány města akceptován
- vyhlášení veřejné urbanistické soutěže (2013)
 - první ani třetí cena nebyla udělena
 - autoři tří vítězných návrhů, oceněných druhou cenou- Cigler Marani Architects, a.s., kolektiv ing. arch. Z. Rothbauera, A 69 architekti
- intenzivní práce na přípravě návrhu nového územního plánu (2013 – 2015)
- výzva na podání nabídek na vyhotovení Územní studie urbanistického řešení širšího centra města (2014)
 - vítěznou nabídku podala firma A69 architekti s.r.o.
 - docházelo k zásadním rozdíům v názorech zpracovatele a zástupců města ve věci řešení dopravy obecně, zejména v konkrétnostech řešení integrovaného dopravního terminálu (IDT) a v kapacitách navrhované zástavby
 - navrženy a vyhodnoceny všechny v úvahu připadající varianty řešení terminálu
 - do dalšího rozpracování půjde varianta Varšavská a „roztržená“ v lokalitě Varšavská a na dolním nádraží
 - zpracován odborný posudek dopravního řešení USSC (2015 - dopravní expert prof. Ing. F. Lehovec)
 - dopravně nejlepší situování terminálu je do prostoru Varšavská
 - IDT poskytuje nejkratší možné přestupové vzdálenosti mezi jednotlivými druhy hromadné dopravy a je koncentrováno do půdorysně přijatelné podoby

- projednání návrhu Územní studie urbanistického řešení širšího centra KV s dotčenými orgány a subjekty (2015)
 - negativní vyjádření zejména od PČR, ŘSD a MD
 - bylo ověřeno, že není investorsky reálné zatrubnění železnice a její polohové přemístění
 - zadání ověřovací studie IDT na lokalitu Varšavská architektonickému studiu HANGÁR (2016)
 - zpracován návrh studie IDT



Ulice Horova pod Tržnicí



Pohled na Tržnici od ulice Horova



Bývalá stáčírna minerálních vod



Ulice Varšavská

Návrhová část

Situace širších vztahů	46
Krajina	48
Struktura zástavby	49
Občanská vybavenost	50
Podlažnost	51
Hustota obyvatel dle urbanistických struktur	52
Hustota zalidnění - hexagonální schéma	53
Majetkoprávní vztahy	54
Šířky uličních profilů	55
Návrh dopravního skeletu	56
Dopravní model	57
Integrovaný dopravní terminál - varianty umístění	58
Dopravní model - aktuální stav dle SUMP	59
Dopravní model - varianta terminál u tržnice	60
Dopravní model - varianta terminál Dolní nádraží	61
Městská autobusová doprava	53
Meziměstská autobusová doprava	64
Výkresy území	
Urbanistická situace	66
Koncepce dopravní infrastruktury	68
Koncepce modrozelené infrastruktury	70
Hlavní výkres	72
Bilance	74
Majetkoprávní vztahy v území	75
Koncepce technické infrastruktury	77
Řezy územím	81
Typologie zástavby	84
Veřejná prostranství	89

Situace širších vztahů



Situace širších vztahů



Základní urbanistická koncepce

Navržená bloková struktura dostavby městského jádra vytváří výjimečně velkorysý longitudinální prostor nábrežní promenády cca 1,2 km dlouhé městské třídy rytmizované veřejnými prostranstvími umožňujícími průchod urbánní strukturou z města až k přírodní náplavce řeky Ohře a na druhý břeh. Významná jsou dvě mostní spojení, nové pěší lávky z Pravobřežní komunikace přes Ohři na její levý břeh (rozšíření Chebského mostu, tři nové pěší lávky a nový Charkovský most), které na pravém břehu vychází z nově komponovaných veřejných prostranství (náměstí, třídy, ulice).

Základní premisou dostavby centrální části města je umístění IDT v přesunuté poloze na Náměstí u Tržnice, jeho pěší napojení k žel. Zastávce Dolní nádraží a spojení centra města s prostorem náplavky Ohře.

Významné veřejné prostranství zároveň tvoří Náměstí republiky jako nové předpolí rozšířeného Chebského mostu



- | | | | |
|---------------|----------------------------------|---------------------------------------|---------|
| vrchol | vodní toky a plochy | zeleň rekreační | les |
| rerenní zlom | zeleň podél vodních toků a ploch | zeleň obytných městských částí | zeleň h |
| horizont | parkové plochy významné | zeleň objektů služeb a vnitrobloků | |
| vrchol | parkové plochy ostatní | zeleň dopravních objektů | |
| skalnatý sraz | zeleň vilová | zeleň výrobních a průmyslových areálů | |
| strom | zeleň soukromá – rodinné bydlení | zeleň krajinná | |

Návrhová část územní studie propojuje oba břehy řeky Ohře a části města jako takového, a to jak pro jeho obyvatele tak z pohledu tvorby fungující modrozelené infrastruktury města.

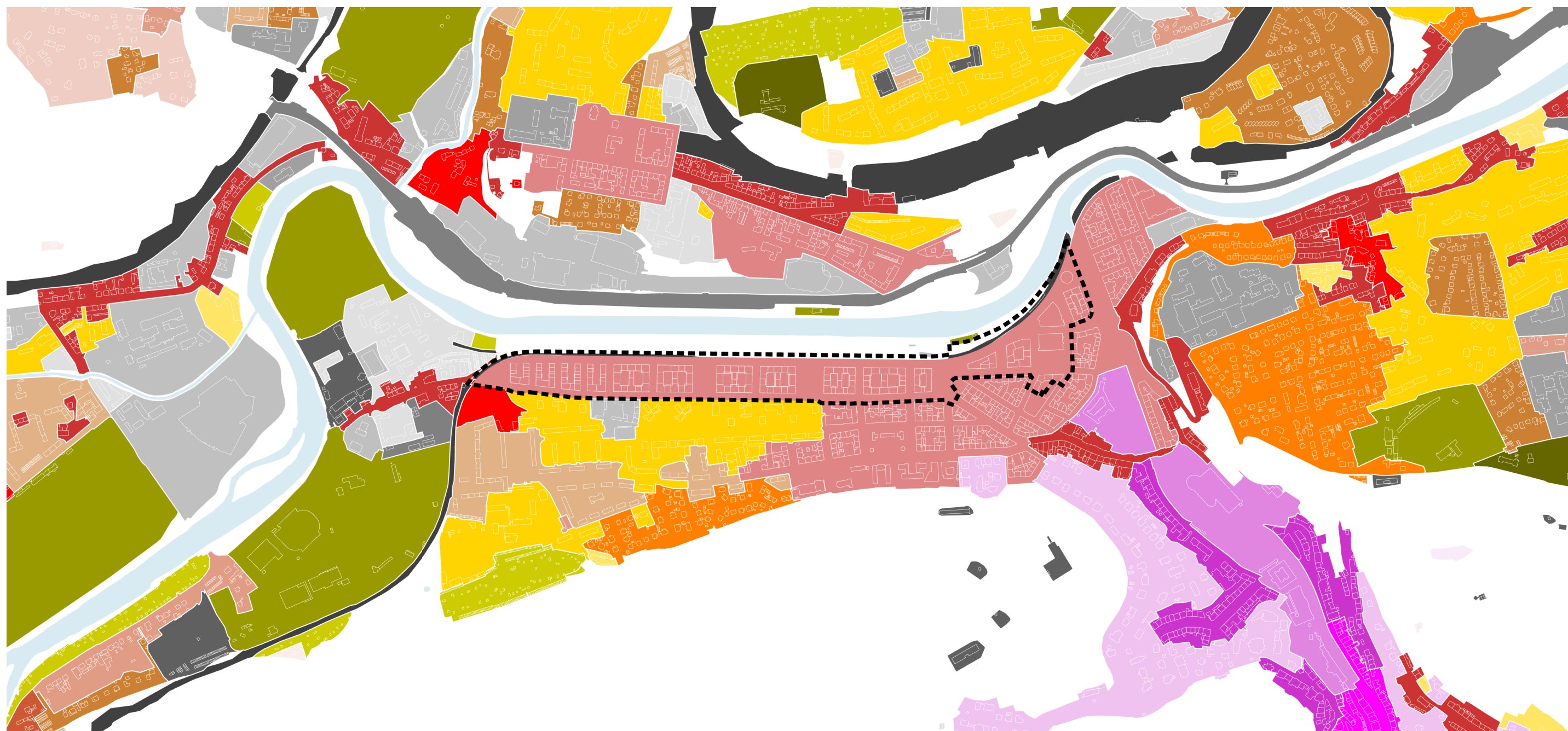
Klíčové prvky pro tvorbu fungující modrozelené infrastruktury jsou stromořadí v nově navrhovaných ulicích propojující přírodní náplavku řeky Ohře se stávajícím městem, parkovými plochami a dále směrem k lesní krajině. Ve východní části je počítáno s tvorbou stromořadí ve zpevněných plochách veřejných prostranství se zahrnutím možnosti svedení dešťových vod směrem ke kořenům stromů. Ve východní části, se kterou se počítá jako s převážně obytnou, navrhuje studie ve veřejných prostranstvích realizovat

zelené předzahrádky jednotlivých objektů, které principy fungující modrozelené infrastruktury dále podpoří.

Specifickým prvkem blokové struktury jsou zelené vnitrobloky mající plnit nejen funkci ochlazení okolní zástavby, klidového prostředí pro zde žijící obyvatele, ale také další možnost pro zasakování dešťových vod přímo v místě bez přetěžování kanalizace.

Součástí městské střešní krajiny by mělo být také zohlednění zelených střešů u jednotlivých objektů.

Struktura zástavby



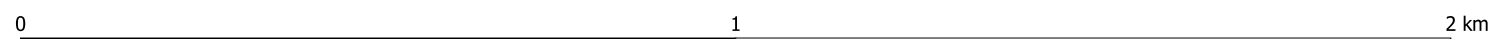
- sirsi_centrum_hranice
- lázeňské historické jádro
- lázeňská uliční struktura
- lázeňské komponované areály
- lázeňské zahradní město
- jádra městských částí
- městská uliční struktura
- městská bloková struktura
- sídliště modernistická

- sídliště porevoluční (obytné soubory)
- městské zahradní město
- příměstské zahradní město
- předválečná a poválečná bytová výstavba
- jádra venkovských částí
- venkovská uliční struktura
- satelity
- lázeňské samoty
- venkovské samoty

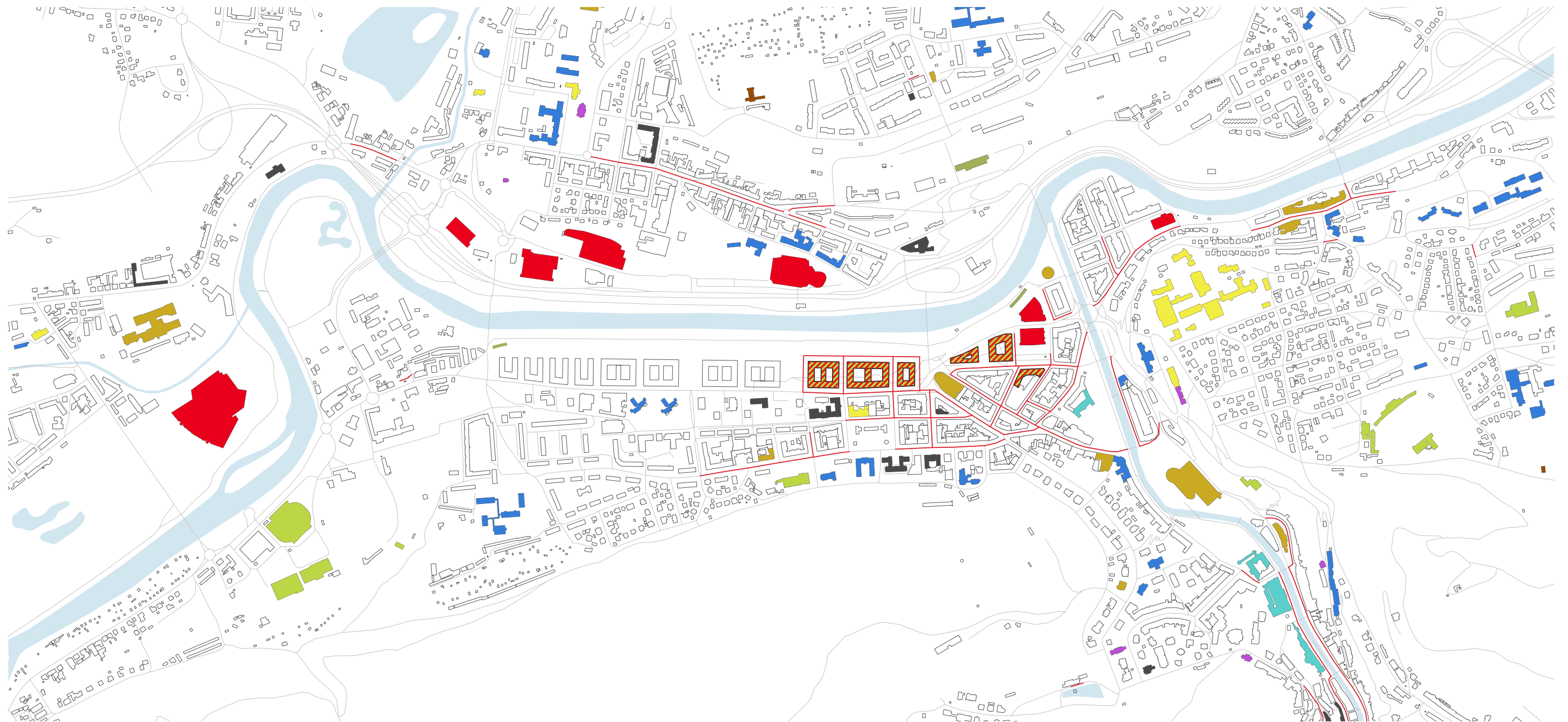
- areály hřbitovů
- areály rekreace hromadné (sport)
- areály rekreace individuální (zahrádkové osady)
- areály nadměstské vybavenosti
- areály obchodu a služeb
- areály výroby
- areály dopravní infrastruktury - železniční
- areály dopravní infrastruktury - silniční
- areály technické infrastruktury

Bloková struktura představuje formu udržitelné urbanistické struktury města, jak po stránce ekonomické tak po enviromentální. Tato struktura zároveň umožňuje vysokou míru variability forem jednotlivých objektů, kterými je postupně vyplňována, umožňuje hierarchizovat prostory od veřejných ulic přes poloveřejné vnitrobloky až po soukromé zahrady.

Návrh územní studie počítá s postupnou transformací dosavadní plochy nevyužitého areálu ve fungující městskou strukturu.



Občanská vybavenost



- | | |
|---------------------|---------------------------|
| řešené území | náboženství |
| aktivní parter | rekreační zařízení |
| multifunkční objekt | školství |
| doprava | veřejná správa |
| obchod | zdravotní služby |
| kultura | obřadní síň (krematorium) |
| lázeňství | |

Návrh počítá s dostavbou polyfunkčního městského centra s vyváženým mixem funkcí bydlení a komerčních aktivit blokovou strukturou s aktivním parterem ve východní části řešeného území.

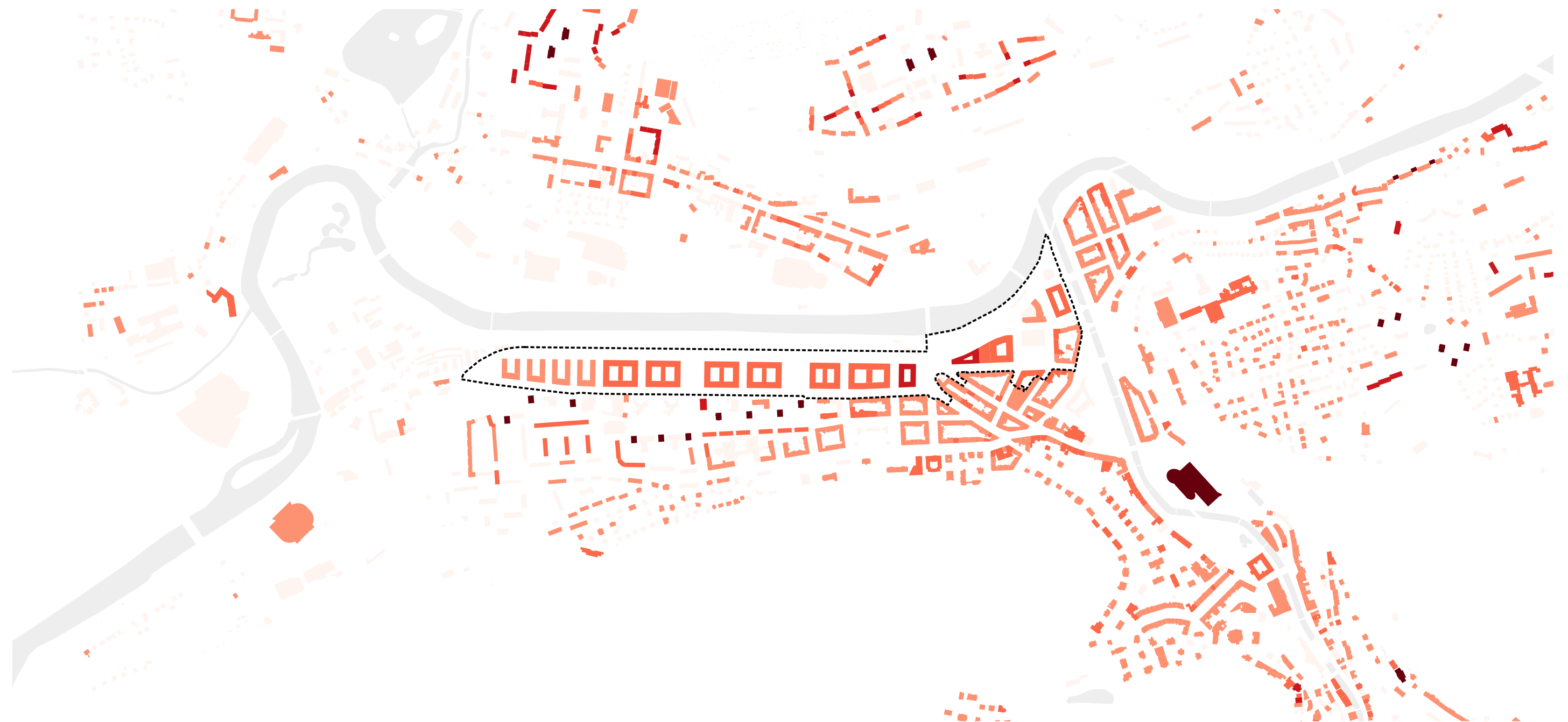
Objekty v blízkém okolí tržnice a náměstí Reubliky jsou navrženy jako multifunkční se silným zastoupením občanské vybavenosti - veřejná instituce jako magistrát, škola, apod. nebo převážně komerční objekt provozovaný soukromým sektorem.

Ve východní části převažuje funkce bydlení a lokalita je pojata téměř výhradně jako reuidenční.

Studie posiluje význam městského centra u Tržnice, které se tak stává nezpochybnitelným středem většiny zájmových aktivit místních obyvatel i návštěvníků města.

0 1 2 km

Podlažnost



Podlažnost a dominanty

- 1 - 2 NP
- 3 - 4 NP
- 5 - 6 NP
- 7 - 8 NP
- 8 - 13 NP
- zájmové území

Navrhovaná podlažnost budov v řešeném území vychází jednak z požadavků platného územního plánu, ale také ze zhodnocení stávající zástavby tak, aby ji vhodně doplnila a v neposlední řadě z požadavků na udržitelnou ekonomiku města krátkých vzdáleností, které potřebuje pro své dobré fungování docílit optimální hustoty zalidnění.

Většina objektů je řešena v podlažnosti 5NP s šestým ustupujícím podlažím (5+1) a v západní části klesající na 3-4 NP výstavbu nízkopodlažních bytových objektů.

0 1 2 km

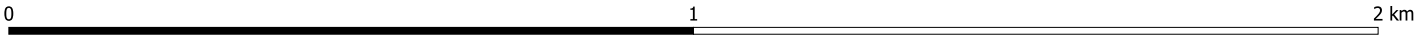
Hustota obyvatel dle urbanistických struktur



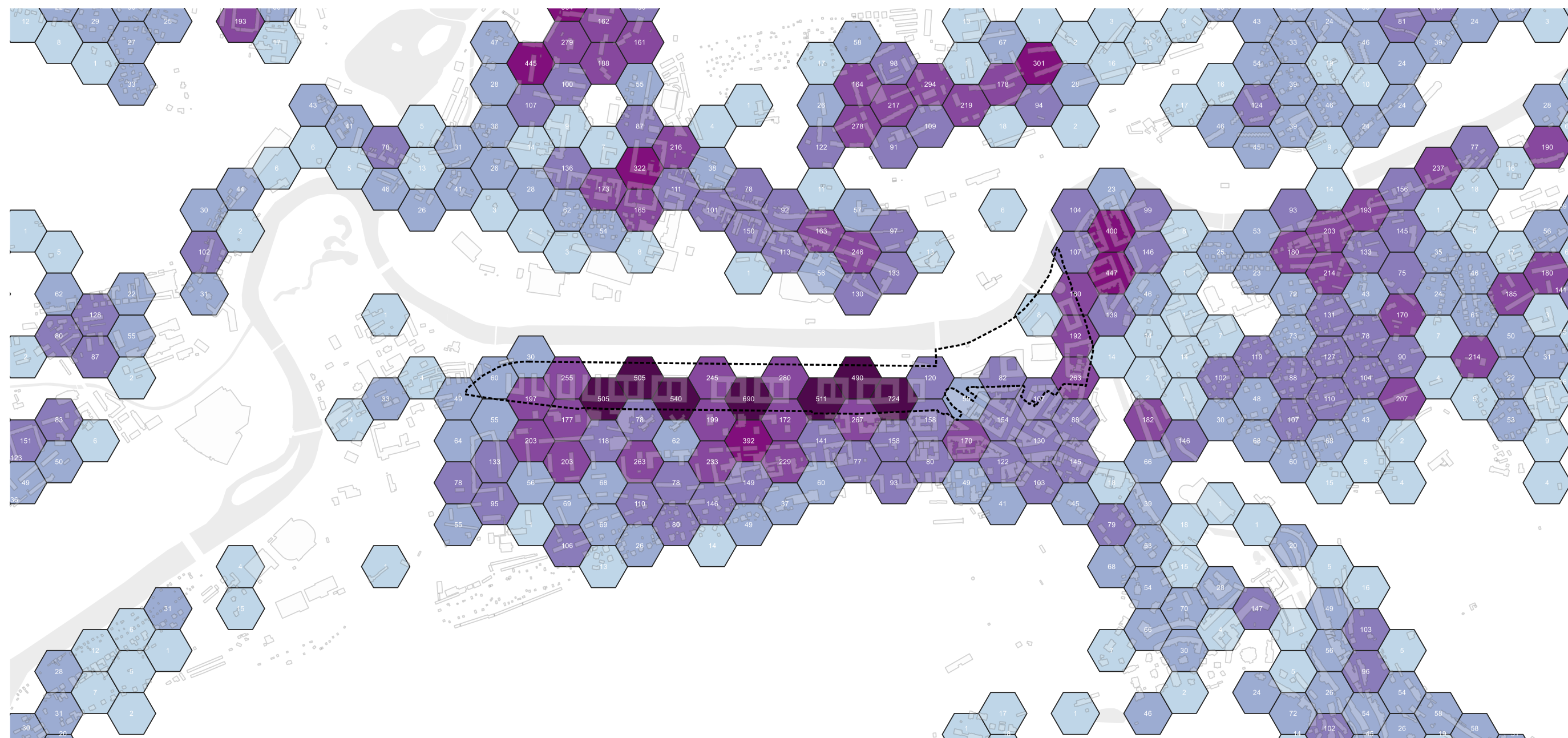
Počet obyvatel/ha v lokalitě

- 0 - 10
- 10 - 34
- 34 - 75
- 75 - 132
- 132 - 199
- 199 - 395
- 395 - 748
- řešené území

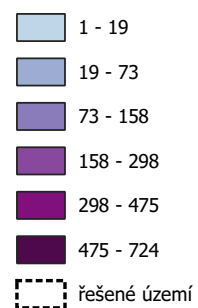
Jedním z cílů, kterých by ve naplňování udržitelného rozvoje města mělo být dosaženo, je optimální hustota zalidnění města. Navržená bloková struktura a podlažnost umožňuje dosáhnout hustoty zalidnění 190 obyvatel/ha, čímž posiluje stávající existující strukturu obchodně správního centra, Tuhnic a vytváří tak předpoklad pro stanovení podobné struktury na levém břehu řeky Ohře pro provázání této části města s Rybáří a ulicí Sokolovskou.



