



# US42

Územní studie  
Karlovy Vary, Stará Role, Javorová ulice  
Analytická část

## Údaje o zakázce

### název zakázky:

Územní studie ÚS 42 - Karlovy Vary, Stará Role, Javorová ul.

### řešené území:

p.p.č 125/1, 117/1, 117/3, 114/1, st.p.č. 1690, 1691, 1692, 1693, 1694, 1695, 1696, 3444, 3445 a části p.p.č. 1498/1 o celkové rozloze 16 611 m<sup>2</sup>, k.ú. Stará Role, obec Karlovy Vary, Karlovarský kraj

### fáze:

analytická část

### datum:

02/2024

### údaje o klientovi - objednateli:

Statutární město Karlovy Vary

IČ: 00254657

DIČ: CZ00254657

sídlo: Moskevská 2035/21, 361 20 Karlovy Vary

zástupci klienta:

Ing. Daniel Riedl, vedoucí odboru rozvoje a investic,

Ing. arch. Ilja Richtr, technik odboru rozvoje a investic,

Ing. Vladimír Tůma, na základě pověření

telefon: 602 129 421, 725 533 315, 777 119 620

email: d.riedl@mmkv.cz, i.richtr@mmkv.cz, tuma@hangar.cz

### údaje o architektovi - zpracovateli:

jméno: Ing. arch. Rudolf Wiszczor, REGIONSTUDIO

IČ: 86764594

DIČ: CZ7411192459

adresa: Náměstí Dr. Beneše 1321/15, 430 01 Chomutov

telefon: 773 684 771, 777 775 784

email: studio@regionstudio.eu

zpracovali:

Ing. arch. Rudolf Wiszczor, autorizovaný architekt ČKA 3633,

MgA. Pavla Wiszczorová, autorizovaný architekt ČKA 3635,

Ing. Petr Hrdlička, autorizovaný inženýr pro městské inženýrství,

stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství ČKAIT

0401000



## Krajina, sídlo a řešené území

Práce začíná analýzou pozice řešeného území v sídle a krajině. Schéma zobrazuje základní rozložení sídla v krajině, řeka Rolava vytváří od severozápadu k jihovýchodu nivu, která se pod vrchem Kukačka otevírá, až později naráží na Bažantí vrch. Sídlo se před severozápadními větry ukrylo pod Kukačku na hranu nivy a s časem se rozšířilo v nivě i na svahy vrchu. Výrazný je plochý pánevní charakter krajiny s vodními plochami. Územím prochází silnice z Karlových Varů do Nejdku a dále do Německa, řeku Rolavu sleduje železniční trať. Významné je i silniční spojení na Sedlec pánevní krajinou. Řešené území má v této krajinné kompozici zajímavé postavení na hranici svahu při dotyku s pánevní částí krajiny.

500 m

řešené území

struktura zástavby

silnice

železnice

vodní toky a plochy

niva řeky Rolavy

výrazné svahy a krajinná zeleň

01 silnice II/220 (Karlovy Vary - Nejde) - ulice Závodu Míru

02 silnice 2201 (Stará Role - Rosnice - Sedlec - Otovice) - ulice Vančurova

03 železnice Karlovy Vary - Nová Role - Johanngeorgenstadt

04 železniční stanice Stará Role