Hustota zalidnění - hexagonální schéma

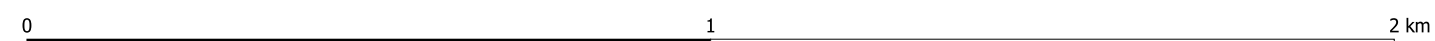


Počet obyvatel/ha (hexagon o straně 62m)

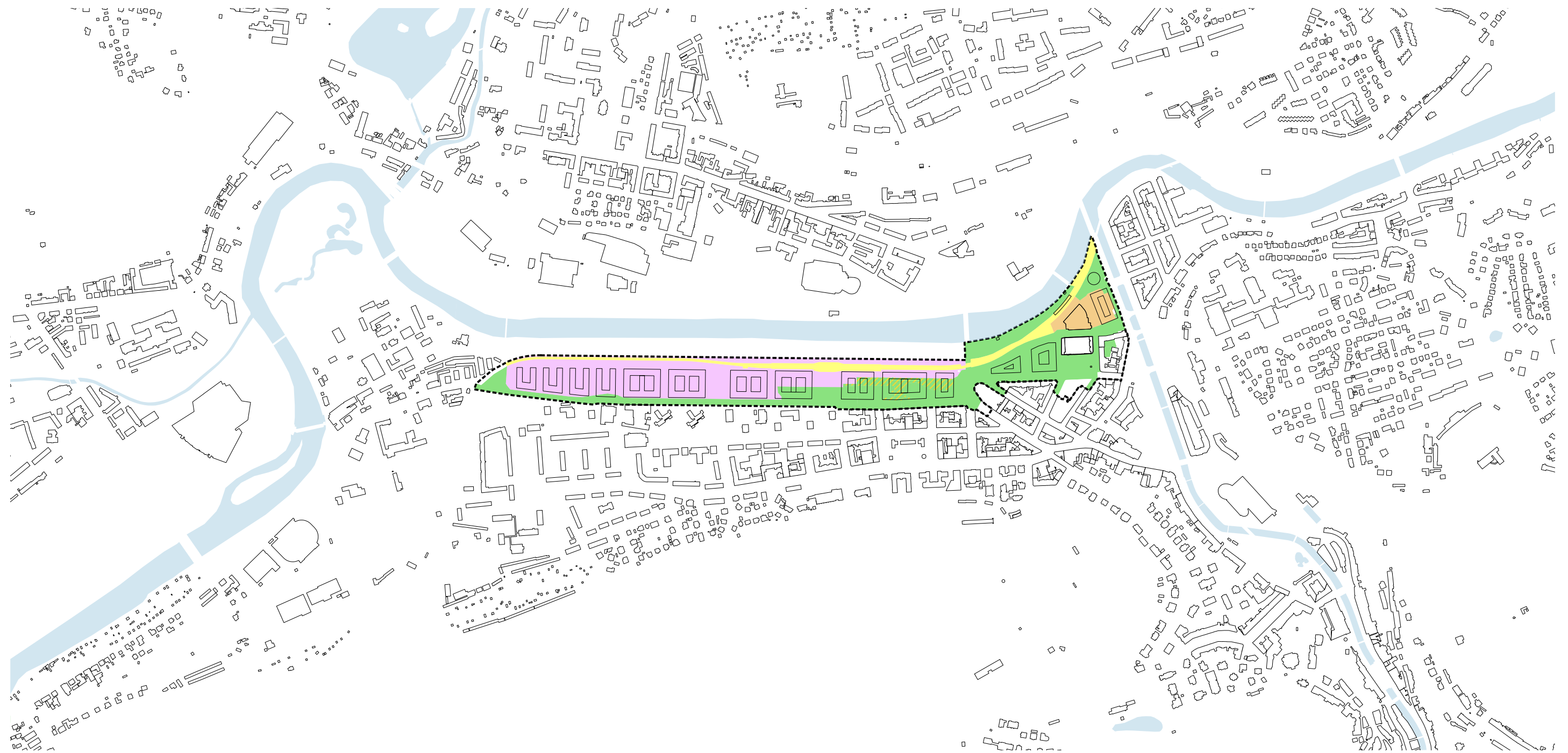


Pro podrobnější přehled o hustotě zalidnění lokality byl pro návrhovou část vytvořen hexagonální diagram mapující hustotu po menších segmentech území. Nejvyšší hustoty zalidnění by tak mělo být dosaženo především v prostřední části řešeného území podél řeky Ohře, kde studie navrhuje převážně bytovou výstavbu. Západní okraj je zobrazen s nižší hustotou z důvodu předpokladu zástavby nízkopodlažními bytovými objekty. Východní část představuje nižší hustotu zalidnění zase z důvodu předpokládaného silného zastoupení veřejných a komerčních funkcí avšak vždy v kombinaci s

bydlením, aby nebylo tvořeno monofunkční město.



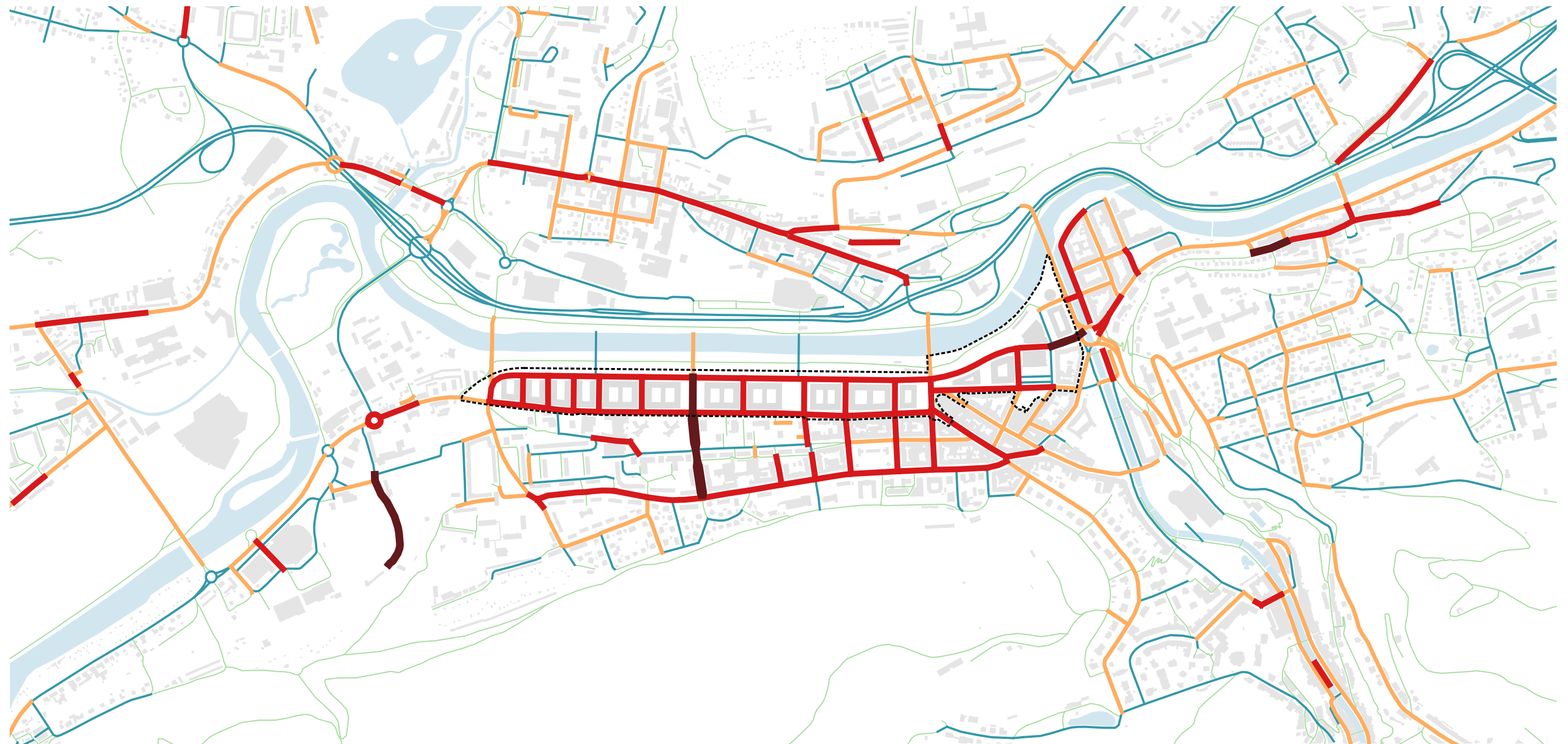
Majetkoprávní vztahy



- Majetek SMK V
- Majetek GAMMA Property
- Majetek SŽ, ČD
- Majetek V-KMV
- Majetek ostatních vlastníků
- Spoluvlastnictví objektu dolního nádraží

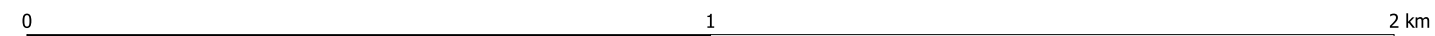
Majetkoprávní vyrovnání jednotlivých aktérů v území je jedním z klíčových cílů návrhové části územní studie. Principiálně by mělo být dosaženo stavu, kdy město bude vlastnit pozemky klíčové pro zbudování potřebné infrastruktury a pro výstavbu vlastních institucí či spolupráci se soukromým sektorem na výstavbě bytů a občanské vybavenosti. Soukromí vlastníci by měli být plnohodnotnými vlastníky zastavitelných bloků, které potom mohou v souladu s územní studií developovat ať už vlastní výstavbou či jiným zobchodováním. Návrhová část rozložení majetkoprávních vztahů je pouze ilustrační a slouží jako podklad pro jednání města s ostatními aktéry v území.

Šířky uličních profilů

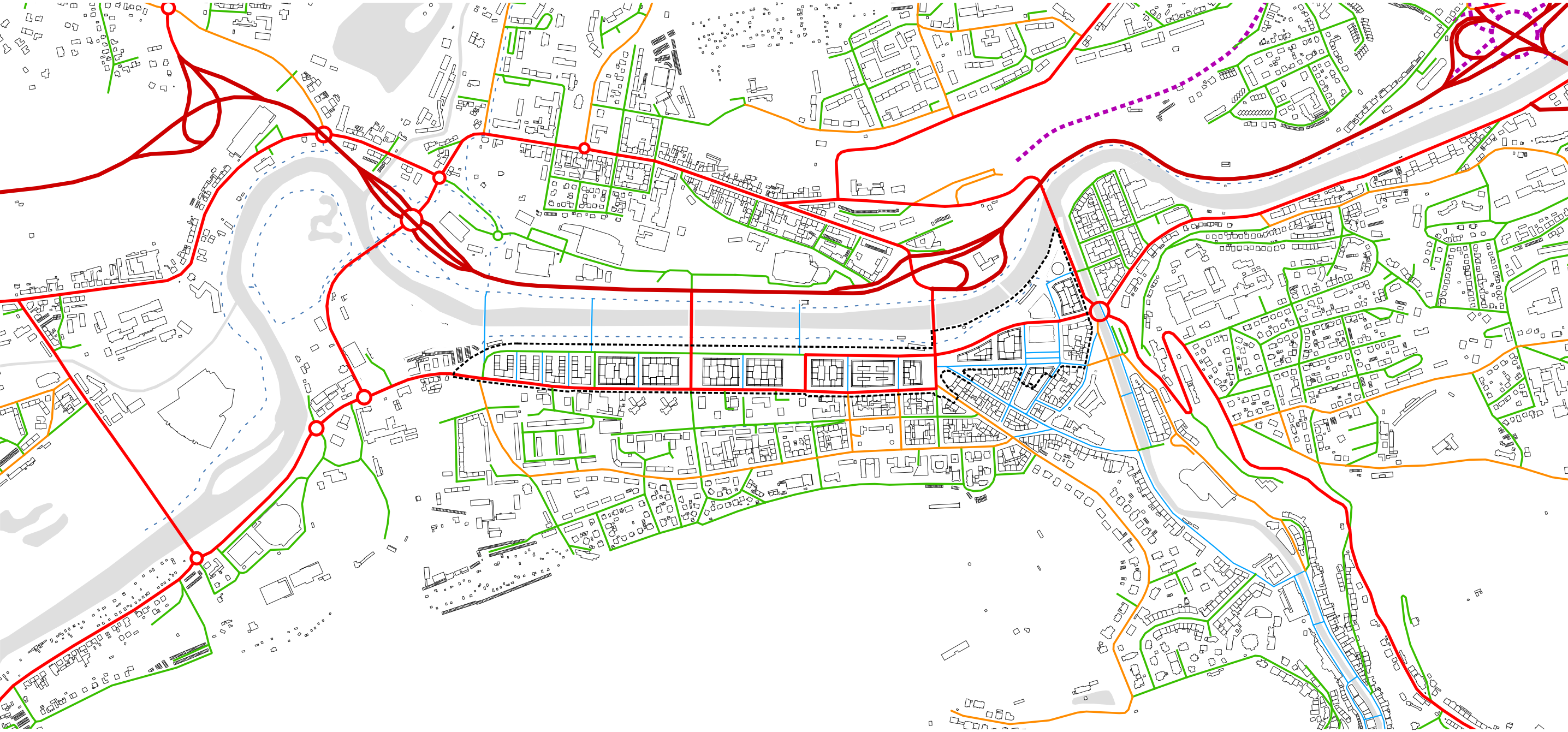


Urbanistické řešení území reflektuje provazbu s existující uliční sítí a její dotvoření, které zohlední i stávající šířky. Šířky ulic jsou jedním z vodítek nastavení hierarchie významu jednotlivých veřejných prostranství, od městského bulváru po lokální ulice a ulice pro pěší.

Navázáním na stávající strukturu uliční sítě s lokálním přebudováním v prostoru náměstí Republiky vzniká rozšířená síť městských bulvárů a lokálních rezidenčních ulic provazujících specifická veřejná prostranství jako je náplavka řeky Ohře, jednotlivá náměstí a předpolí mostů a lávek.



Návrh dopravního skeletu



- dálnice

silnice I. třídy

silnice II. třídy

silnice III. třídy

místní komunikace I.třídy (A)

místní komunikace II. třídy (sběrné B)

místní komunikace III. třídy významné (obslužné C1)

místní komunikace III. třídy nevýznamné (obslužné C2)

místní komunikace IV. třídy se smíšeným provozem (D1)

cyklistická trasa
- silniční komunikace (návrh)

mostní objekt (návrh)

železniční trať

Návrh úpravy a doplnění dopravního skeletu reflektuje výstupy z dokumentu Plán udržitelné městské mobility a Generel dopravy města Karlovy Vary (PUMM), který princip svedení ulice Horova pod Chebský most a vytvoření paralelní komunikace podél pravého břehu řeky Ohře navrhuje.

Přebudování dopravního skeletu v místě náměstí Republiky umožní dopravní zklidnění tohoto prostoru a lepší provazbu pro pěší mezi městem a nábřežím řeky Ohře.

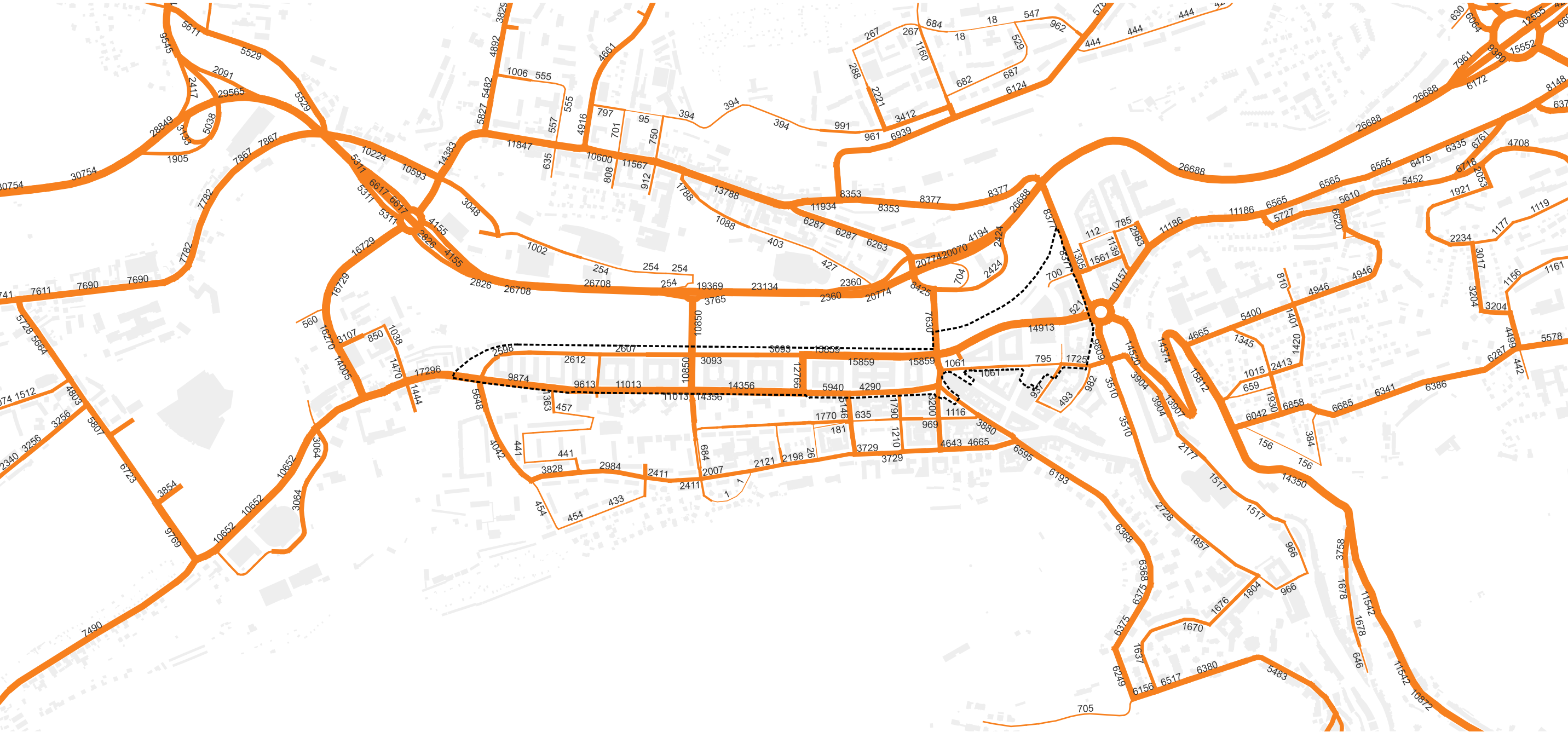
Aby rezidenční část projektu měla možnost využívat kvalitu volnočasového prostoru náplavky řeky Ohře, je tato část nové pravobřežní komunikace pojata jako ulice obslužná a funkci sběrné

komunikace zatížené motorovou dopravou dále plní stávající ulice Západní.

Rozmístění kapacit parkování v parkovacích domech respektuje platný ÚP a PUMM a dokument Aktivní a systémové řízení dopravy v klidu (ASŘDK).

Samostatným tématem je návrh prostorového řešení integrovaného dopravního terminálu sdružujícího všechny druhy veřejné hromadné dopravy a který je uvažován v prostoru mezi ulicemi Horova a Varšavská, alternativně v prostoru stávajícího Dolního nádraží.

Dopravní model



řešené území

počet aut za 24h (oba směry)

1<

< 31656

Dopravní model předpokládaného zatížení jednotlivých komunikací ukazuje vliv nového uspořádání uliční sítě na rozložení dopravy v centru města.

Realizace nové pravobřežní komunikace znatelně odlehčuje dopravní zátěži v prostoru náměstí Republiky a ulice Západní.

Charkovský most připojený v jedné úrovni na stávající rychlostní komunikaci I/6 odlehčuje zátěži na Chebském mostě, který se tak více přibližuje charakteru městského mostu určeného především pro pěší spojení Rybář a Karlových Varů a být tak důstojným nástupem do centra města.

Znovunapojení ulice Davida Bechera na náměstí Republiky znatelně odlehčuje dopravě v ulici Moskevská a Jaltská.

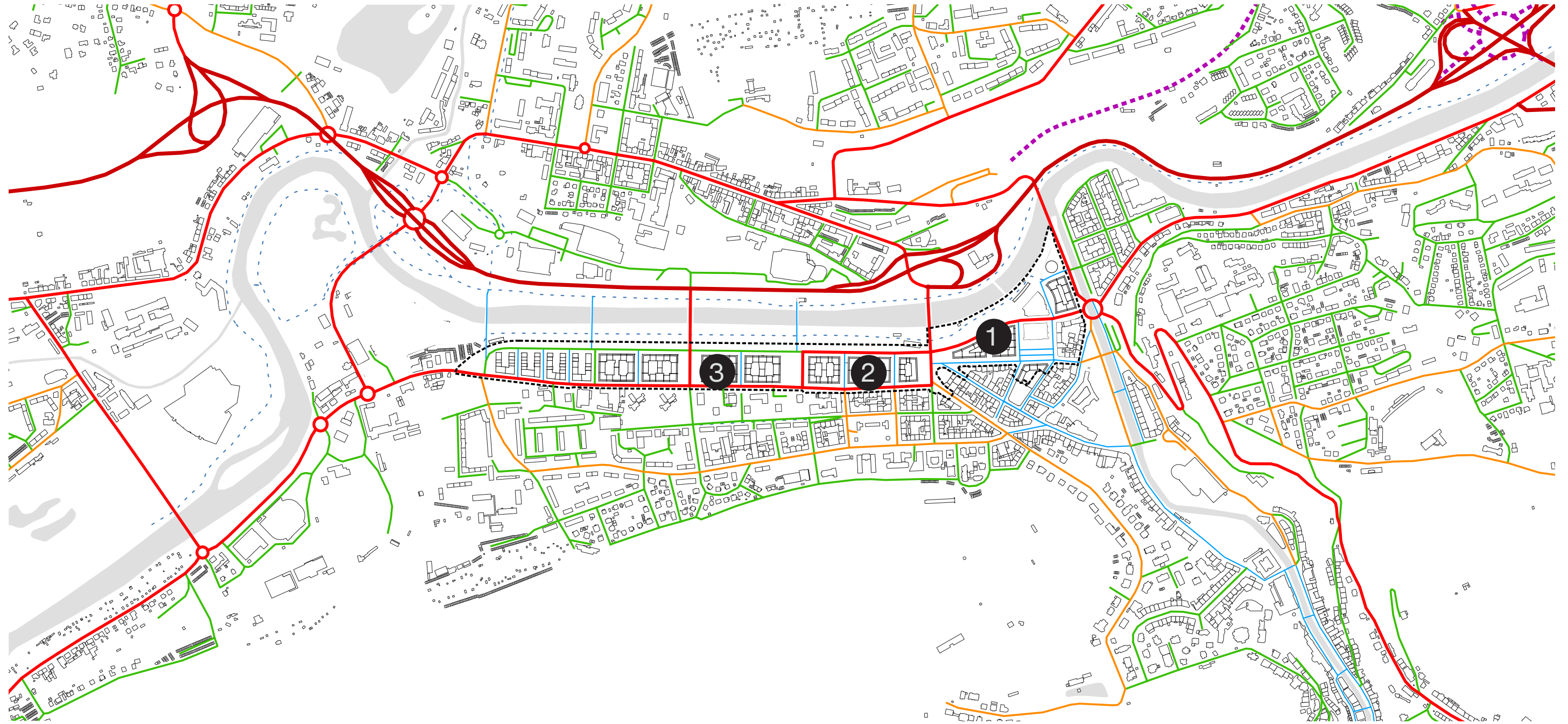
Ulice Varšavská je rovněž napojena na komunikace na náměstí Republiky a umožňuje průjezd výhradně vozidům MHD a zásobování.

0

1

2 km

Integrovaný dopravní terminál - varianty umístění



Nedílnou součástí řešeného území je také téma řešení multimodálního terminálu veřejné dopravy, resp. integrovaného dopravního terminálu (IDT). V rámci přípravy studie byly posuzovány tři lokality: 1) Varšavská / Horova, 2) stávající poloha Dolní nádraží, 3) poloha u budoucího Charkovského mostu.

První dvě pozice vychází z výstupu dokumentu SUMP - Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary, který je doporučuje k dalšímu prověření. Třetí pozice u plánovaného Charkovského mostu vychází z dialogu města a soukromého subjektu v území.

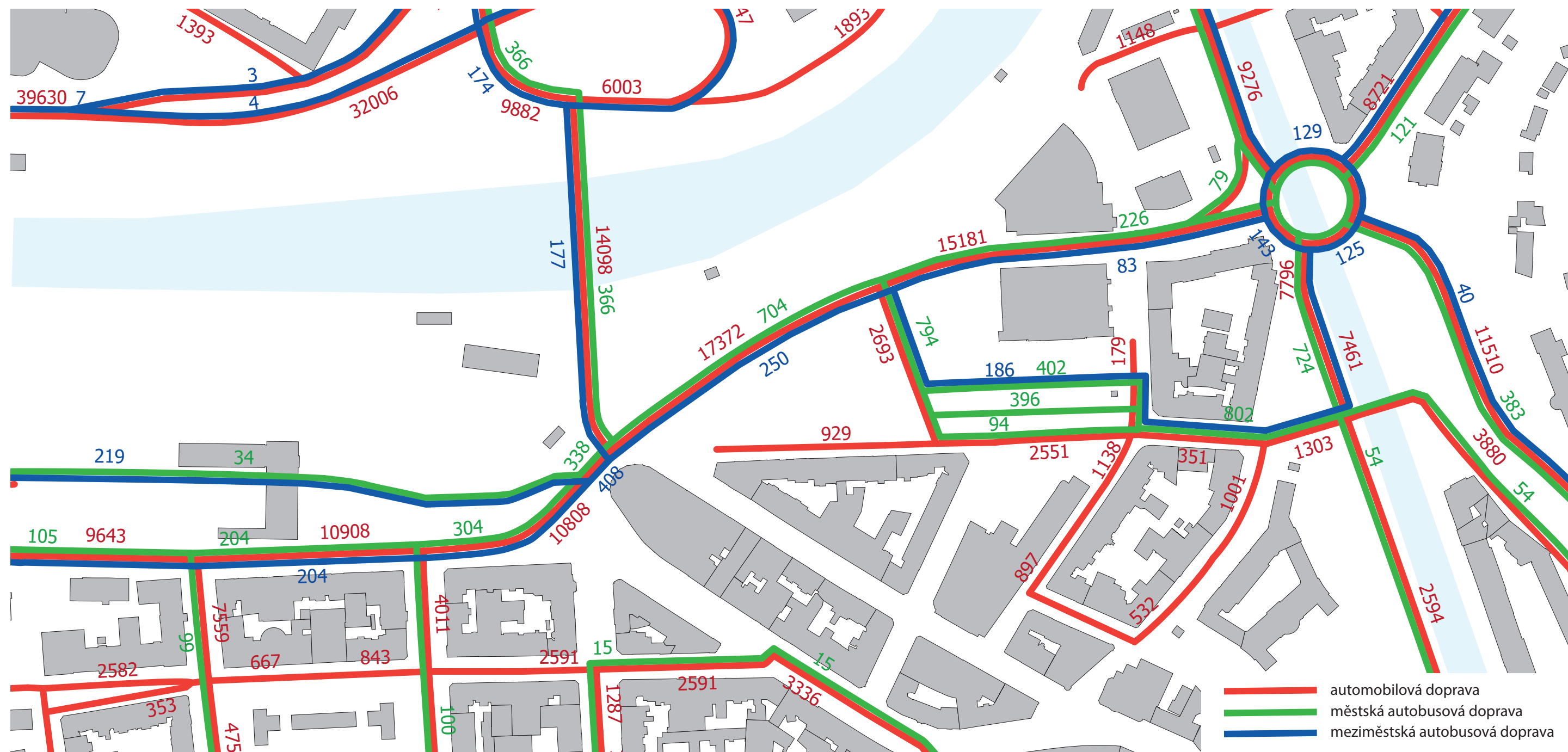
Přinejmenším pro rozhodování o umístění terminálu veřejné dopravy, jeho prostorovém uspořádání a podobě shromáždil tento dokument řadu podkladů, které sloužily pro tvorbu vícekritériální analýzy všech zvažovaných variant.

Byly posuzovány aspekty majetkoprávních vztahů, dopravní efektivity, předpokládané finanční náročnosti, prostorových možností, předpokadu koncentrace lidského potenciálu při podpoře ekonomiky blízkého okolí a řada dalších.

Analýza vyhodnotila první dvě varianty jako velmi rovnocenné z pohledu rozvoje města. Hlavním důvodem je fakt, že se jedná o dvě lokality v těsném sousedství a tedy mezi nimi není velký rozdíl. Varianta 3 byla vyhodnocena jako neefektivní z hlediska obsluhy území, pěší dostupnosti centra a dalších a dále nezvažována.

Ekonomická rozvaha územní studie širšího centra Karlových Varů je dokument, který vznikl paralelně s tvorbou územní studie a je její nedílnou součástí ve formě samostatné přílohy.

Dopravní model - aktuální stav dle SUMP



Bližší průzkum dopravní zátěže v počtech průjezdů /24hod. jednotlivých komunikací ukazuje, jakým způsobem jsou komunikace vytíženy individuální automobilovou dopravou (červeně), městskou hromadnou dopravou (zeleně) a meziměstskou linkovou dopravou (modře).

Zdrojem pro dopravní model jsou data ze zpracovaného Plánu udržitelné městské mobility (SUMP).

Ve stávajícím uspořádání platí, že je nejvytíženější komunikací pro všechny druhy dopravy ulice Západní v úseku mezi Chebským mostem a okružní křižovatkou nad řekou Teplou. Stávající uspořádání náměstí Republiky vytváří z ulice Západní bariéru,

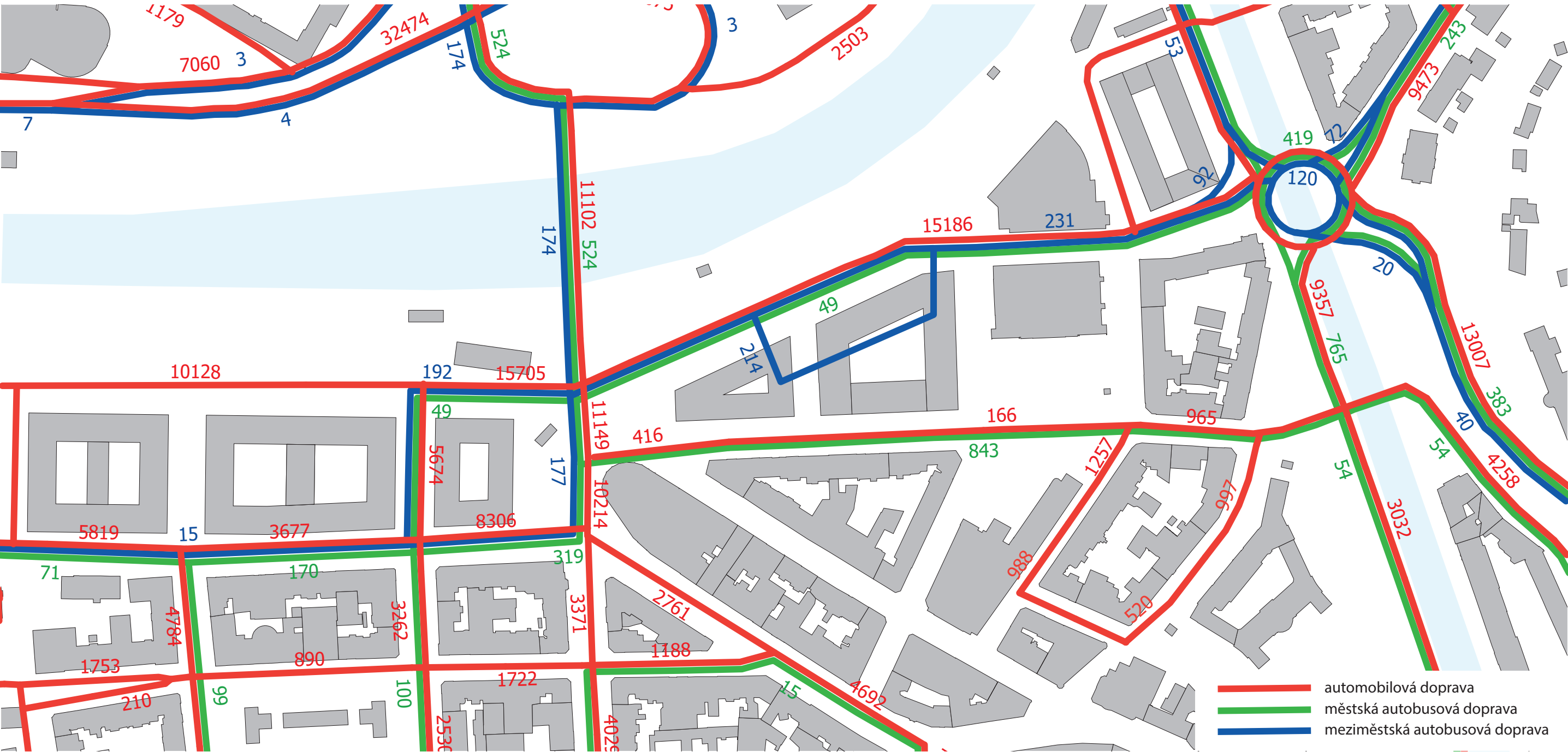
kterou je třeba překonávat podchody. Chebský most představuje spojnicí zatíženou intenzivní dopravou, kterou nelze zcela vyloučit bez stavby nového mostního spojení zvažovaného v prodloužení ulice Charkovská a napojení na ulici Sokolovskou.

Překvapením jsou poměrně velké intenzity průjezdu motorové dopravy v prostorách centra na ulici T.G.Masaryka, Zeyerova, Jugoslávská a Bulharská, které by měly mít charakter spíše pěší zóny, avšak poslední dvě zmíněné ulice postrádají adekvátní náhradu za parkování ve svém prostoru.

Průjezdy ulicí Davida Bechera v úseku mezi ul. Jaltskou a náměstím Republiky pravděpodobně nebyly měřeny, předpoklad je srovnatelná

zátěž jako v ul. Varšavská, tedy do 1000 vozidel/24 hod.

Dopravní model - varianta terminál u tržnice



Dopravní model posuzující vliv na průjezdy linek veřejné hromadné dopravy byl vytvořen mapováním jednotlivých průjezdů linek a modelováním nových tras.

Při realizaci terminálu u tržnice, kdy je MHD organizovaná v úrovni ulice Varšavská a meziměstské linky ve spodní úrovni objektu obsluhovaného z ulice Horova je předpoklad následující:

Průjezd linek MHD ulicí Varšavskou přímo z náměstí Republiky je 843 / 24 hod. oproti stávajícím 929 vozidlům individuální automobilové dopravy. Nutno říct, že od křižovatky s ulicí Zeyerovou prostorem ulice Varšavská již dnes projíždí všech cca 843 spojů.

Průjezd linek MHD ulicí Horova za 24 hod. je 49 oproti stávajícím 704.

Počet průjezdů meziměstské linkové dopravy ulicí Horova je 231, tedy prakticky beze změny oproti současnému stavu. Již se nepočítá se zajištěním meziměstských linek do prostoru ulice Varšavská.

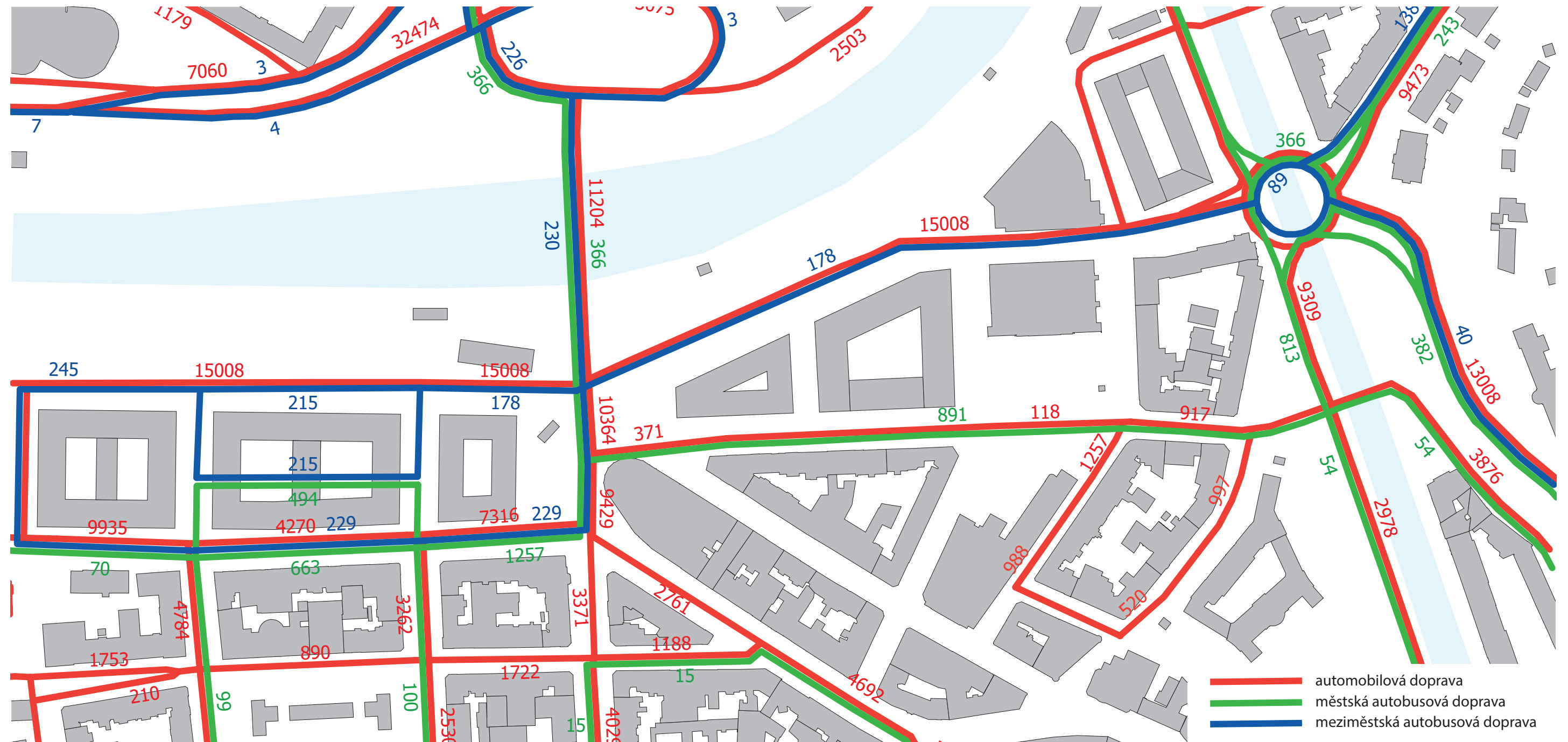
Shrnutí

- Část ulice Varšavská je v místě dnešního parkoviště odlehčena o IAD a přitížena o průjezdy linek MHD.
- Množství průjezdů linek MHD prostorem před tržnicí v ul. Varšavská je prakticky beze změny oproti současnému stavu.
- Prostor před tržnicí je odlehčen o průjezdy linkové dopravy, balance je tedy odlehčení o

cca 231 průjezdů autobusů oproti současnému stavu

- Dopravní zátěž ulice Horova / Západní je odlehčena o cca 655 průjezdů linek MHD.
- Dopravní zátěž lokality centra jako celku zůstává prakticky beze změny oproti současnému stavu.

Dopravní model - varianta terminál Dolní nádraží



Dopravní model posuzující vliv na průjezdy linek veřejné hromadné dopravy byl vytvořen mapováním jednotlivých průjezdů linek a modelováním nových tras.

Ve variantě organizace terminálu na místě dnešního Dolního nádraží se počítá díky profilu terénu s podobným modelem jako ve variantě tržnice, tedy organizaci linkové dopravy ve spodní úrovni jejíž obsluha je zajištěna novou komunikací a uzel linek MHD je v horní pozici v úrovni ulice Západní. Oproti variantě tržnice se zde ale rovnou uvažuje potřeba linek zajet do plochy stavebního bloku, aby neblokovaly dopravně vytížený bulvár Západní.

Vzhledem k nutnosti udržet obsluhu centra okolo tržnice je ze schématu patrné, že tato alternativa vyžaduje potřebu odbočení linky MHD směrem od náměstí Republiky na Dolní nádraží a poté návrat na náměstí Republiky a prostorem Varšavské dojet na zastávku tržnice. Tento stav dvakrát zatíží křižovatku na náměstí Republiky a zbytečně přitíží celé lokalitě. Lze uvažovat o variantě, kdy linky MHD pokračují od Dolního nádraží dále na západ, objedou blok a po nové komunikaci pojedou k tržnici po ulici Horova. Taková alternativa nicméně znamená vyšší počet najetých kilometrů, delší čas na průjezd městem, zbytečně vyšší zatížení křižovatek a dopravní zátěž okolo tržnice zůstane nezměněna.

Shrnutí

- Počet průjezdů linkové dopravy mezi tržnicí a bývalou stáčírnou je cca - 72 průjezdů / 24 hod. oproti současnému stavu.
- Prostor před tržnicí je odlehčen o průjezdy linkové dopravy, bilance je tedy odlehčení o cca 187 průjezdů autobusů oproti současnému stavu

- Množství průjezdů linek MHD prostorem před tržnicí v ul. Varšavská je prakticky beze změny oproti současnému stavu. Je přitížena část ulice Varšavská, lze nahradit alt. trasou v ulici Horova, avšak za výrazných komplikací a bez znatelného vylepšení.
- Dopravní zátěž lokality centra jako celku zůstává prakticky beze změny oproti současnému stavu.

Integrovaný dopravní terminál - varianty umístění

VARIANTA 1 - HOROVA / VARŠAVSKÁ

- + VSTUP NÁVŠTĚVNÍKA PŘÍMO NA PĚŠÍ ZÓNU
- + LOGIČTĚJŠÍ DOPRAVNÍ USPOŘÁDÁNÍ
- + LEPŠÍ PROPOJITELNOST S HORNÍM NÁDRAŽÍM
- + POTENCIÁL PRO STAVBU MĚSTSKÉHO BLOKU NAD STANICÍ
- + INTEGRACE SE ŽELEZNICÍ
- + MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

- PROSTOROVÉ PARAMETRY
- VZDÁLENOST STŘEDNĚDOBÝCH ODSTAVŮ
- PODMÍNĚNOST STAVBY MĚSTSKÉHO BLOKU NAD STANICÍ
- OCHRANNÉ PÁSMO 1B PŘÍRODNÍHO LÉČIVÉHO ZDROJE
- SOUČÁST MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACE

0 DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ LOKALITY OPROTI SOUČASNÉMU STAVU

0 DOPRAVNÍ OBSLUHA MĚSTA

Varianta č.3 byla na základě hodnocení vyloučena, varianty č. 1 a 2 byly vyhodnoceny jako rovnocenné s tím, že každá z nich má silné klady stejně jako zápory či případné hrozby.

Z hlediska udržení fluktuace obyvatelstva v jádru města a upřednostnění veřejné hromadné dopravy před individuální byla vyhodnocena jako výhodnější varanta č. 1, tedy lokalita Varšavská / Horova, ovšem s podmínkou toho, aby její realizace spoluvytvářela kvalitní městské prostředí. Tato varianta je přípustná pouze za podmínky realizace městského multifunkčního bloku nad danou dopravní funkcí, aby byla dotvořena urbanistická struktura

Výstupem studie bude tedy návrh obou variant terminálu s doporučením varianty 1 - realizace IDT v rámci městského bloku v ul. Varšavská / Horova. Pokud při bližším prověření, tedy přípravou investičního záměru a studie zmíněného bloku budou zjištěny zásadní překážky, které realizaci IDT v této lokalitě brání (např. omezení z hlediska možného ohrožení podzemního léčivého zdroje, apod.) , bude přistoupeno k variantě č. 2, tedy realizaci IDT v místě dnešního Dolního nádraží.

VARIANTA 2 - DOLNÍ NÁDRAŽÍ

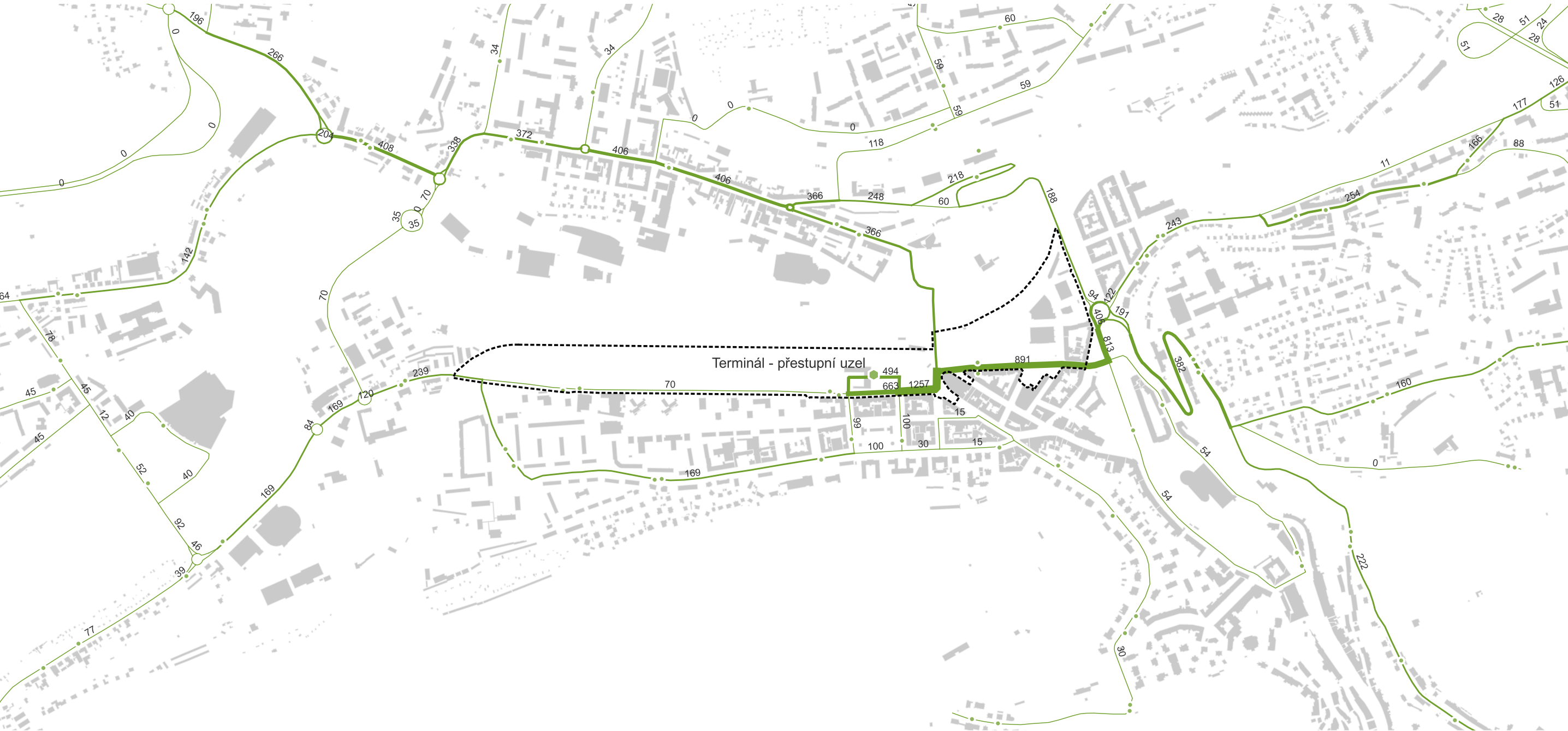
- + PROSTOROVÉ PARAMETRY
- + BLÍZKOST ODSTAVNÝCH PLOCH
- + INTEGRACE SE ŽELEZNICÍ
- + PŘEDPOKLAD UMÍSTĚNÍ DLE ÚP A SUMP
- + MIMO OCHRANNÉ PÁSMO 1B PŘÍRODNÍHO LÉČIVÉHO ZDROJE
- + MIMO MĚSTSKOU PAMÁTKOVOU REZERVACI

- MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY
- SLOŽITĚJŠÍ DOPRAVNÍ USPOŘÁDÁNÍ
- KOMPLIKOVANÉ PODMÍNKY PRO STAVBU NAD STANICÍ
- PŘI VSTUPU DO MĚSTA NUTNOST PŘEKONAT DOPRAVNÍ TEPNU
- RIZIKO EKONOMICKÉHO OSLABENÍ PROSTORU KOLEM TRŽNICE

0 DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ LOKALITY OPROTI SOUČASNÉMU STAVU

Po sérii projednání s vedením města, odbrnou i širokou veřejností a zpracovatelem studie byla nakonec z důvodu ekonomické podpory lokality Dolního nádraží vedením města vybrána k dopracování varianta umístění integrovaného dopravního terminálu č.2, tedy pozice dnešního Dolního nádraží.

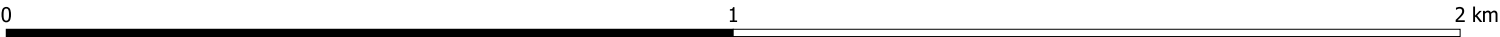
Městská autobusová doprava



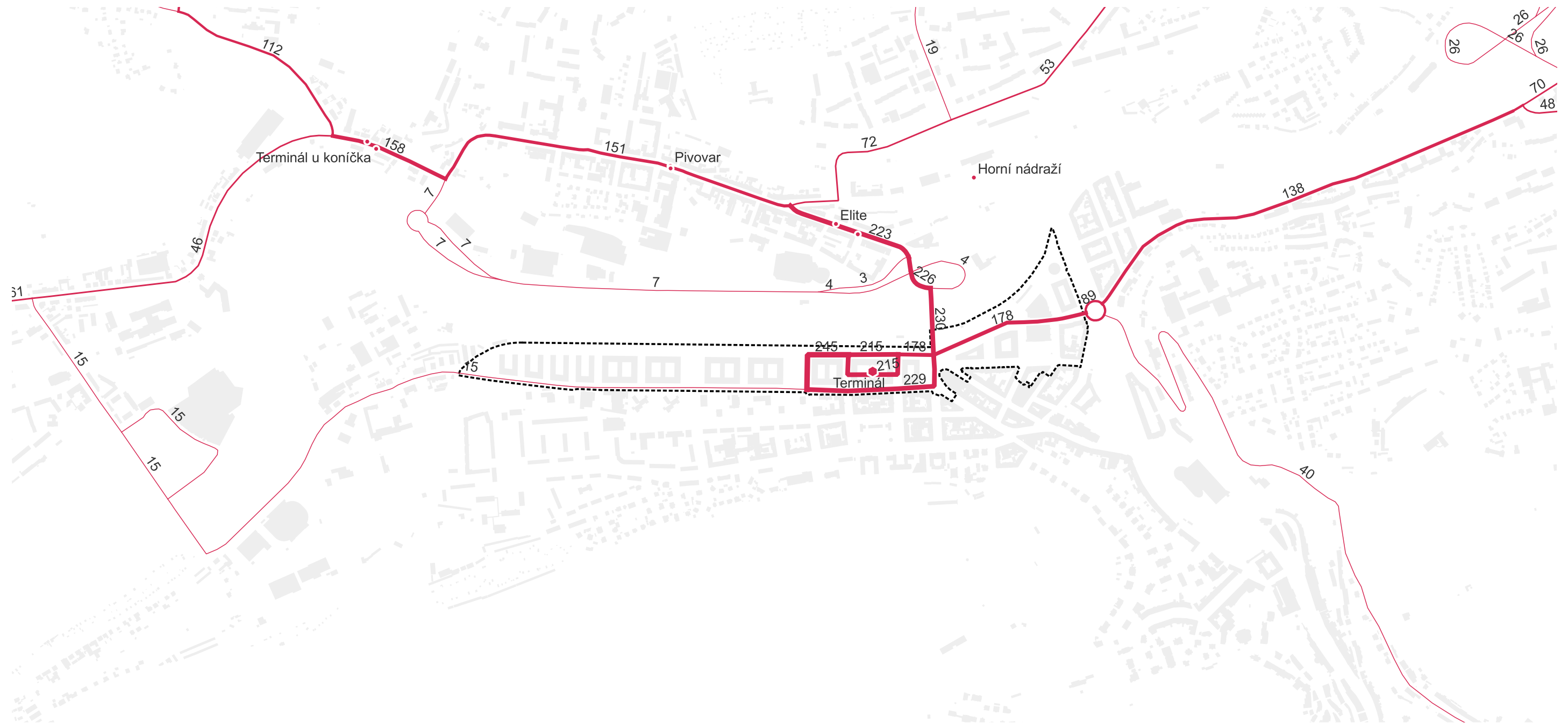
- řešené území
- linky autobusů
- počet spojů za den
 - 0 <
 - < 1257
- zastávka
- přestupní uzel

Návrh reflektuje potřebu křížení linek MHD v jednom prostoru a ve srovnání variant Tržnice - Dolní nádraží byla vyhodnocena jako bezvýhradně výhodnější poloha u Tržnice v prostoru ulice Varšavská.







Nové vedení linek MHD díky přestavbě dopravní kostry na náměstí Republiky získává racionálnější charakter a dosahuje i mírné úspory v množství najetých kilometrů jednotlivých linek v porovnání se stávajícím stavem, kdy řada linek MHD zajíždí jak k Tržnici tak na Dolní nádraží a musí při tom překonat řadu křižovatek.

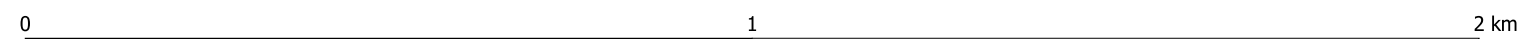


Meziměstská autobusová doprava

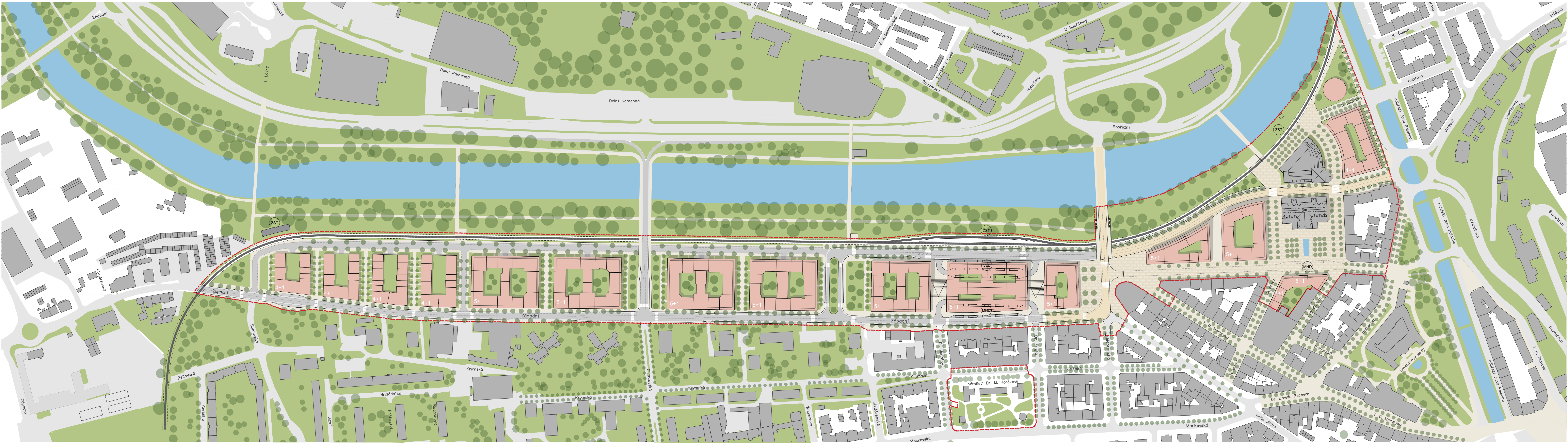


Meziměstská linková autobusová doprava je svedena do spodní úrovně nového autobusového terminálu v rovině ulice Západní, kam sjíždí přes náměstí Republiky obkroužením jenoho z navrhovaných bloků.

-  linky autobusů
- účet spojů za den
-  1 <
-  < 245
-  zastávka
-  přestupní uzel
-  řešené území



Výkresy území



Legenda

- Řešené území (ÚS)
- Navrhované stavby
- 5+1

Navrhované stavby - podlažnost
- Stávající stavby
- Veřejná prostranství v centrální části města
- Významná veřejná prostranství - náměstí, předprostory institucí
- Komunikace
- Dopravně zklidněné komunikace (rychlost 30 km/h)
- Cyklopruhy
- Parkovací stání
- BUS

Zastávka autobusu
- ŽST

Zastávka železnice / železniční stanice
- MHD

Uzel městské hromadné dopravy
- VLD

Uzel veřejné linkové dopravy - integrovaný dopravní terminál
- Železnice
- Městská zeleň
- Plocha vodních toků
- Vodní prvek ve veřejném prostoru

Urbanistická koncepce

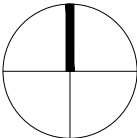
Navržená bloková struktura dostavby městského jádra vytváří výjimečně velkorysý longitudinální prostor nábřeží promenády cca 1,2 km dlouhé městské třídy rytmizované veřejnými prostranstvími umožňujícími průchod urbární strukturou až k zeleni náplavky Ohře. Bloková struktura je navržena s ohledem na časem prověřenou urbanistickou strukturu vytvářející příjemné prostředí pro městský život, nabízí variabilitu funkčního využití, dispozičních řešení a je udržitelná s ohledem na ekonomické a enviromentální souvoslosti. Město krátkých vzdáleností, jakým mají Karlovy Vary ambici se stát, vyžaduje vytvoření intenzivní urbanistické struktury umožňující zahuštění jádra města na cca 200 - 250 obyvatel na hektar, což navržená struktura umožňuje.



Velký význam v řešeném území hraje jeho provazba s okolím prostřednictvím revitalizace stávajících mostních konstrukcí a návrhem nových mostů a pěších lávek přes řeku Ohří. Ostrovský most, Chebský most a nový Charkovský most tvoří významné spojnice pro všechny druhy dopravy s vizí budoucí transformace Chebského mostu na most tzv. městského typu - tedy zpřístupněným pouze pro pěší, MHD a IZS.

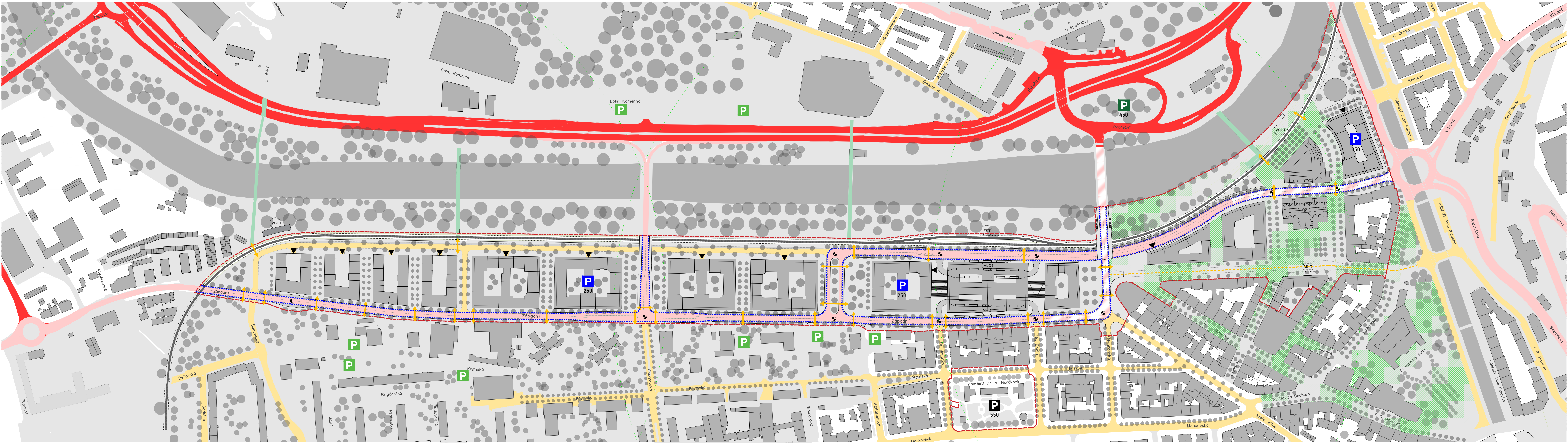
Nové pěší lávky zprostupňují území pro pěší, zkracují vzdálenosti mezi jinak odlehlými částmi města a spoluvytváří příjemné městské prostředí.

Základní premisou dostavby centrální části města je umístění IDT v lokalitě dnešního Dolního nádraží, jeho pěší napojení k žel. zastávce u bývalé stáčírny minerálních vod a spojení centra města s prostorem náplavky Ohře.

Významné veřejné prostranství tvoří Náměstí republiky jako nové předpolí rekonstruovaného Chebského mostu - resp. jako důstojný vstup do Karlových Varů. Dostavbou centrální části města bude dotvořeno i veřejné prostranství u městské tržnice - Tržní náměstí, které se stane centrálním bodem karlovarského komunitního života při pravidelném pořádání farmářských trhů a lidových slavností. Prostranství u stáčírny minerálních vod s novou železniční zastávkou má potenciál posílit význam karlovarské náplavky jako centra společenského života Karlových Varů a zpřístupnit řeku Ohří přímo z centra města.



AUTOR	VEDOUČÍ PROJEKTU	ZPRACOVAL	KONTROLA	<div> </div>
prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	Ing. arch. Hana Panochová Ing. arch. Karel Adamec	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	
Jiran a partner architekti, s.r.o. Jana Masaryka 257/26, Praha 2 – Vinohrady, 120 00 Česká republika		Kancelář architektury města Karlovy Vary, p.o. Moskevská 2035 360 01 Karlovy Vary Česká republika		
POŘIZOVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		OBJEDNAVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		
NÁZEV ZAKÁZKY				DATUM
ÚZEMNÍ STUDIE ŠIRŠÍHO CENTRA MĚSTA KARLOVY VARY (ÚS 16)				duben 2026
				ČÍSLO VÝKRESU C1
VÝKRES				MĚŘÍTKO
URBANISTICKÁ SITUACE				1:2000



	Řešené území (ÚS)
	Ulice pro dopravu/rychlostní, komunikace funkční třídy A, 70 km/h
	Hlavní ulice, komunikace funkční třídy B, 50 km/h
	Hlavní ulice, komunikace funkční třídy B, dopravně zklidněná místní komunikace, 30 km/h
	Lokální ulice, komunikace funkční třídy C, dopravně zklidněná místní komunikace, 30 km/h
	Vjezd vozidel MHD do pěší zóny
	Přechody pro chodce přes komunikace
	Pěší stezky
	Ulice pro pěší, komunikace funkční třídy D
	Cyklopruhy
	Světelně řízená křižovatka
	Zastávka autobusu
	Zastávka železnice
	Uzel městské hromadné dopravy
	Uzel veřejné linkové dopravy
	Železnice
	Vjezdy do budov
	Dochozí vzdálenost od zastávek MHD - 500m
	Parkovací dům - návrh a předpokládaná kapacita
350	
	Parkovací dům - stávající, náměstí Dr. Milady Horákové
550	
	Parkovací dům - návrh mimo řešené území, samostatný projekt
450	
	Parkovací plocha - stávající

AUTOR		VEDOUČÍ PROJEKTU	ZPRACOVAL	KONTROLA
prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran		prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	Ing. arch. Hana Panochová Ing. arch. Karel Adamec Ing. Jiří Oboznenko	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran
Jiran a partner architekti, s.r.o. Jana Masaryka 257/26, Praha 2 – Vinohrady, 120 00 Česká republika		Kancelář architektury města Karlovy Vary, p.o. Moskevská 2035 360 01 Karlovy Vary Česká republika		
POŘIZOVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		OBJEDNAVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		
NÁZEV ZAKÁZKY ÚZEMNÍ STUDIE ŠIRŠÍHO CENTRA MĚSTA KARLOVY VARY (ÚS 16)				
VÝKRES KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY				
DATUM duben 2026				
ČÍSLO VÝKRESU C2				
MĚŘÍTKO 1:2000				

Ulice Horova je v návrhu Územní studie v místě napojení na Chebský most oproti stávajícímu stavu přeměrována, svedena pod Chebský most č. 1 a dále je vedena souběžně s řekou Ohří na západ jako Pravobřežní. Tato sběrná komunikace pokračuje až po nově navržené Západní náměstí, kde se na jižní straně náměstí napojuje na původní ul. Západní. Pravobřežní ulice pokračuje západně již jen jako obslužná dopravně zklidněná komunikace, kde se pak v cípu řešeného území napojuje také na ul. Západní. Koncový úsek vede po trojúhelníkovém náměstí a má charakter dopravně zklidněné obytné zóny. Je zde navržena jedna úroveň profilu pro pěší a pro automobily.

Nově navržená komunikace Pravobřežní posouvá do severnější polohy železniční trať, obě trasy jsou zároveň vedeny v souběhu paralelně. Železniční stanice Karlovy Vary Dolní nádraží je lokalizována ve stávající pozici v centru města, západně od Chebského mostu. Integrovaný terminál hromadné dopravy (IDT) je lokalizován v pozici Dolního nádraží a zahrnuje jak stanici pro dálkové autobusové spoje, tak centrální stanici MHD. V prostoru před městskou tržnicí se v návrhu nadále počítá s křížením všech linek MHD jako doposud.

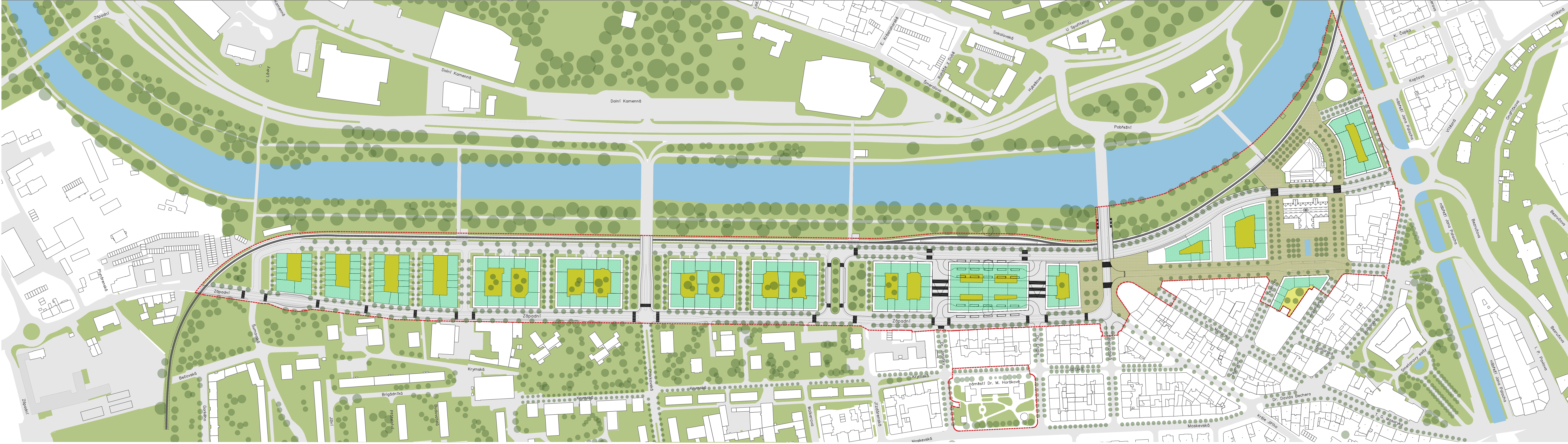
Přemístěním terminálu se uvolní prostor před stávající tržnicí. Nově vzniklý volný prostor má pak díky vazbám na železniční zastávku, terminál dálkových autobusů a terminál MHD potenciál stát se živoucím obchodním a komunikačním náměstím (Náměstí u Tržnice) s komponovanou zelení a vodními prvky. Parkovací kapacity, které se provizorně nachází na stávající asfaltované trojúhelníkové ploše mezi ulicemi Západní a Varšavskou, budou ekvivalentně nahrazeny stánkami v suterénu přilehlých nových objektů.

Součástí urbanistického konceptu územní studie je také úsilí o maximální spojení zástavby s naplávkou tvořící rekreačního zázemí města na břehu Ohře. Územní studie navrhuje umístění nové lávky vedoucí od objektu stáčírny minerálních vod ke stávající budově Magistrátu na levém břehu. Další lávka je vedena od Západního náměstí směrem k budově Baumaxu a další pak ve směru od objektů v západní části řešeného území. Plánovaným záměrem je i nový Charkovský most, vedený v prodloužení stávající ul. Charkovské přes nově navržené Charkovské náměstí. Nová přemostění by měla doplnit stávající včetně plánovaného rozšíření Chebského mostu.

Na všech navržených komunikacích zatříděných jako sběrné obslužné i místní, je umožněno parkování u chodníku na podélných stáních, klidných obytných zónách i na kolmých stáních.

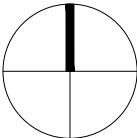
Každý objekt bude vybaven garážemi, které v plné míře pokryjí kapacitu parkování, kterou objekt potřebuje. Pro soubor staveb v jednom bloku je preferován princip společné parkovací podnože, na které stojí jednotlivé objekty. Jsou připuštěny výjimky, kdy součástí stavby nemusí být parkovací objekt, a to pro případ integrovaného dopravního terminálu a pokud to nedovolí technické podmínky, například s ohledem na ochranu zdroje termominerální vody.

Kapacita v parkovacích domech vyznačená ve výkresech je počítána nad rámec potřebné kapacity pro stavby nad nimi. Předpokládá se její využití pro blízké území, např. formou P+G či P+R pro návštěvníky lázeňského centra, abonenty nebo rezidenty v přilehlých lokalitách.



Legenda

- Řešené území (ÚS)
- Zeleň veřejných prostranství – parkové plochy, polosoukromé předzahrádky, travnaté zasakovací plochy
- Zeleň vnitrobloků
- Zeleň nitrobloků na střeše podzemního, 1. nebo 2. nadzemního podlaží
- Významná veřejná prostranství s převahou zpevněných ploch doplněná o vegetaci s možností alespoň částečného vsaku
- Střešní vegetace
- Vodní toky, vodní prvky ve veřejných prostranstvích
- Uliční stromořadí / stromy ve veřejných prostranstvích



AUTOR	VEDOUČÍ PROJEKTU	ZPRACOVAL	KONTROLA	<div> </div>
prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	Ing. Pavlína Valentová Ing. arch. Karel Adamec	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	
Jiran a partner architekti, s.r.o. Jana Masaryka 257/26, Praha 2 – Vinohrady, 120 00 Česká republika		Kancelář architektury města Karlovy Vary, p.o. Moskevská 2035 360 01 Karlovy Vary Česká republika		
POŘIZOVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		OBJEDNAVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		
NÁZEV ZAKÁZKY				DATUM
ÚZEMNÍ STUDIE ŠIRŠÍHO CENTRA MĚSTA KARLOVY VARY (ÚS 16)				duben 2026
				ČÍSLO VÝKRESU C4
VÝKRES				MĚŘÍTKO
KONCEPCE MODROZELENÉ INFRASTRUKTURY				1:2000

Koncepce modrozelené infrastruktury

V souladu s potřebou adaptace města na změnu klimatu a s potřebou vytvořit atraktivní prostředí pro své obyvatele navrhujeme novou urbanistickou strukturu jako kompaktní blokovou v tradičním uspořádání. Tato struktura umožňuje intenzivní zástavbu poměrně malých ploch a stejně uceleně a efektivně řešit i plochy ozeleněné - parkové. Hierarchie volných prostranství na živé veřejné prostory (ulice) a klidné polsoukromé prostory (vnitrobloky) umožňuje využívat přírodní kvality v centrálním městském prostředí.

Parkové plochy

Jako největší ucelená parková plocha v řešeném území je navržena náplavka Ohře, tedy prostor v přímé návaznosti na řeku Ohři, resp. jako zelené nábřeží řeky v prostoru mezi Chebským a Ostrovským mostem. Tento prostor volně navazuje na již realizovanou Nnáplavku Ohře podél celého řešeného území. Dalšími dílčími parkovými plochami v řešeném území jsou navrhované Tuhnické náměstí, Charkovské náměstí a Západní náměstí, viz. str. 88 a 89.

Stromy ve veřejném prostoru

Stromořadí v ulicích je navrženo nejen jako zkrášlující prvek, ale také s ohledem na propojování jednotlivých zelených ploch jako je nábřeží řeky, parkové plochy, zelené prostory sídlištní struktury, apod. Stromořadí by mělo být v technické rovině realizováno s ohledem na dlouhodobou perspektivu vysazovaných dřevin a tam, kde to prostorové podmínky umožní, sázet stromy do souvislých zelených rabat.

Prostorová struktura navrhuje dostatečně široké uliční profily, aby umožnily výsadbu stromů, které budou mít samy o sobě co nejdelší perspektivu, ale také pozitivně přispějí ke zlepšení klimatu ve městě.

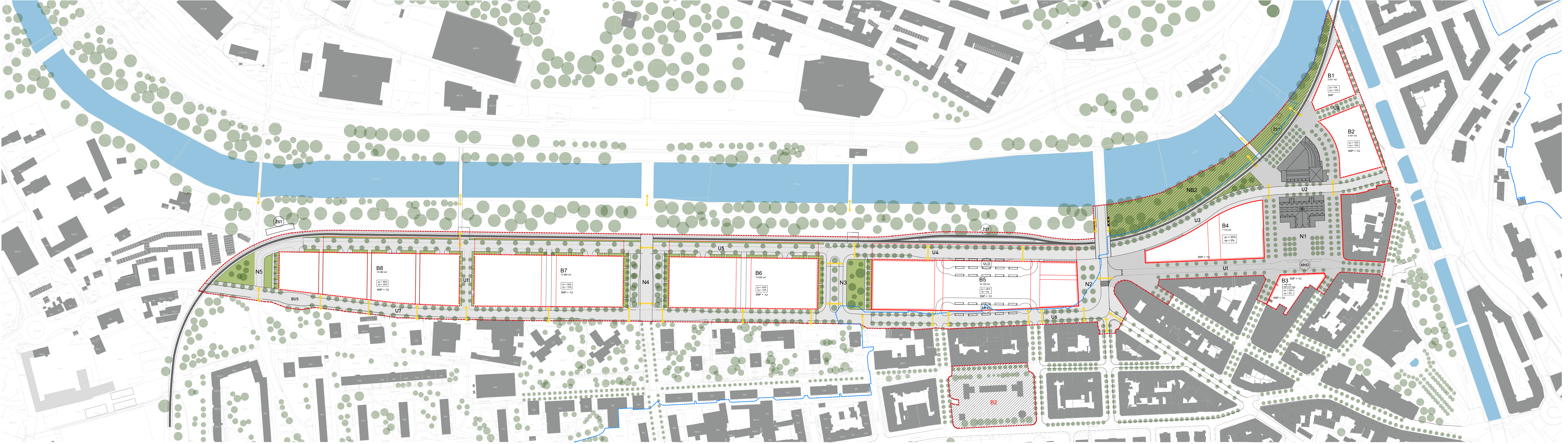
Se stromy návrh počítá i v prostorech parků a náměstí jako např. náměstí u tržnice nebo Náměstí Republiky a dalších.

Zelené vnitrobloky

Vnitrobloky jsou navrženy jako klidové prostory pro zde bydlící obyvatele a jsou koncipovány jako maximálně ozeleněné prostory, ať už ve smyslu přírodní zeleně na terénu nebo jako zelená střecha podzemních garáží. Většina vnitrobloků by měla umožnit mít ve svém prostoru vzrostlé stromy poskytující stín a příjemné klima obyvatelům bloku.

Zelené střechy

S ohledem na efektivní hospodaření s dešťovou vodou, příjemné klima v budovách a jejich okolí, je na většině budov navržena zelená střecha.



Legenda

- Hranice řešeného území dle platného ÚP
- Stávající stavby
- Stávající objekty památkově chráněné
- Pěší zóna
- Hranice městské památkové rezervace
- Plocha vodních toků
- Vodní prvek ve veřejném prostoru
- Uliční čára
- Obruba
- Hrana pojižděné a pochozí plochy bez výškového členění
- Plocha uličního prostranství
- 4 501 m2

Plocha stavebního bloku vč. výměry stavebního bloku
- Plocha nestavebního bloku
- U1

Identifikace uličního profilu
- N1

Identifikace náměstí, parku / nestavebního bloku
- B1

Identifikace stavebního bloku
- x NP

Maximální podlažnost určená v počtu nadzemních podlaží
- + 1U

Ustupené podlaží nad hlavní římsou o min. 2m
- plocha stavebního bloku
- Stavební čára - uzavřená
- Vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěna.
- Stavební čára - volná
- Vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba může libovolně ustupovat a která může být přerušovaná stavebními mezerami.
- Možnost půdorysného rozšíření stavby ve vyšších nadzemních podlažích
- Vymezuje hranici možného půdorysného rozšíření bloku od 2NP výše přes limity dané stavební čarou.
- Veřejný průchod stavebním blokem, jehož poloha není pevně definována
- Aktivní parter, hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru
- Požadavek na propojení veřejných prostranství, zejména zprostupnění pro pěší
- Požadavek na nový most či lávku pro pěší
- BUS

Zastávka autobusu
- ŽST

Zastávka železnice
- MHD

Uzel městské hromadné dopravy
- VLD

Uzel veřejné linkové dopravy
- Železnice
- Ochranné pásmo železnice
- Stromořadí či jiná ucelená skupina stromů ve veřejném prostranství

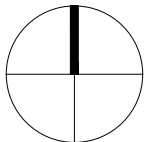
- Zastavitelnost stavebního bloku
- pv = 30%

pv = minimální plocha vnitrobloku

Plochu vnitrobloku vymezují vnitroblokové fasády domů. Jedná se o vnitřní nezastřešený prostor stavebního bloku tvořící klidové prostředí pro uživatele bloku.
- np = 10%

np = minimální nezastavěná plocha stavebního bloku

Jedná se o nezastavěnou plochu s intenzivní zelení a zasakováním dešťových vod, jejíž součástí může být také pozemní komunikace. Preferuje se nezastavění žádnou stavební konstrukcí, aby byl umožněn růst vzrostlých stromů. V krajním případě, pokud to nelze řešit jinak, je možné využít zatravněné střechy s min. 0,5m substrátu umožňující intenzivní zeleň.



AUTOR	VEDOUCÍ PROJEKTU	ZPRACOVAL	KONTROLA	<div><div><div></div></div><div><div>KAM</div><div>KV°</div></div></div>
prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	Ing. arch. Hana Panochová Ing. arch. Karel Adamec	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	
Jiran a partner architekti, s.r.o. Jana Masaryka 257/26, Praha 2 – Vinohrady, 120 00 Česká republika		Kancelář architektury města Karlovy Vary, p.o. Moskevská 2035 360 01 Karlovy Vary Česká republika		
POŘIZOVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		OBJEDNAVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		
NÁZEV ZAKÁZKY				DATUM
ÚZEMNÍ STUDIE ŠIRŠÍHO CENTRA MĚSTA KARLOVY VARY (ÚS 16)				duben 2026
				ČÍSLO VÝKRESU C5
VÝKRES				MĚŘÍTKO
HLAVNÍ VÝKRES - REGULACE				1:2000

Bilance

kod plochy dle ÚP	č. bloku	typ	využití bloku dle ÚP	plocha bloku (m²)	[pv] minimální plocha vnitrobloku (%)	[pv] minimální plocha vnitrobloku (m²)	[np] minimální nezastavěná plocha stavebního bloku (%)	[np] minimální nezastavěná plocha stavebního bloku (m²)	předpokládané max. HPP (m²)	navržené parkovací plochy (m²)	max.zas tavěnos t (%)	max.podlažnost (počet pater + ustupující)	předpokládaný počet obyvatel / zaměstnanců	předpokládaný potřebný počet parkovacích míst (dle stupně automobilizace)
P23	B1	městský blok	Dle ÚP - [SCx]. Např.: občanské vybavení, hromadné garáže, nerušící výroba, zábavní zařízení	2531	0	0	10	253	11390	1952	90	5NP	163	98
P23	B2	městský blok	Dle ÚP - [SCx]. Např.: bydlení, občanské vybavení, nerušící výroba, zábavní zařízení, garáže	4501	15	675	10	450	19174	10287	90	1PP+4NP+1U	274	514
SC	B3	městský blok	Dle ÚP - [SC]. Např.: bydlení, občanské vybavení, nerušící výroba, zábavní zařízení	2146	35	751	0	0	8424	0	100	4NP+1U / 5NP+1U	120	0
P23	B4	městský blok	Dle ÚP - [SCx]. Např.: bydlení, občanské vybavení, nerušící výroba, zábavní zařízení	7770	20	1554	0	0	41958	0	100	2PP+5NP+1U	533	0
P22	B5	městský blok	Dle ÚP - [SCx]. Např.: občanské vybavení, zábavní zařízení, garáže	18155	20	3631	0	0	92591	19272	90	2PP+5NP+1U	1189	964
P22	B6	městský blok	Dle ÚP - [SCx]. Např.: bydlení, občanské vybavení	13650	30	4095	10	1365	61562	10553	90	1PP+5NP+1U	879	528
P22	B7	městský blok	Dle ÚP - [SCx]. Např.: bydlení (příp. související služby), garáže	13880	30	4164	10	1388	62599	15731	90	1PP+5NP+1U	894	787
P22	B8	městský blok	Dle ÚP - [SCx]. Např.: bydlení (příp. související služby)	15087	30	4526	20	3017	54615	9363	80	1PP+4NP+1U	780	468
Celkem				77720		19396		6474	334617	67158			4657	3244

* počet obyvatel: **1 obyvatel/ 70m2 HPP** bydlení (včetně konstrukcí a účelových komunikací)

* 1byt / 2,3 obyvatel

*** výpočet parkování dle ČSN 736110, stupeň automobilizace dle ÚP Karlovy Vary= **600 voz/1000obyvatel**

požadavek na počet stání: vázaná/ návštěvnícká

Plocha bloků : 77 720 m²

počet obyvatel/zaměstnanců : 4572

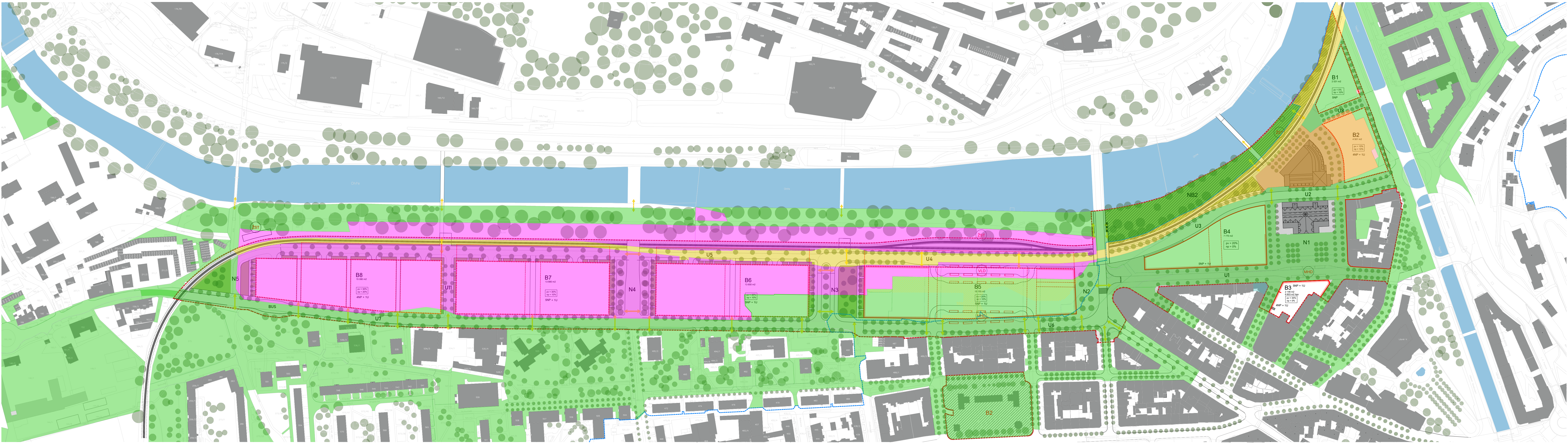
předpokl. HPP : 331 981 m²

počet parkovacích miest : 3 144

Pocha řešeného území: 21.35 ha

Pocha rozvojových ploch dle ÚPKV:
15.56 ha





Legenda

----- Hranice řešeného území dle platného ÚP

----- Hranice řešeného území nad rámec ÚP

B1 Identifikace stavebního bloku

N1 Identifikace nestavebního bloku

———— Stavební čára - uzavřená

- - - - - Stavební čára - otevřená

..... Stavební čára - volná

■ Majetek SMKV

■ Majetek GAMMA Property

■ Majetek V-KMV

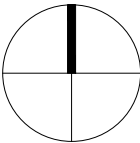
▨ Spoluvlastnictví pozemků Dolního nádraží (SMKV + ČR)

■ Majetek SŽ, ČD

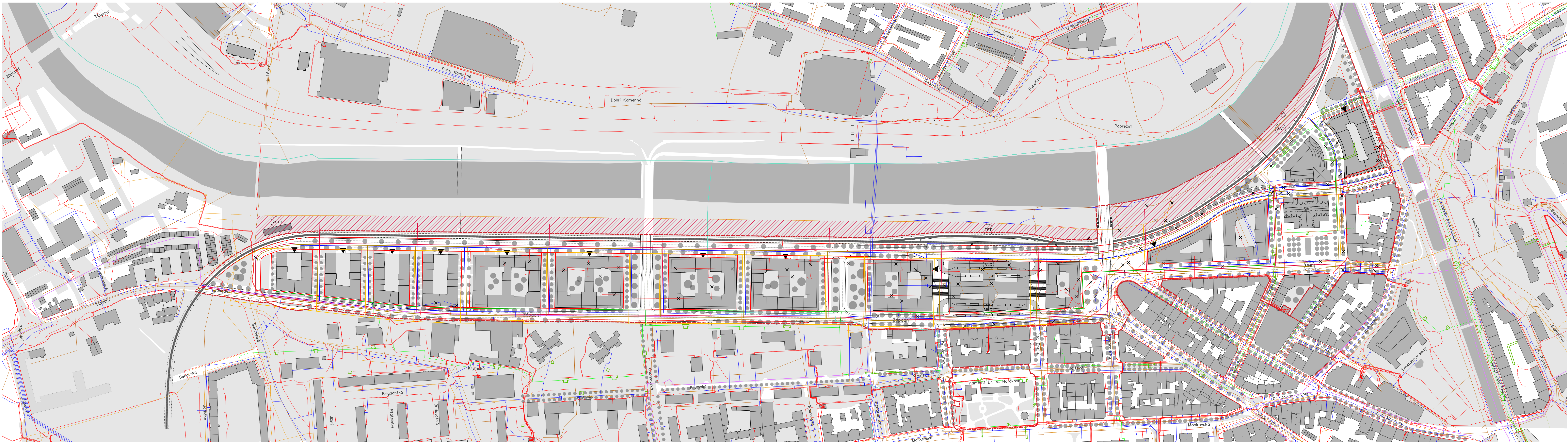
■ Majetek DPKV

■ Majetek ČEZ DISTRIBUCE

■ Majetek ostatních vlastníků




AUTOR	VEDOUČÍ PROJEKTU	ZPRACOVAL	KONTROLA	<div></div>
prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	Ing. arch. Karel Adamec	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	
Jiran a partner architekti, s.r.o. Jana Masaryka 257/26, Praha 2 – Vinohrady, 120 00 Česká republika		Kancelář architektury města Karlovy Vary, p.o. Moskevská 2035 360 01 Karlovy Vary Česká republika		
POŘIZOVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		OBJEDNAVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		
NÁZEV ZAKÁZKY ÚZEMNÍ STUDIE ŠIRŠÍHO CENTRA MĚSTA KARLOVY VARY (ÚS 16)				DATUM duben 2026
				ČÍSLO VÝKRESU C6
VÝKRES MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ				MĚŘÍTKO 1:2000



Legenda

 Řešené území (ÚS)


Stávající sítě technické infrastruktury


 Jednotná kanalizace

 Vodovod

 Elektrické vedení, veřejné osvětlení


 Plynovod STL


 Teplovod

 Rušené sítě technické infrastruktury


Navrhované sítě technické infrastruktury


 Splašková kanalizace

 Dešťová kanalizace

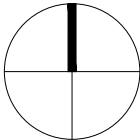
 Místa pro možnou retenci a vsakování dešťových vod svedených z dešťové kanalizace

 Vodovod

 Elektrické vedení, veřejné osvětlení

 Plynovod STL/NTL

 Teplovod



AUTOR	VEDOUČÍ PROJEKTU	ZPRACOVAL	KONTROLA	<div>KAM KV°</div>
prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	Ing. arch. Hana Panochová Ing. arch. Karel Adamec	prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran	
Jiran a partner architekti, s.r.o. Jana Masaryka 257/26, Praha 2 – Vinohrady, 120 00 Česká republika		Kancelář architektury města Karlovy Vary, p.o. Moskevská 2035 360 01 Karlovy Vary Česká republika		
POŘIZOVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		OBJEDNAVATEL Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary Česká republika		
NÁZEV ZAKÁZKY ÚZEMNÍ STUDIE ŠIRŠÍHO CENTRA MĚSTA KARLOVY VARY (ÚS 16)				
				DATUM duben 2026
				ČÍSLO VÝKRESU C3
VÝKRES KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTUKTURY				MĚŘÍTKO 1:2000

Koncepce technické infrastruktury

Základní rozvodné a svodné řady technické infrastruktury reflektují strukturu navržené komunikační sítě v trase vytyčené ulice Západní. Pro jakékoliv trasování technické infrastruktury je třeba koordinovat řešení s výsadbou vzrostlé zeleně v uličních profilech. Pro zajištění prostorové koordinace navrhovaných sítí ve společných trasách bude nutné v dalších stupních a návrzích konkrétních řešení postupovat podle ČSN 73 6005 (Prostorové uspořádání sítí technického vybavení) a dle požadavků platného ÚP (Územní plán Karlovy Vary, 2022).

Pokrytí potřeb nové zástavby je z hlediska kapacit v této rozvaze určeno orientačním propočtem. Konkrétní bilanční nároky budou definovány až na základě skutečných intenzit v území.

Zásobování vodou

Navržený rozvoj území je podmíněn výstavbou vodovodního řadu LT DN 500 Tuhnice-Dvory vedeného z ulice kapitána Jaroše přes technickou lávku do oblasti ulice Západní, kde bude připojen na stávající přívaděč DN 300, dále realizací odběrného objektu Tuhnice, včetně nátokového potrubí na ČS, ČS Tuhnice a výtlačného řadu pro odběr surové vody z řeky Ohře.

Navrhované vodovodní řady v rozvojových plochách navazují na stávající vodovodní síť, nové řady budou kladeny ve veřejně přístupných pozemcích (uličních profilech) dle ČSN 736005 Prostorová úprava vedení technického vybavení, budou zkorodovaný a musí být respektovaná jejich ochranná pásma v souladu se zákonem č. 274/2001 Sb. Zákon o vodovodech a kanalizacích, v aktuálním znění.

BILANCE:

Výpočet potřeb pitné vody v rozvojových lokalitách vychází z údajů uvedených v PRVKUK.

- Specifická potřeba pitné vody: 105l/os.den včetně ztrát potrubí
- Koeficient denní nerovnoměrnosti kd= 1,46
- Pro plochy určené k jiným účelům než bydlení byla uvažována potřeba 0,005l/s/ha. Pro průmysl a 0,075l/l/ha pro jiné účely
- Koeficient hodinové nerovnoměrnosti v ostatních případech kh= (BH, BI, BV, SV, SR, SC, SCx, SM, SL, SK)=2,1

V rámci této studie se orientačně odhaduje celkový počet obyvatel: 4238 obyvatel

$Q_p = 6100 \times 105 + 900 \times 60 = 531000 \text{ l/os.den} = 531,1 \text{ m}^3/\text{den}$

Maximální denní spotřeba vody $Q_m = 531 \times 1,46 = 775 \text{ m}^3/\text{den} = 8,9/\text{s}$

Maximální hodinová spotřeba vody $Q_h = 8,9 \times 2,1 = 18,69 \text{ l/s}$

Splašková dešťová kanalizace

Stávající kanalizační síť je stabilizovaná, odkanalizování rozvojových ploch bude provedeno napojením na stávající a nově navržené kanalizační stoky přednostně navržené jako tlaková, vedené ve veřejně přístupných plochách (uličních prostorech). Napojení rozvojových ploch na stokovou síť je podmíněno prověřením dostatečné kapacity kanalizační sítě včetně odlehčovacích komor a čerpacích stanic. V uvedených případech jednotlivých katastrálních územích bude nezbytné kapacitu stávajících sítí a objektů nejen prověřit, ale navýšit. V rámci zájmového území jsou navrženy rekonstrukce a postupná dostavba splaškové kanalizace, která výhledově nahradí funkci jednotné kanalizace. Veškeré vyvolané investiční záměry je nezbytné z kapacitních důvodů, resp. požadavků posoudit a ověřit v rámci stávající sítě provozovatelem.

Navrhované kanalizační řady v rozvojových plochách navazují na stávající stokovou síť, nové řady budou kladeny ve veřejně přístupných pozemcích (uličních profilech) dle ČSN 736005 Prostorová úprava vedení technického vybavení a musí být respektovaná jejich ochranná pásma dle zákona č. 274/2001 Sb. Zákon o vodovodech a kanalizacích, v aktuálním znění.

Primárně budou srážkové vody vznikající v rámci zastavitelných ploch a ploch

přestavby využívány nebo vsakovány v místě vzniku. U dopravních staveb bude cíleně snížen soustředěný odtok srážkových vod retenci, akumulaci a následným vsakem. V případě ploch s prokazatelně nevhodným geologickým podložím k zasakování, budou vybudovaný retenční nádrže s regulovaným odtokem mimo kanalizační soustavu.

U ploch, kde se předpokládá znečištění srážkových vod, budou vybudovaný odpovídající čistící zařízení a následně budou vody zneškodňovány společně se systémem „čistých“ srážkových vod.

V rámci této fáze se orientačně odhaduje přírůstek:

-3400 obyvatel (pro výpočet se uvažuje odtok splašků ve výši 190 l/os.den včetně balastních vod)

-200 dětí v MŠ (pro výpočet se uvažuje odtok splašků ve výši 80 l/os.den včetně balastních vod)

-2900 zaměstnanců v plochách veřejné vybavenosti a administrativě (pro výpočet se uvažuje odtok splašků ve výši 80 l/os.den včetně balastních vod)

$Q_d = 3400 \times 190 + 200 \times 80 + 2900 \times 80 = 878000 \text{ l/os.den} = 878 \text{ m}^3/\text{den}$

$Q_{\text{hod}} = 878 \times 2,2 = 1931 \text{ m}^3/\text{den} = 22,3 \text{ l/s}$

kde k = 2,2 je koeficient hodinové nerovnoměrnosti dle ČSN 756101 tab 1 dešťové vody

Zásobování plynem

Řešení zásobování plynem vychází z energetické koncepce dle Územního plánu Karlovy Vary. Zásobování řešeného území zemním plynem je zajištěno VTL plynovody. Ze zásobovacího okružního rozvodu je vedeno několik napájecích VTL větví do prostoru města. Sít městských i okružních VTL plynovodů je stabilizovaná a nejsou navrhovány žádné nové VTL plynovody. Zásobování rozvojových ploch zemním plynem bude provedeno STL a NTL plynovody uloženými převážně ve stávajících, nebo navrhovaných uličních prostorech. Převážná část nových rozvojových ploch je připojena na stávající plynovody.

Zásobování elektrickou energií

Zásobování rozvojových ploch elektrickou energií bude provedeno vedeními VN 10 kV a 22 kV uloženými ve stávajících, nebo navrhovaných uličních prostorech. Distribuce elektrické energie je v rámci řešeného území realizovaná v zemi uloženými kabelovými vedeními, nebo nadzemními neizolovanými vodiči o napětí 22 a 10 kV.

Transformační stanice 22/0,4 kV, 10/0,4 kV a spínací stanice jsou různého provedení a staří, jsou vybavené převážně jedním nebo dvěma transformátory. Spínací stanice slouží dodavateli elektrické energie jako rozpadová a manipulační body v systému 22 kV a 10 kV. Z trafostanic 22/0,4 kV a 10/0,4 kV je elektrická energie rozvedena převážně kabelovým vedením NN a v okrajových částech nadzemním vedením k jednotlivým spotřebitelům.

Centralizované zásobování teplem

Vzhledem k vyšší účinnosti ekologických opatření a vyšší efektivitě při centrální výrobě tepla bude nadále podporováno zvýšení kvality a rozšíření systémů CZT a jejich technické zabezpečení. Rozšíření systému CZT se týká oblasti Karlových Varů.

Volná kapacita SZTE umožňuje případně připojení dalších, soustavě přilehlých lokalit v závislosti na dostupnosti tepelných sítí.

Na základě návrhu rozvojových ploch bude prověřen potenciál této lokality pro rozšíření soustavy zásobování teplem a rozšíření sekundárních rozvodů a napojení nové zástavby na SZT.

Bilance odpadů

- bilance produkce směšného komunálního odpadu:

-3400 obyvatel (pro výpočet se uvažuje hodnotou 6 l/osobu/den)

-200 dětí v MŠ (pro výpočet se uvažuje hodnotou 1 l/osobu/den)

-2900 zaměstnanců v plochách veřejné vybavenosti (pro výpočet se uvažuje hodnotou 1,5 l/osobu/den)

Průměrná denní produkce odpadů Qd = 3400 x 6 + 200 x 1 + 2900 x 1,5 = 24950 l/den

Bilance dalšího odpadu z provozu ploch veřejné vybavenosti (supermarket, obchody, služby) se bude odvíjet od přesné náplně jednotlivých provozoven.

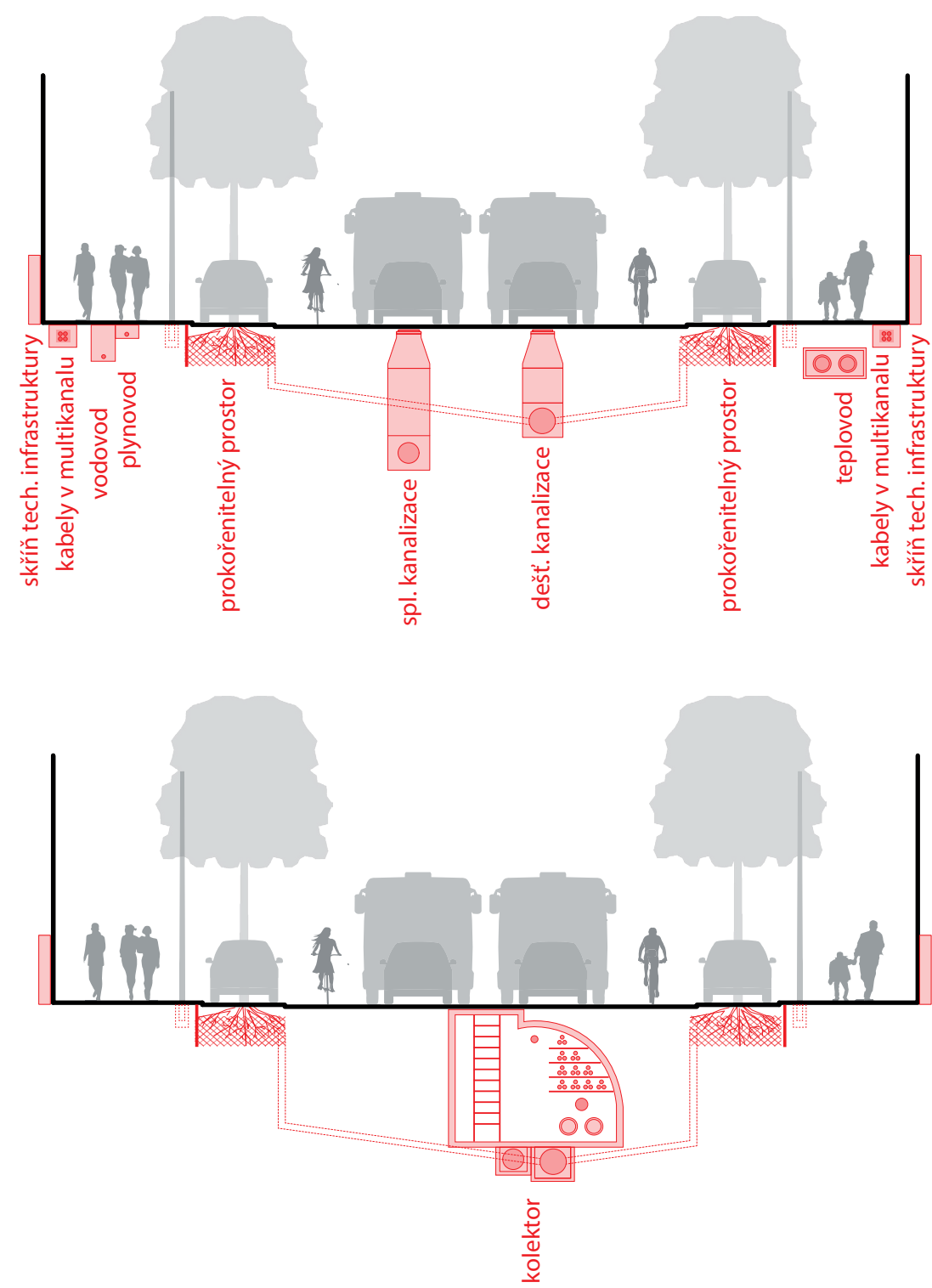
Sběrné kontejnery na směsný komunální odpad budou umístěny v odpadových místnostech bytových a polyfunkčních domů či na pozemcích rodinných domů a viladomů dle příslušných předpisů. Sběrné kontejnery na separovaný odpad budou umístěny na vybraných místech v rámci uličního prostoru. Likvidace odpadů bude zajištěna smluvně s organizací zajišťující svoz odpadu v pravidelných intervalech.

Nakládání s komunálními odpady

Nakládání s komunálním odpadem se řídí příslušnou městskou vyhláškou. Je žádoucí zřídit samostatně přístupné místnosti s nádobami na tříděný odpad (papír, plasty, sklo (barevné, bílé) a komunální odpad. Příslušné místnosti jsou osvětlené, větrané a přístupné pro veřejné svozové služby. U stavebního bloku B8 jsou předpokládána společná místa pro tříděný odpad vždy pro jeden blok.

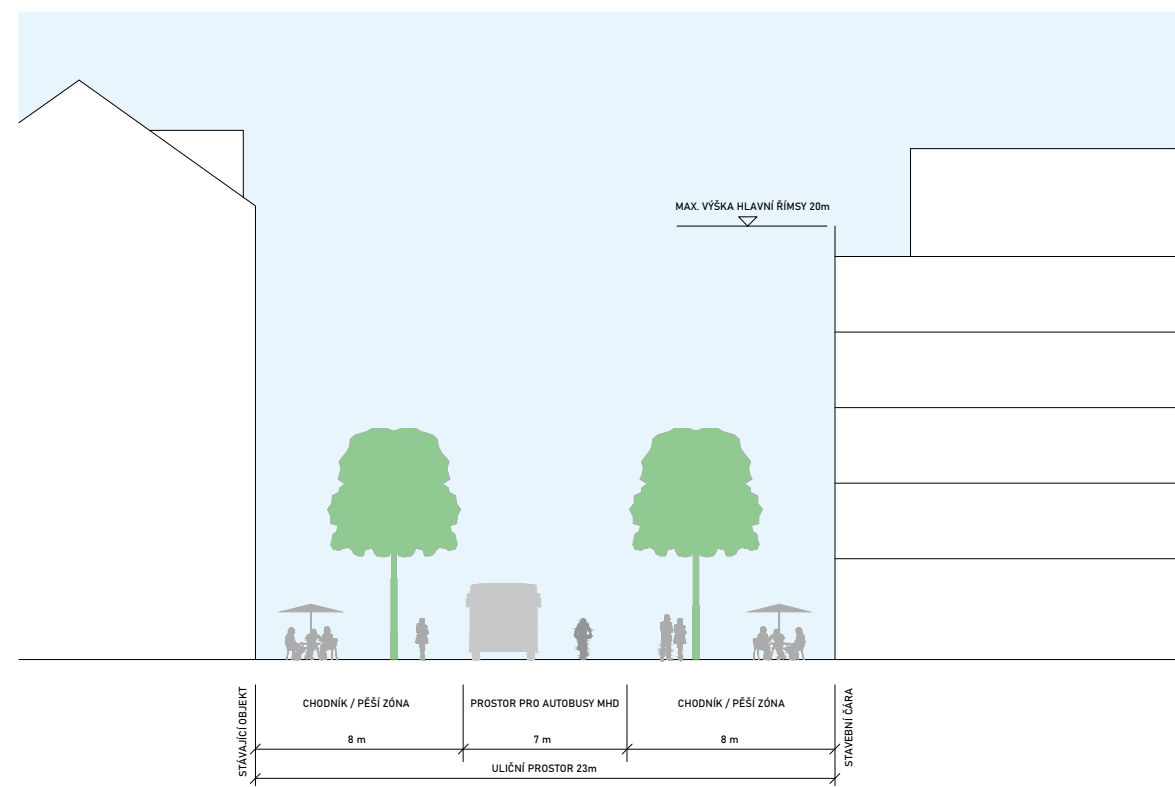
Prostorové uspořádání vedení technické infrastruktury

Při návrhu veřejných prostranství a jednotlivých vedení sítí je třeba postupovat v souladu s platnou normou ČSN 73 6005 která již považuje stromořadí za plnohodnotnou součást veřejné infrastruktury a z dokumentu Strategie a Manuál koncepčního přístupu k veřejným prostranstvím města Karlovy Vary. Uspořádání uličního profilu musí umožnit výsadbu stromořadí, které bude součástí fungující modrozelené infrastruktury města.

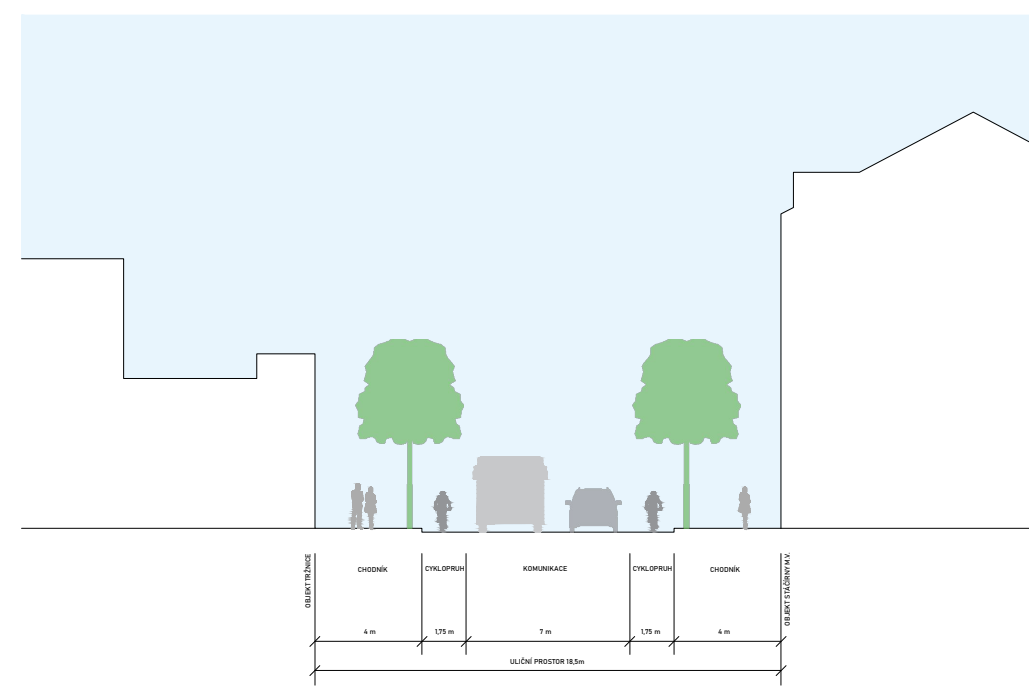


Řezy územím

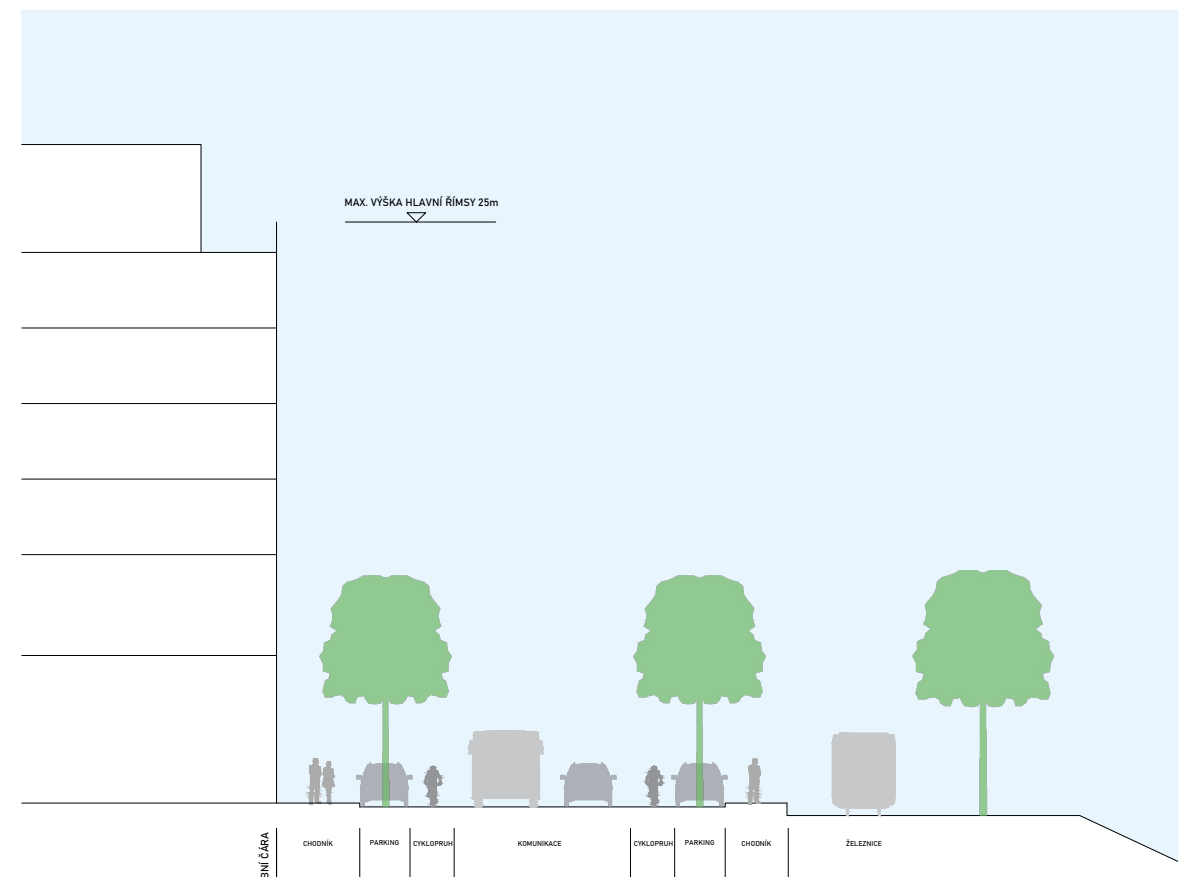
U1 - ULICE VARŠAVSKÁ



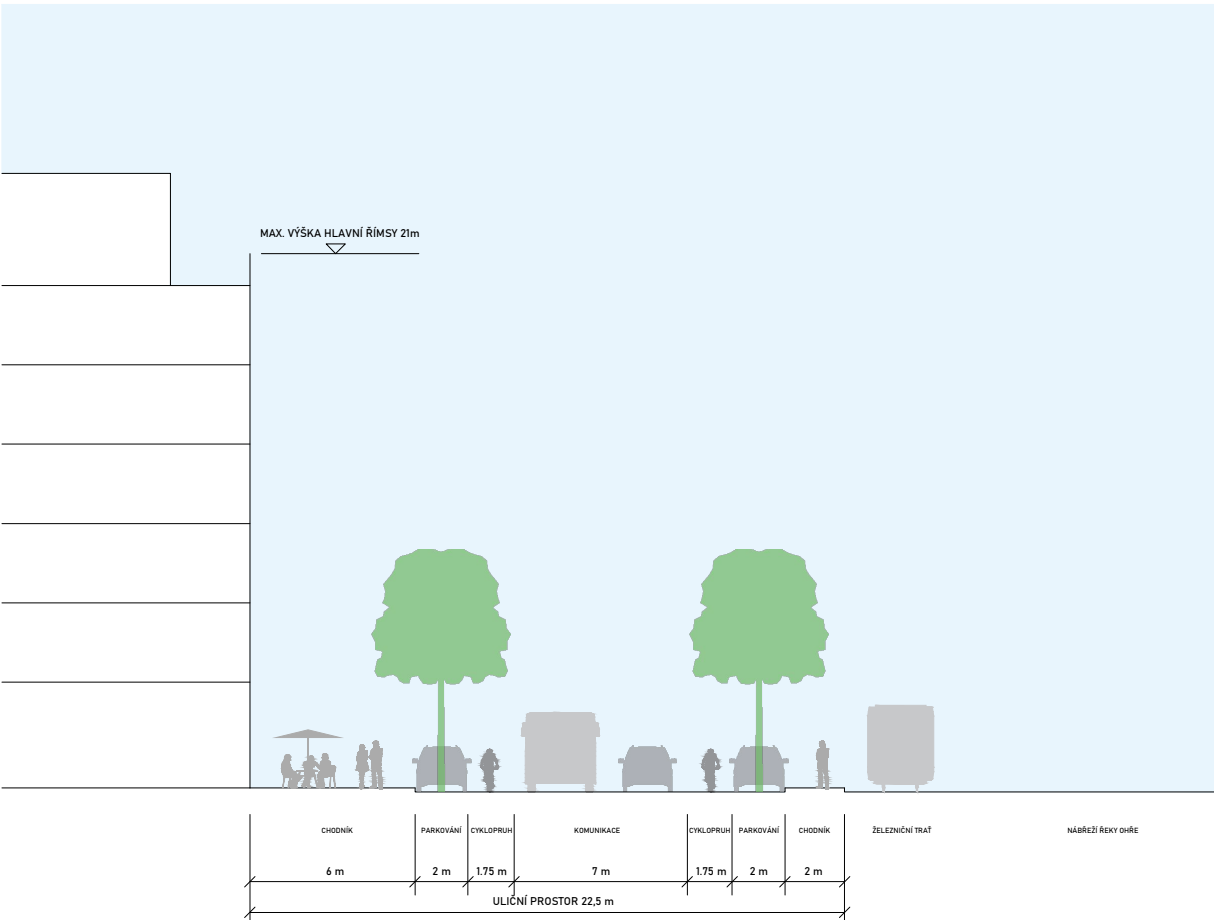
U2 - ULICE HOROVA, ÚSEK MEZI TRŽNICÍ A STÁČÍRNOU



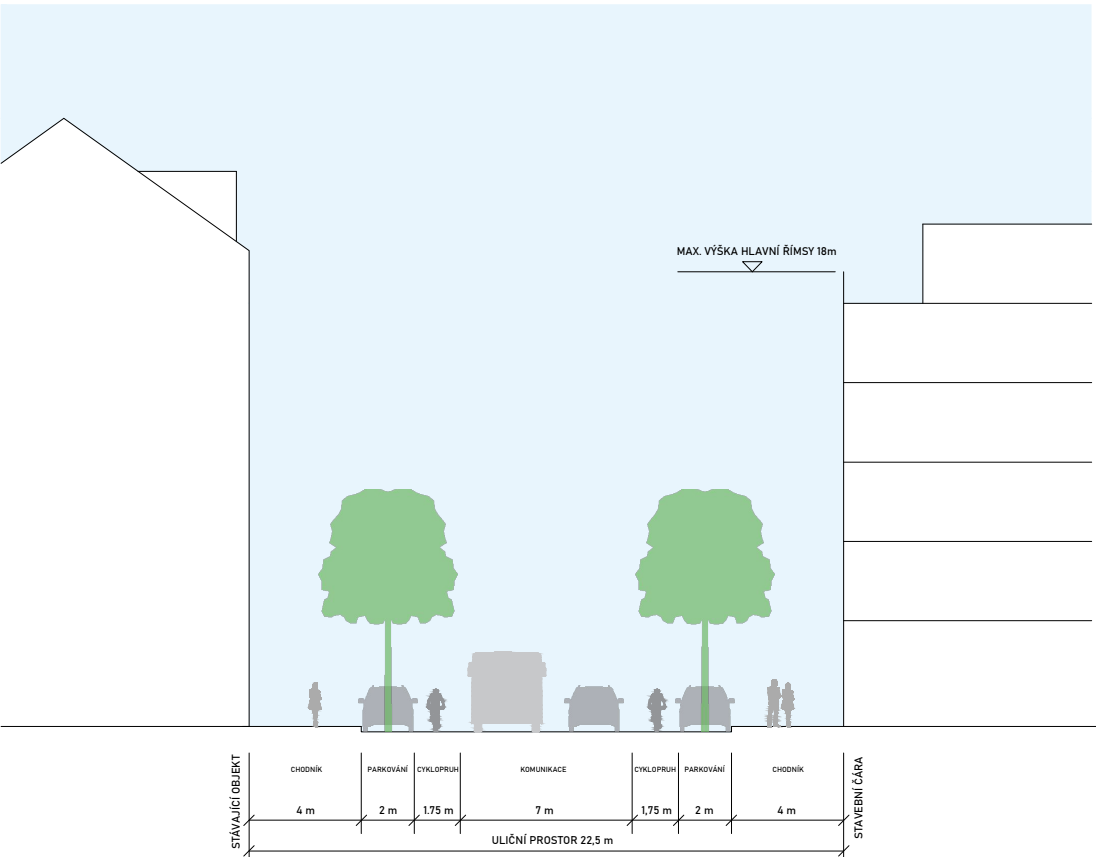
U3 - ULICE ZÁPADNÍ / HOROVA



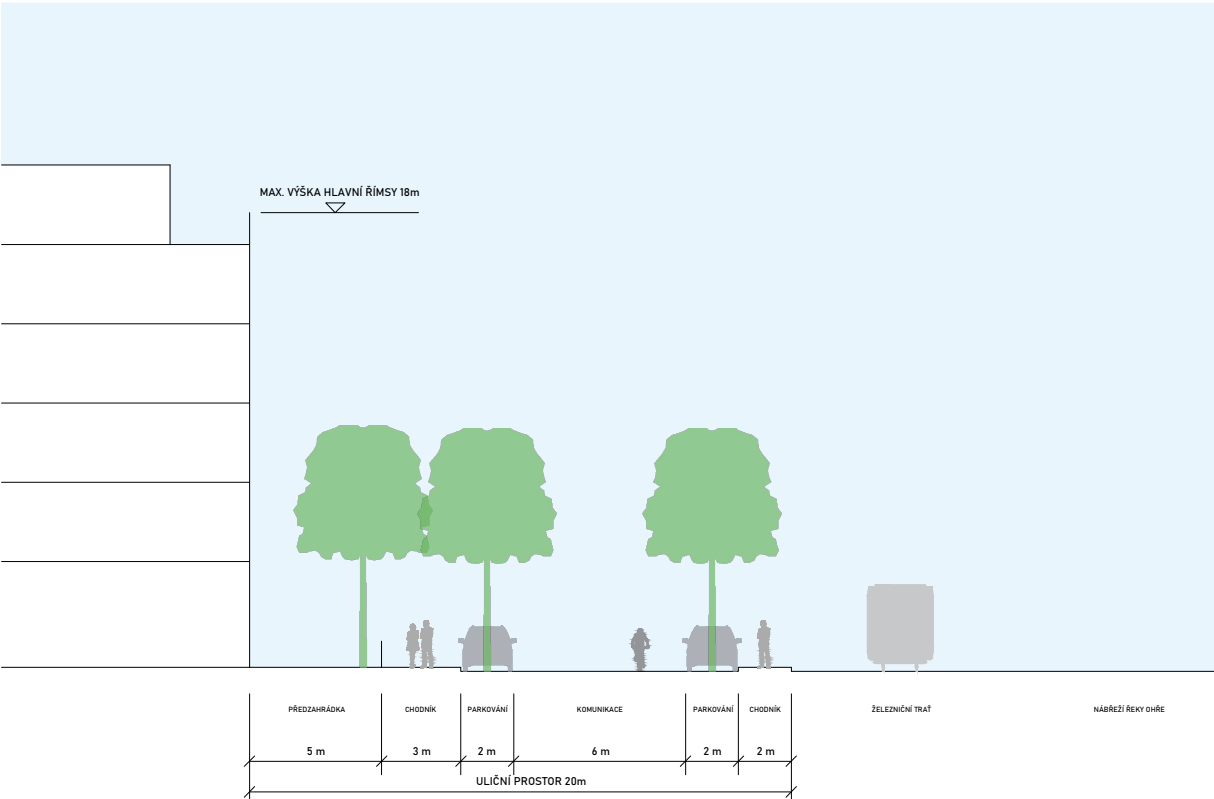
U4 - ULICE PRAVOBŘEŽNÍ, DOPRAVNĚ ZATÍŽENÁ ČÁST



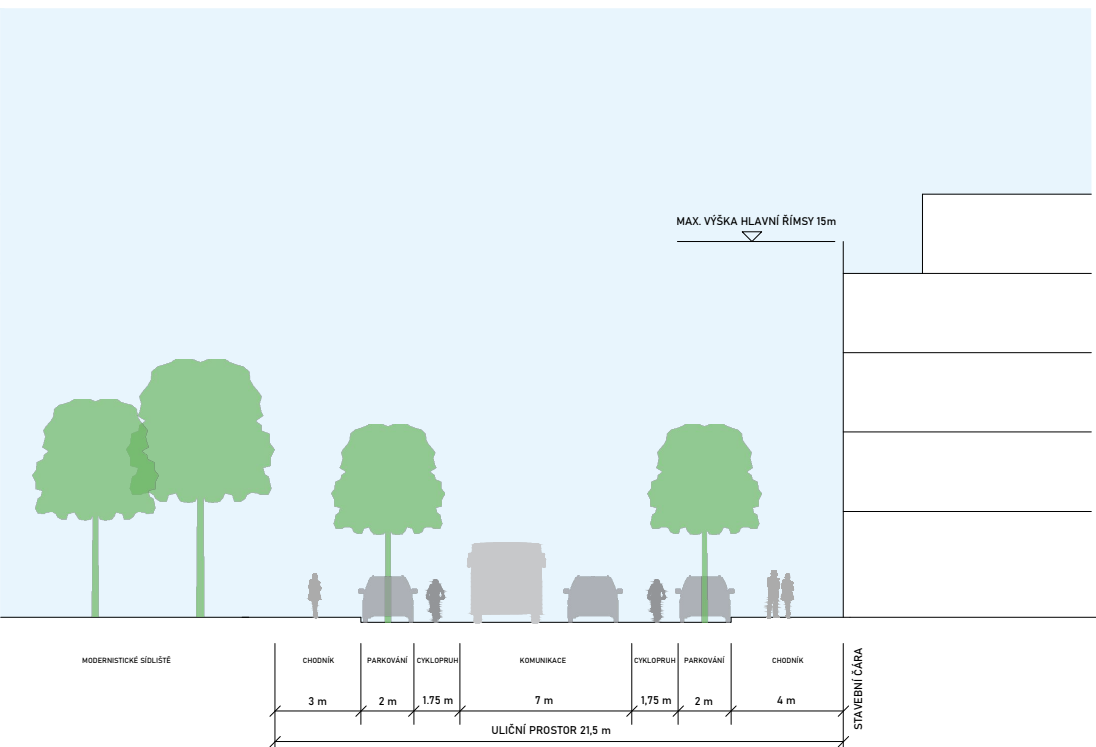
U6 - ULICE ZÁPADNÍ, CENTRUM



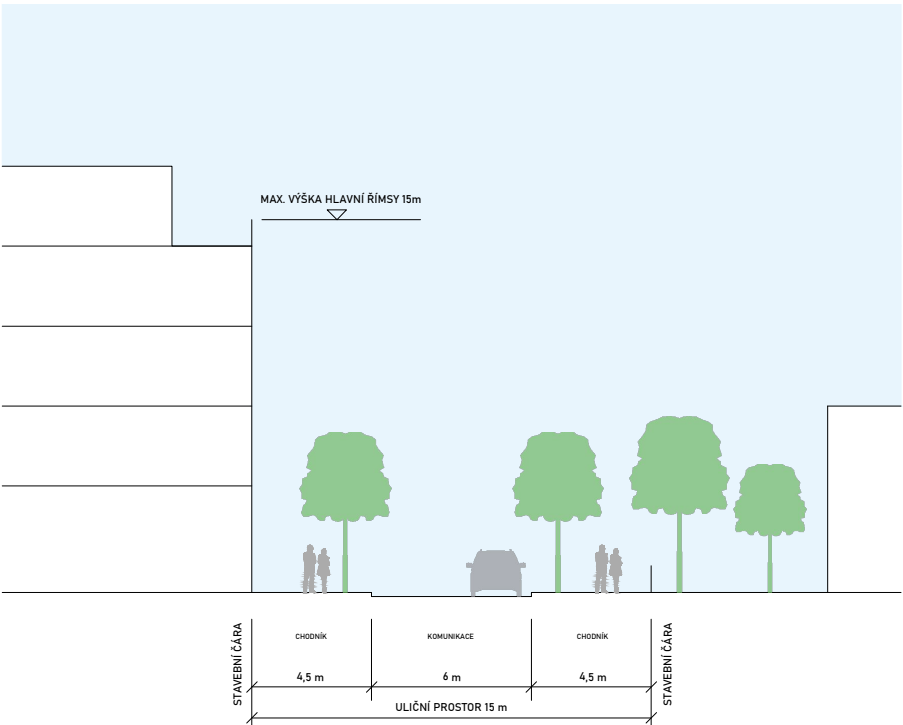
U5 - ULICE PRAVOBŘEŽNÍ, DOPRAVNĚ ZKLIDNĚNÁ ČÁST



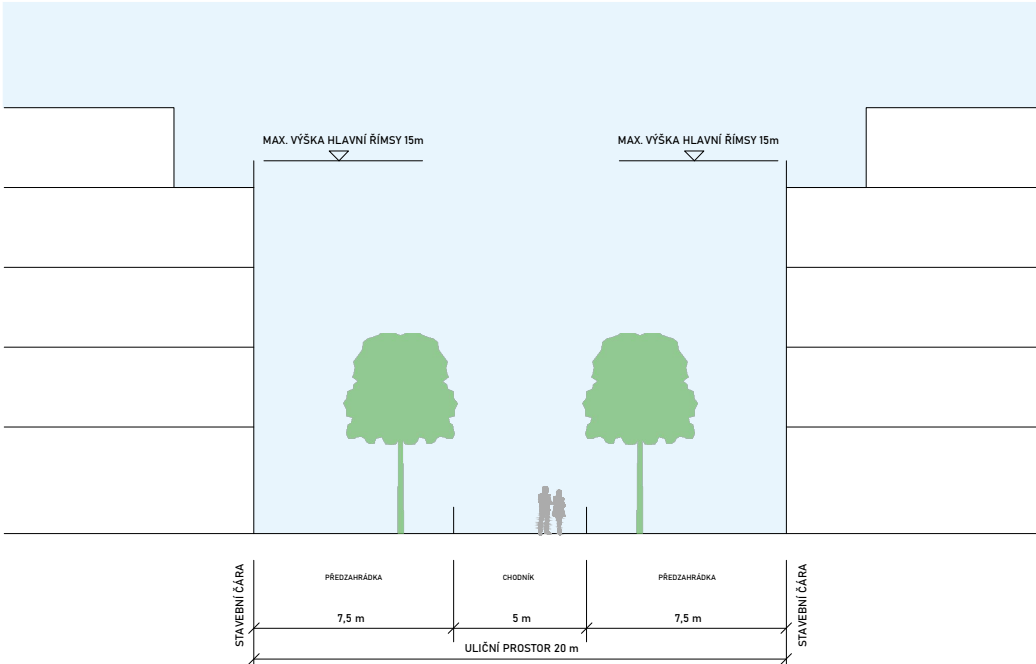
U7 - ULICE ZÁPADNÍ, TUHNICE



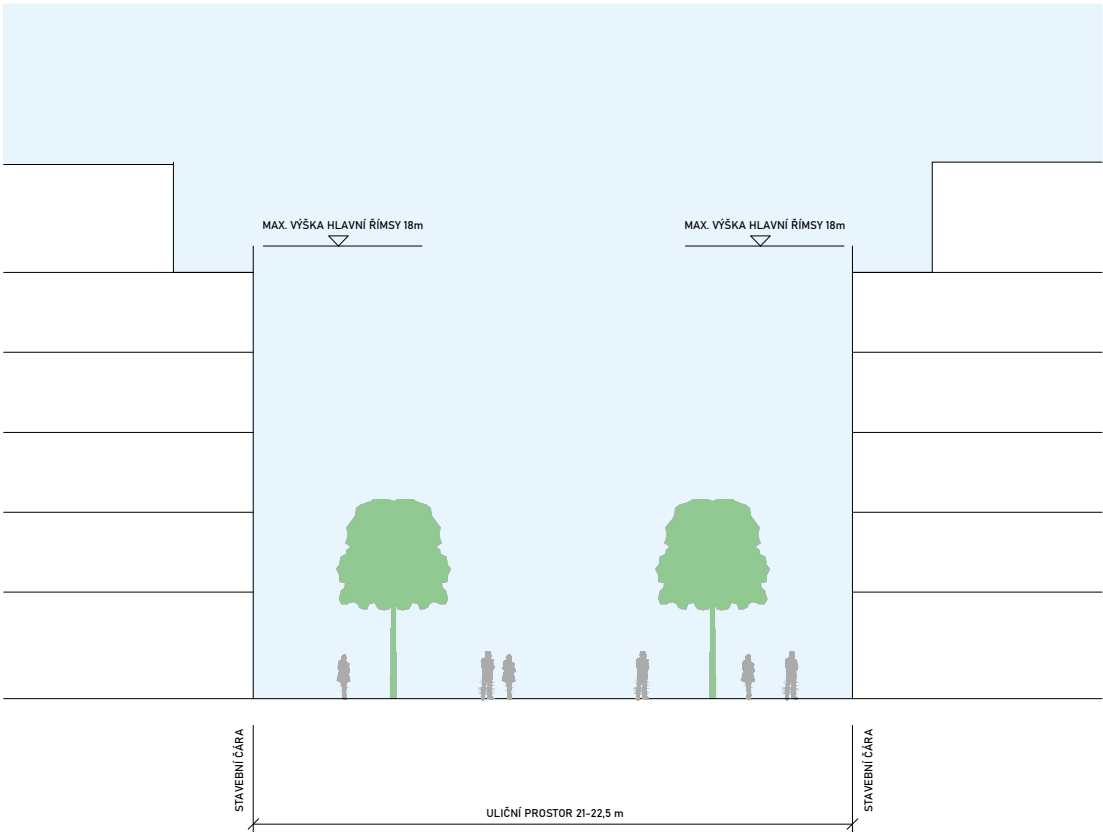
U8 - PRODLOUŽENÍ ULICE KOPTOVA



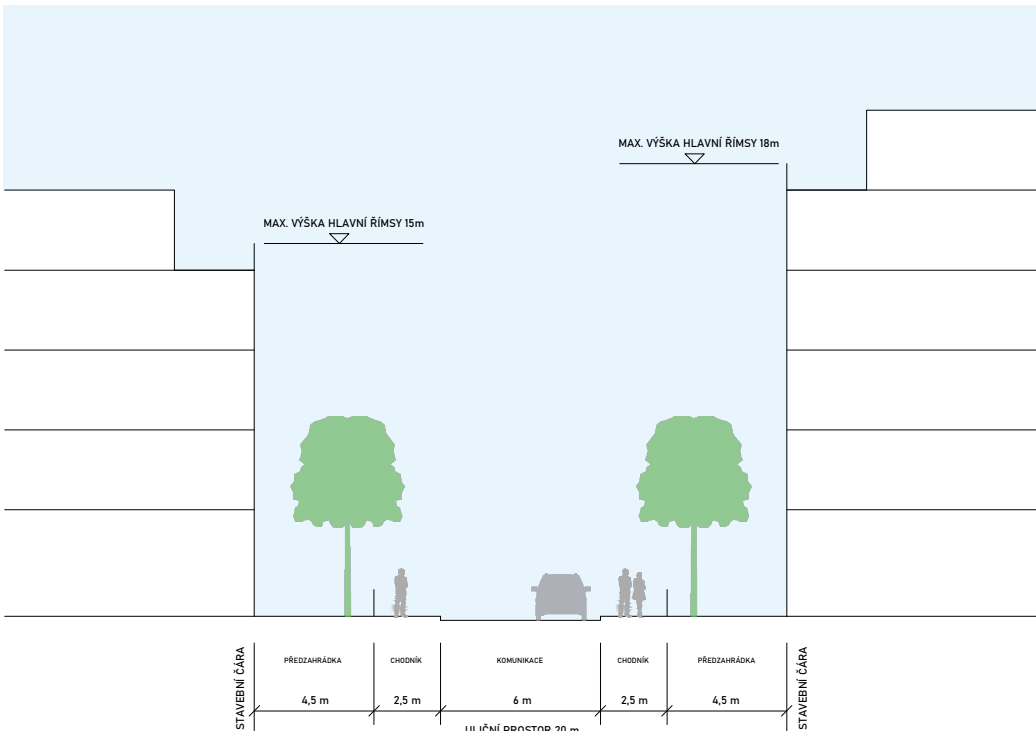
U10 - NOVÉ POBYTOVÉ ULICE V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ



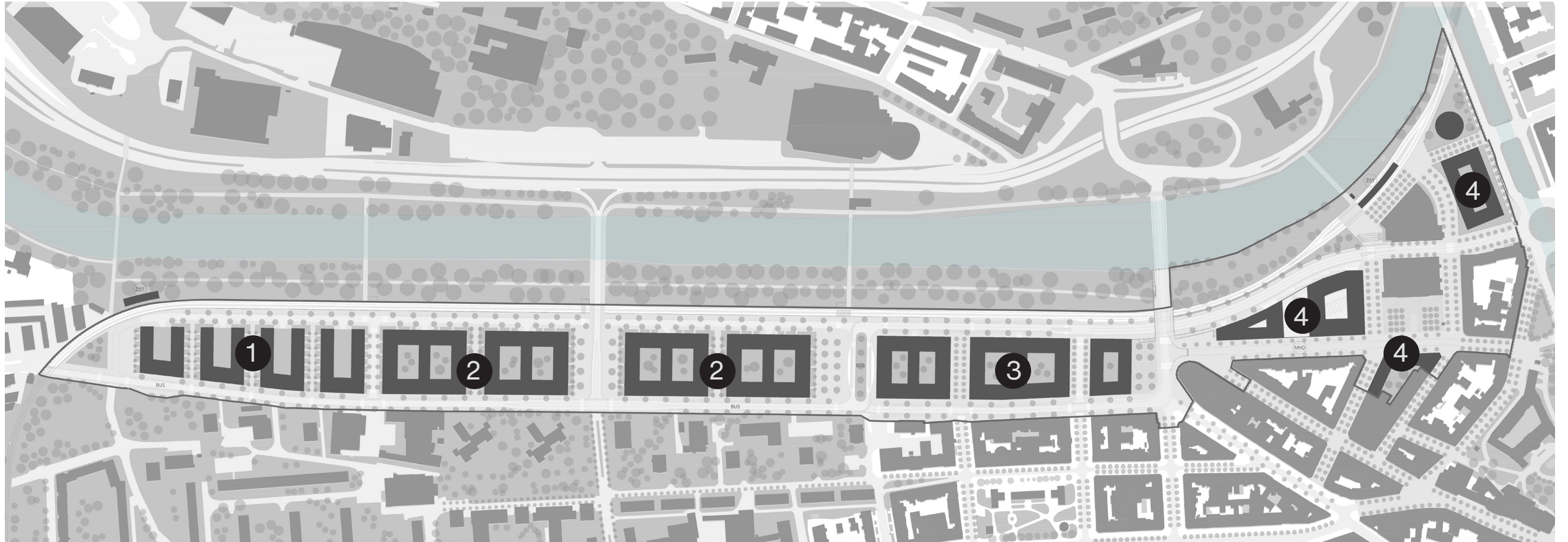
U9 - PRODLOUŽENÍ ULICE DR. ENGLA a DR. JANATKY



U11 - PRODLOUŽENÍ ULICE BRIGÁDNÍKŮ



Typologie zástavby



1 Nízkopodlažní bytová zástavba - townhouse

Rezidenční zástavba malých bytových domů, ideálně ve formě řadových městských rodinných domů - tzv. townhouse, které představují typologii doposud v českém prostředí téměř nevyužívanou, která ale nabízí příjemné spojení kvalit dostupnosti městského centra s možností vlastního domu se zahradou.

Tato forma výstavby může do města přilákat nové obyvatele, kteří spojení rodinného bydlení s blízkostí města hledají.

2 kompaktní bydlení

Bytová výstavba v uspořádání kompaktního bloku inspirovaná tradiční formou městského bydlení. Kompaktní uspořádání umožňuje hierarchizovat prostory na veřejné - ulice, poloveřejné - vnitroblok, případně tvořit i soukromé prostory vlastních zahrad a teras k jednotlivým bytům.

3 multifunkční objekt - terminál

Objekt s polyfunkčním využitím s integrovaným dopravním terminálem je třeba uvažovat jako městotvorné spojení více funkcí včetně bydlení nebo komerce a jiných.

Terminál by neměl být pouze dopravní plochou s nástupišťemi, ale je třeba jej vnímat jako součást městského bloku s živým parterem do ulice, kde je doprava pouze služební, který pomáhá tvořit živé město okolo.

4 městské bloky s komerčním parterem

Městské bloky tradiční formy kompaktního uspořádání s mixem funkcí - komerčním parterem v přízemí, který vytváří živou městskou ulici a s bydlením ve vyšších patrech. Jedná se o lety prověřenou formu bydlení, která se ukázala být jako jedna z nejpříjemnějších forem tvorby živého a udržitelného města.

● V blocích mohou být podle charakteru území a potřeby integrované také veřejné instituce - školy, školky, úřady, parkovací domy a řada dalších.

Typologie zástavby

1 Townhouse

V překladu můžeme použít pojem městský dům nebo městský rodinný dům a doplnit ho přívlastkem moderní. Jedná se ve většině případů o úzký několikapatrový dům, který se nachází v blízkosti městského centra a je v osobním vlastnictví. Ideálně využívá princip řadových domů a sdílí boční zdi se svými sousedy. Tím využívá malý a zároveň drahý pozemek v lukrativní lokalitě na maximum. Pravidlem je, že městské centrum by bylo být dosažitelné autem nebo MHD do 15 minut.

Townhouse kombinuje přednosti městského života, kdy mají obyvatelé na dosah služby a kulturní vyžití, a venkovský způsob života v soukromém domě se zahradou.



Typologie zástavby

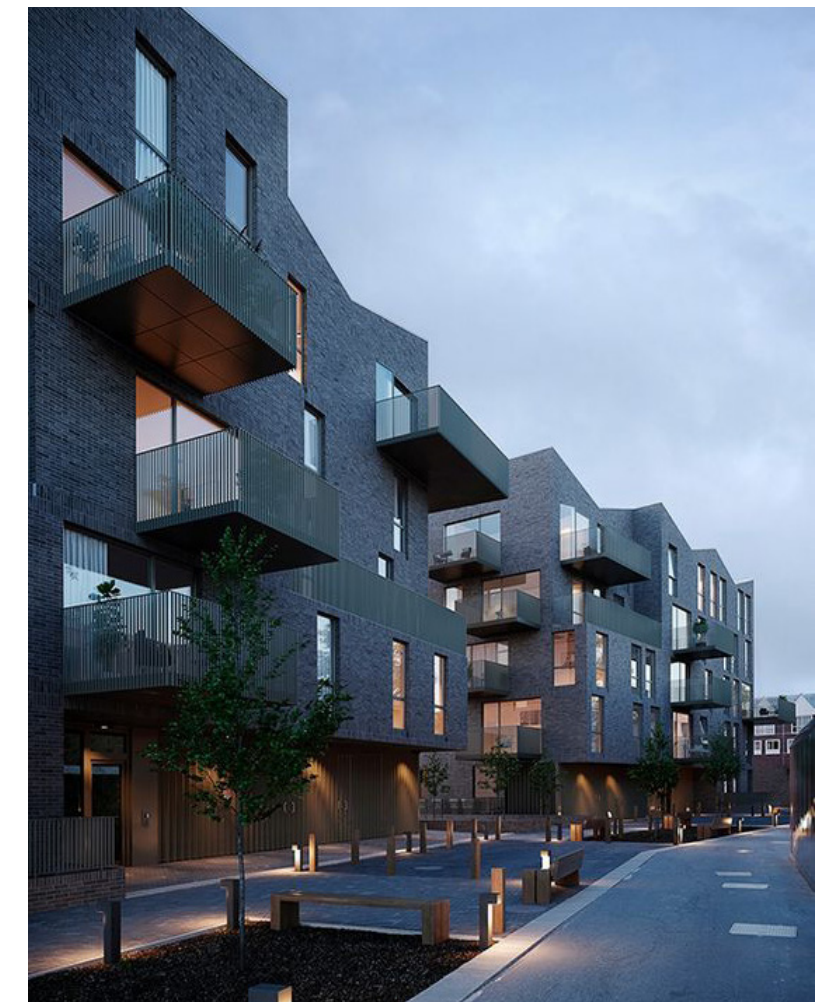
2 Kompaktní bydlení

Současná legislativa tento typ zástavby nezná a striktně rozlišuje jen rodinné domy (obytná budova s maximálně třemi byty) a bytové domy (obytná budova s více než třemi byty a sloužící převážně k bydlení).

Kompaktní bydlení se dá charakterizovat anglickým termínem „High-density, Low-rise housing“, což můžeme přeložit jako nízkopodlažní zástavba s vysokou hustotou osídlení. Z typologického hlediska se nejedná o typické bytové domy ale ani o řadové rodinné domy. Obytné jednotky se můžou vzájemně překrývat ve svých půdorysech, a tím boří pevné hranice mezi oběma stavebními typy. Obecně se jedná o nízkopodlažní intenzivně zastavěné struktury navržené na vysokou hustotu osídlení. Jestli se jedná spíše o jednotlivé rodinné domy nebo bytovky, záleží na konkrétní situaci a projektu. Zastavěnost pozemku se pohybuje od 20 do 90 %, záleží i na konkrétní lokalitě, podlažnosti a cenách pozemků. Hustota zalidnění odpovídá městské zástavbě. Kompaktní obytné soubory dokážou v koncentraci bytových jednotek na hektar konkurovat až osmipodlažním bytovým domům. Což je důležitý poznatek z ekonomického hlediska. Výškové stavby jsou stavebně a technologicky náročnější, z toho vyplývá i jejich náročná realizace.

Kompaktní zástavba je charakteristická jemným odstupňováním mezi soukromým a veřejným prostorem. V ideální variantě má každá obytná jednotka svůj vlastní vstup, který nějak navazuje na veřejné prostranství. Odpadá tedy potřeba společných vnitřních prostor. Bytové jednotky mají také své malé soukromé zahrádky, lodžie nebo terasy.

Kompaktní zástavba umožňuje typologickou pestrost, kde můžeme uvažovat s řadovými dvojpodlažními domky až po šestipodlažní domy, tvořící podobnou strukturu jako bloky. Je upřednostněna pěší doprava před motorovou, která je situována spíše na okraj souboru. Parkování může být řešeno ve společných podzemních garážích nebo na terénu.



Typologie zástavby

3 Městské bloky s komerčním parterem

Bloky jsou tradičním typem městské zástavby. Domy vytvářejí uzavřenou strukturu a jasně vymezují soukromý a veřejný prostor. Soukromé jsou uzavřené dvory – vnitrobloky, uvnitř zástavby. Veřejné jsou ulice, které v blokové struktuře většinou tvoří pravidelný rastr. Díky jasnému vymezení veřejných prostorů je v tomto typu zástavby snadná orientace.

Bytové domy doplněné komerční funkcí pomáhají zkracovat vzdálenosti mezi bydlením, prací a volnočasovými aktivitami. Tím mohou výrazně snížit individuální automobilovou dopravu v místě.



Typologie zástavby

4 Multifunkční objekt - terminál

Současné budovy integrovaných dopravních uzlů v podstatě nemusejí mít podobu jakýchsi utilitárních staveb a dost často vypadají jako normální městský blok kde v úrovni parteru jsou schovány zálivy pro městské a meziměstské autobusové linky (viz. návrh autobusového nádraží Florenc vpravo).

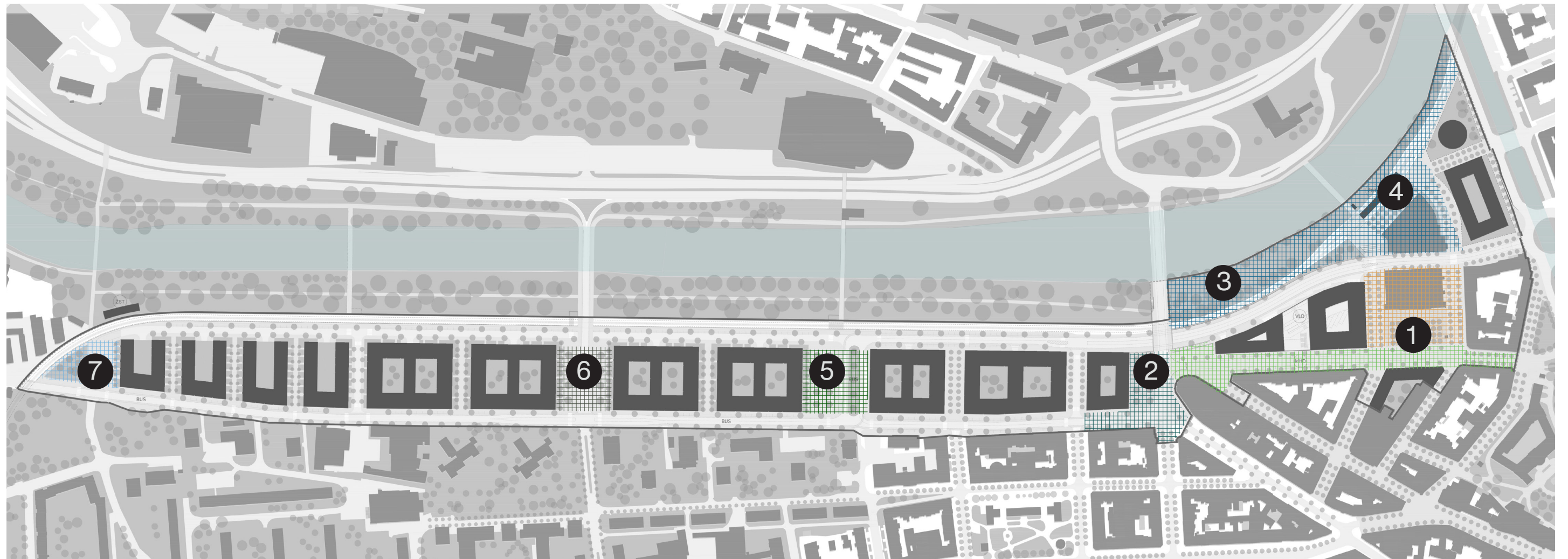
Veřejný prostor autobusových zastávek, již je schován pod střechou, se dá různými architektonickými způsoby velice dobře navštívit a zabýdlet. Výsledný kvalitní návrh by měl zajistit ochranu proti dešti, větru a horku v letní.

V případě integrovaného dopravního terminálu, který řeší tuto konkrétní územní studii - je potřeba také zohledňovat jeho polohu v lázeňském centru města a respektovat místní charakter a lokální podmínky.

Celá řada lázeňských měst jak v české republice (např. Poděbrady) tak i v zahraničí (např. Bath, UK) mají logicky umístěný dopravní uzel poblíž nebo nakrájí centra města za účelem co nejpohodlnějšího přístupu lázeňských hostů a také místních obyvatelů do městského centra udržitelnými druhy dopravy (MHD, VHD, pěší, kola).



Veřejná prostranství



Veřejná prostranství

Veřejná prostranství tvoří v urbanistické koncepci širšího centra města především funkci komunikační, obchodní a pohybovou. Jsou tvořena prostorovými uvolněními navržené ortogonální urbanizované blokové struktury, vedené snahou o propojení městské zástavby, s náplavkou řeky Ohře, která má funkci rekreačního zázemí městského i nadměstského významu.

1 Tržní náměstí

Klíčové centrální veřejné prostranství města charakteru tržního náměstí, které město spojuje, a které by mělo být jedním z hlavních strategických cílů města v rovině veřejných prostranství. Prostor má potenciál stát se pravým místem setkávání řady karlovaráků při příležitosti konání trhů pod korunami vzrostlých stromů, při posezení u fontány, při rozsvěcení vánočního stromu a řady akcí spojených s potřebou náměstí.

V rámci širších vztahů představuje celá oblast v okolí tržnice významný uzel na rozhraní lázní, městského centra a dalších čtvrtí s potenciálem dotvoření centra a propojení s nábřežím (náplavkou) řeky. Už dnes je místo pomyslným centrem celých Varů, mj. díky přítomnosti centrální zastávky městských autobusů.

Jižní hranici tvoří dostavba stávajícího historického bloku v prodloužení ulice Varšavská. Západní frontu náměstí tvoří nově navržený městský blok.

2 Náměstí Republiky

Náměstí Republiky tvoří pravobřežní předpolí rozšířeného Chebského mostu, a představuje důstojné uvedení do městské části Karlovy Vary. Významný komunikační uzel města (je prostorovým propojením osmi různých směrů. Spojuje zároveň komunikaci Horova, vedenou pod úrovní mostu. Náměstí tvoří pobytový a rekreační prostor s vodním prvkem a vzrostlými stromy v jeho západní části jako předpolí veřejné instituce. Východní část od Chebského mostu tvoří prostorové vyústění Varšavské ulice coby pěšího bulváru.

3 Náplavka Ohře

Městská část jinak náplavky jinak přírodního typu podél pravého břehu řeky Ohře. Náplavka je zeleným bulvárem spojujícím centrum města s areálem Staré vodárny tedy jako karlovarský Central park propojující celou oblast rozvojového území širšího centra města, která tvoří jeho výjimečnou přírodní hodnotu v samotném srdci města. Ačkoliv je většina tohoto veřejného prostranství řešena v přírodní podobě, část mezi Chebským a Ostrovským mostem může mít coby uvedení do centra města více městskou podobu, tedy zpevněný břeh, charakter veřejného prostranství jako pobřežního náměstí, které umožňuje konání řady kulturních a společenských akcí stejně jako možnost příjemného pobytu ve všední den. Ve spojení s novou zastávkou železniční dopravy má náplavka potenciál stát se důstojnou vstupní branou do města a být pro řadu cestujících velkorysým úvodem návštěvy města.

4 Za Stáčírnou

Veřejné prostranství navazující přímo na městskou část náplavky Ohře a tvořící předprostor budově stáčírny minerálních vod, která má potenciál obsáhnout v sobě veřejnou instituci podporující život ve svém okolí. Umístění železniční zastávky do tohoto prostoru před

budovu stáčírny posiluje význam místa a budovy. Prostranství u stáčírny je vhodným místem pro kulturní akce a noční život karlovaráků.

5 Západní náměstí

Veřejný prostor s převládající komunikační funkcí a zastávkou MHD. Náměstí představuje rozhraní městského centra a převážně rezidenční oblasti Tuhnic. Obsahuje odpočinkovou pobytovou plochu osázenou vzrostlou zelení, vodní prvek, drobnou architekturu nebo prvky určené k pobytu a posezení. Prostorové uvolnění náměstí zároveň signalizuje úrovněové napojení na nově navrženou lávku pro pěší a cykloprovoz z prostoru náplavky ústí na stávající rampě objektu Baumax (nad budovou vodáckého klubu) na levém břehu Ohře.

6 Charkovské náměstí

Veřejné prostranství vymezené převážně frontami bloků B11 a B10 tvoří zároveň územní rezervu pro nájezdy a sjezdy z plánovaného Charkovského mostu křížící mimoúrovňově ulici Pravobřežní. Výsadba dvou alejí stromů cca 6-8m od uliční čáry bloků, tvořících jeho západní a východní frontu. Centrálně umístěna rampa navazuje na provoz z ulice Charkovská. Veřejné prostranství jako předpolí nového mostu vytváří potenciál pro umístění veřejných institucí v plánovaných blocích.

7 Tuhnické náměstí

Veřejné prostranství parkového charakteru tvořící přechod mezi řešeným územím širšího centra města a Staré vodárny. Veřejné prostranství propojuje parkové plochy jižně od ulice Západní a zelenou náplavku řeky Ohře s nástupem na pěší lávku směrem do městské části Rybáře. Prostranství má charakter klidového prostoru s nízkopodlažní obytnou zástavbou městských rodinných domů či malých bytových objektů, kterým vytváří kvalitní prostředí pro život jejich obyvatel. Komunikace protínající náměstí je charakteru zklidněné obslužné komunikace sloužící především pro rezidenty řešeného území.

Veřejná prostranství

1 Tržní náměstí, ulice Varšavská

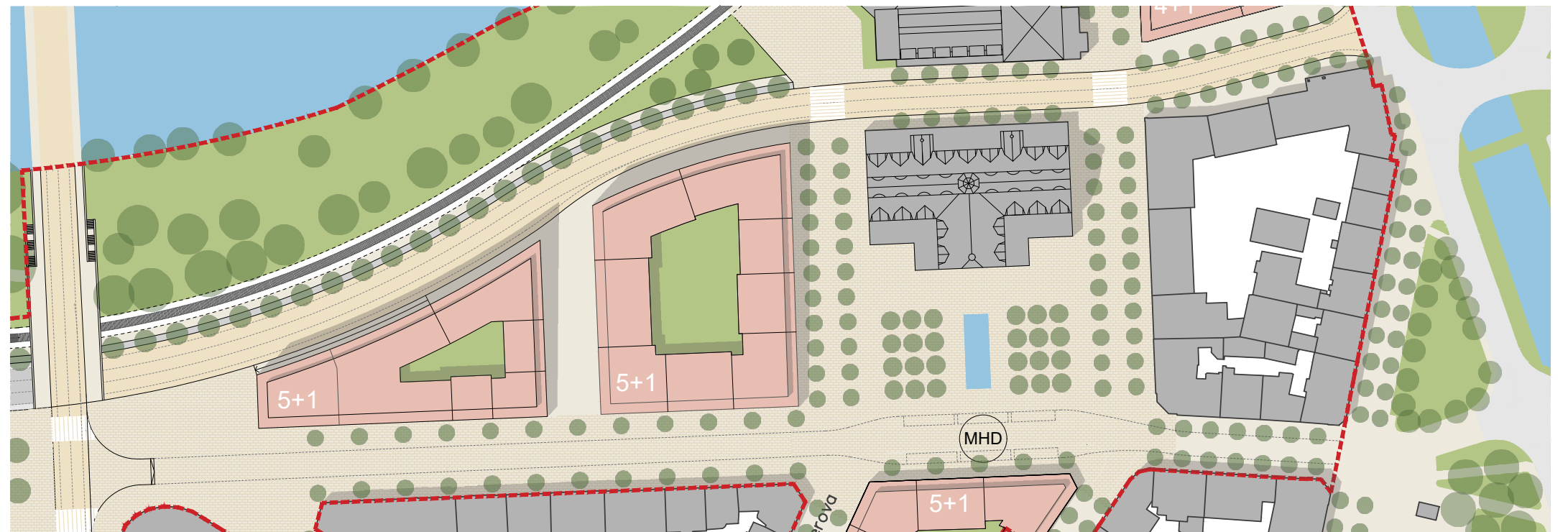
Klíčové centrální veřejné prostranství města charakteru tržního náměstí, které město spojuje, a které by mělo být jedním z hlavních strategických cílů města v rovině veřejných prostranství. Prostor má potenciál stát se pravým místem setkávání řady karlovaráků při příležitosti konání trhů pod korunami vzrostlých stromů, při posezení u fontány, při rozsvěcení vánočního stromu a řady akcí spojených s potřebou náměstí.

V rámci širších vztahů představuje celá oblast v okolí tržnice významný uzel na rozhraní lázní, městského centra a dalších čtvrtí s potenciálem dotvoření centra a propojení s nábřežím (náplavkou) řeky. Už dnes je místo pomyslným centrem celých Varů, mj. díky přítomnosti centrální zastávky městských autobusů.

Jižní hranici tvoří dostavba stávajícího historického bloku v prodloužení ulice Varšavská. Západní frontu náměstí tvoří nově navržený městský blok.



Tržní náměstí, ulice Varšavská, vizualizace



Tržní náměstí, ulice Varšavská, M 1:2000



Zelný trh v Brně, náměstí sloužící pro pořádání farmářských, vánočních a jiných trhů, stejně jako příjemné veřejné prostranství pro každodenní pobyt místních obyvatel posilujících komunitní vazby a vztah k městu



Trhy v Place de la Richelme v Aix en Provence, trhy v historickém centru města pod korunami vzrostlých stromů vytváří jedinečnou atmosféru místa



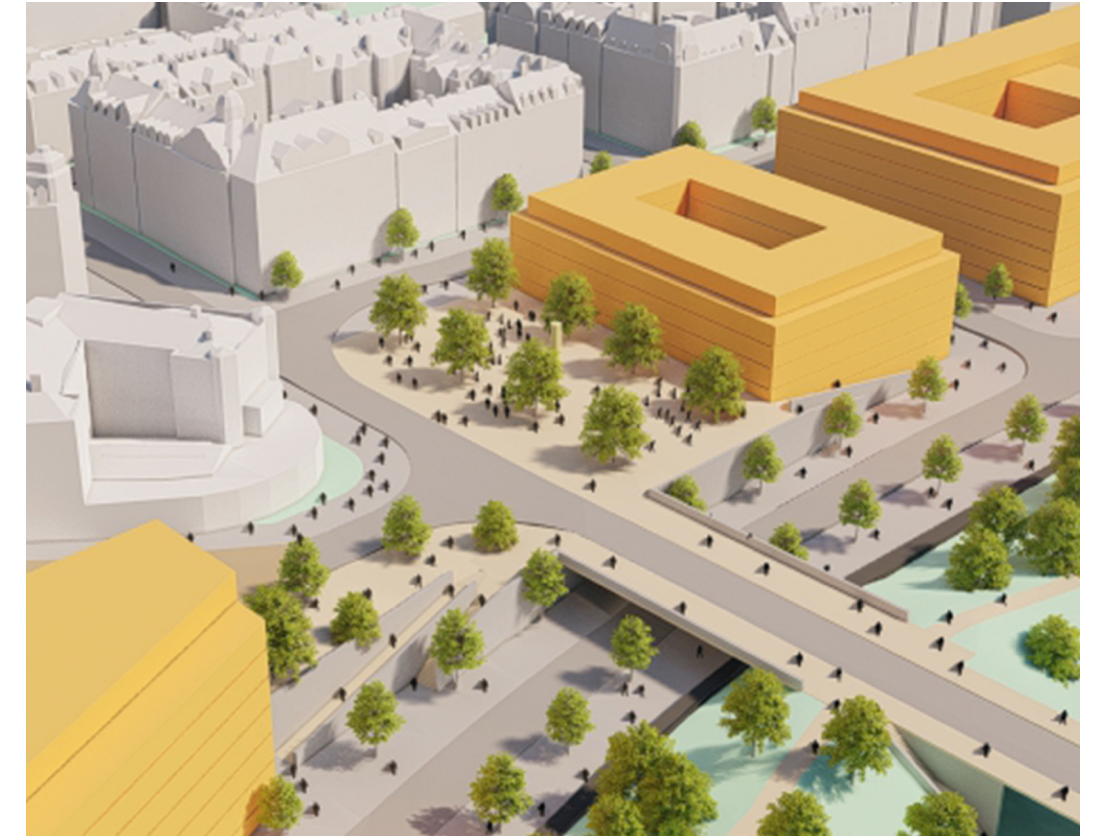
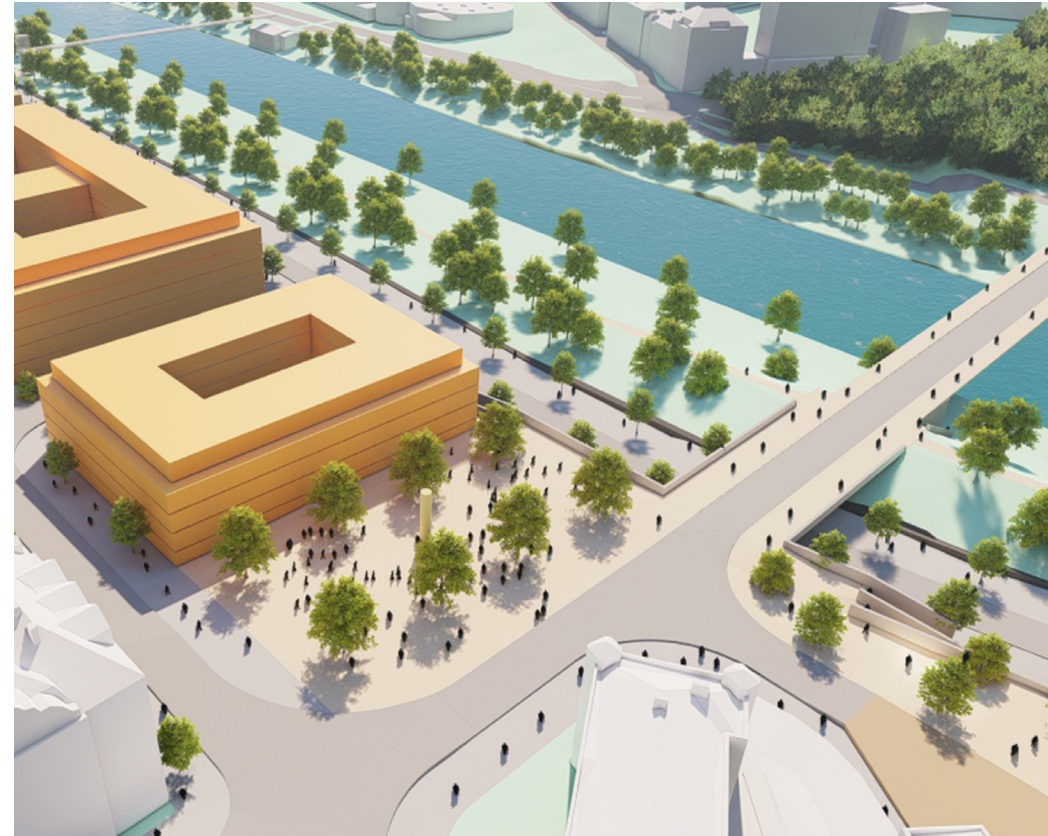
Slovenska cesta, Lublaň - městský bulvár v centru města s upřednostněním pěších za provozu městské hromadné dopravy jako důkaz, že takto koncipovaný prostor může mít parametry reprezentativní městské ulice

Veřejná prostranství

2 Náměstí Republiky

Náměstí Republiky tvoří pravobřežní předpolí rozšířeného Chebského mostu, a představuje důstojné uvedení do městské části Karlovy Vary. Významný komunikační uzel města je prostorovým propojením osmi různých směrů - Chebský most, ulice Západní, nově napojené ulice Varšavská, T. G. Masaryka, Davida Bechera a Bělehradská.

Prostor náměstí propojuje zároveň komunikaci Horova / Pravobřežní, vedenou pod úrovní Chebského mostu 1. Náměstí tvoří pobytový a rekreační prostor s vodním prvkem a vzrostlými stromy v jeho západní části jako předpolí veřejné instituce. Východní část od Chebského mostu tvoří prostorové vyústění Varšavské ulice coby pěšího bulváru.



Náměstí Republiky, vizualizace



Náměstí Republiky, M 1:2000

122



Av. de l'Opéra, předprostor La Comédie Française, Paříž - veřejné prostranství jako předprostor kulturní instituce vytvářející příjemné prostředí navzdory dopravně zatížené lokalitě



Moravské náměstí, Brno - příjemný pobytový prostor na vstupu do historického centra města v těsné blízkosti dopravní tepny

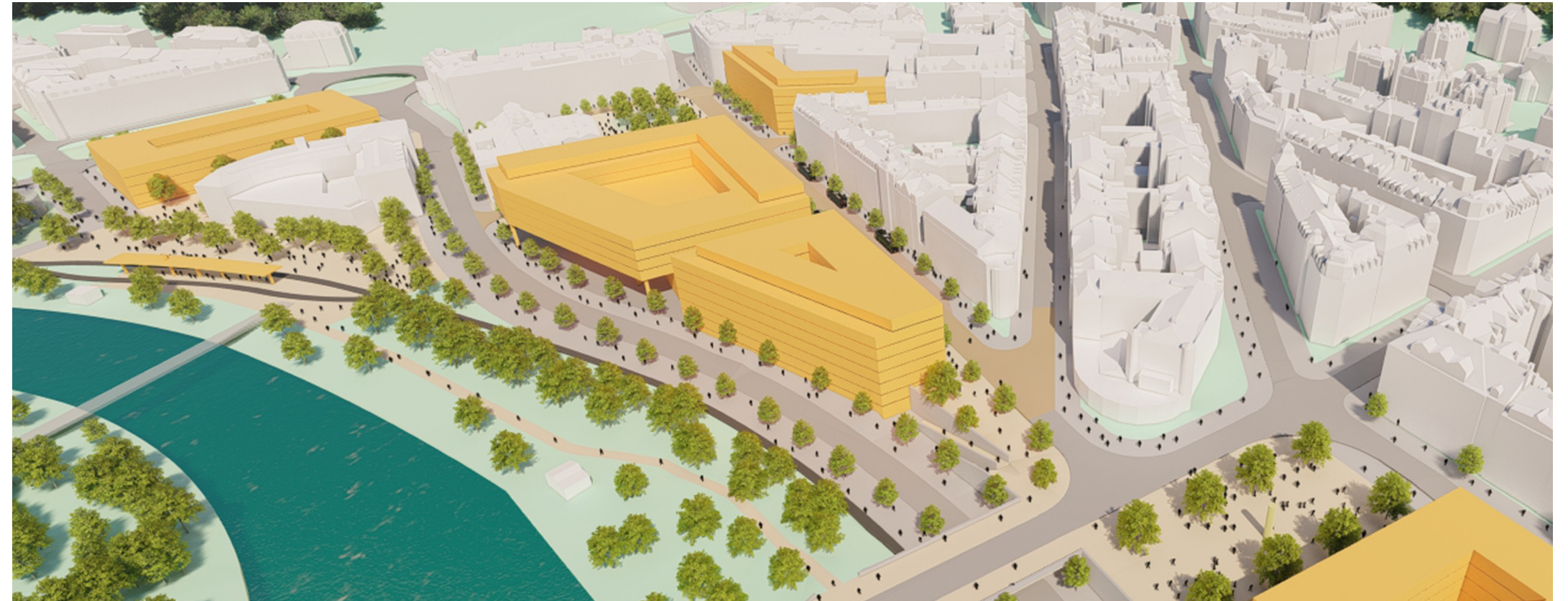
Veřejná prostranství

3 Náplavka Ohře

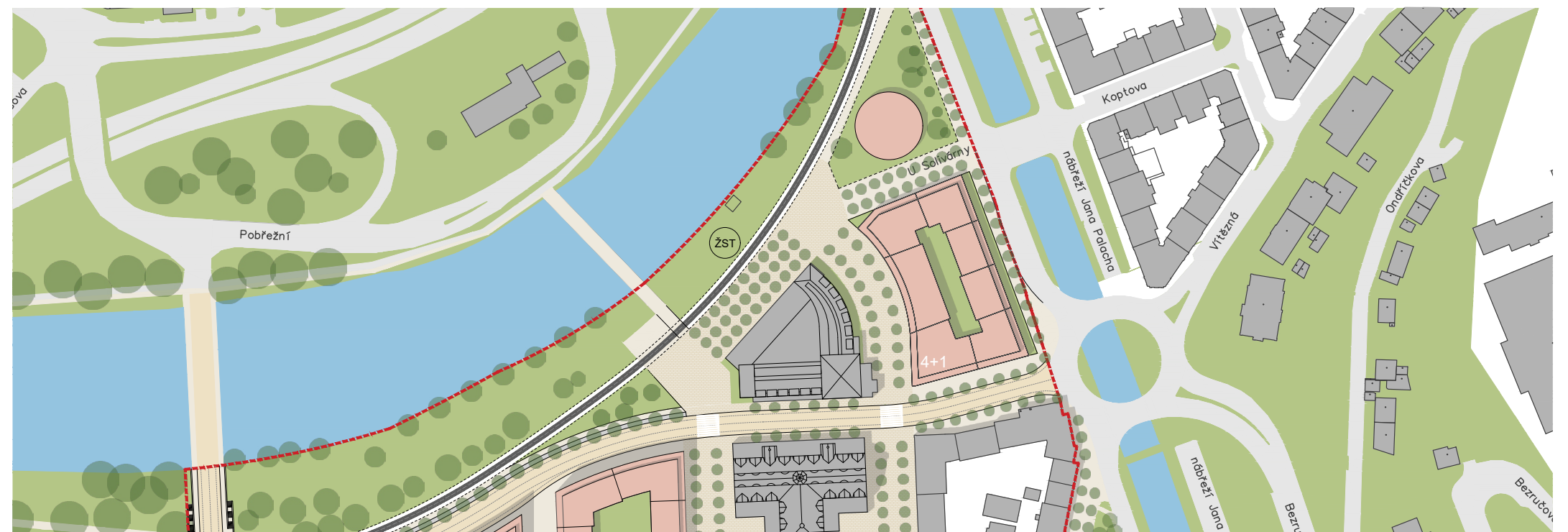
Městská část jinak náplavky jinak přírodního typu podél pravého břehu řeky Ohře. Náplavka je zeleným bulvárem spojujícím centrum města s areálem Staré vodárny tedy jako karlovarský Central park propojující celou oblast rozvojového území širšího centra města, která tvoří jeho výjimečnou přírodní hodnotu v samotném srdci města. Ačkoliv je většina tohoto veřejného prostranství řešena v přírodní podobě, část mezi Chebským a Ostrovským mostem může mít coby uvedení do centra města více městskou podobu, tedy zpevněný břeh, charakter veřejného prostranství jako pobřežního náměstí, které umožňuje konání řady kulturních a společenských akcí stejně jako možnost příjemného pobytu ve všední den. Ve spojení s novou zastávkou železniční dopravy má náplavka potenciál stát se důstojnou vstupní branou do města a být pro řadu cestujících velkorysým úvodem návštěvy města.

4 Za Stáčírnu

Veřejné prostranství navazující přímo na městskou část náplavky Ohře a tvořící předprostor budově stáčírny minerálních vod, která má potenciál obsáhnout v sobě veřejnou instituci podporující život ve svém okolí. Umístění železniční zastávky do tohoto prostoru před budovu stáčírny posiluje význam místa a budovy. Prostranství u stáčírny je vhodným místem pro kulturní akce a noční život karlovaráků.



Náplavka Ohře a prostor za Stáčírnu minerálních vod, vizualizace



Náměstí Republiky, M 1:2000



Nábřeží řeky Loučné, Litomyšl - parková úprava městského prostoru nábřeží řeky doplněná o kvalitní mobiliář a jiné prvky drobné architektury. Prostor umožňuje konání společenských akcí stejně jako příjemný pobyt v běžný den



Nábřeží řeky Vezelka, Belgorod, Rusko - příjemný pobytový prostor na terasách z přírodních materiálů



Nábřeží řeky Vezelka, Belgorod, Rusko - příjemný pobytový prostor na terasách z přírodních materiálů

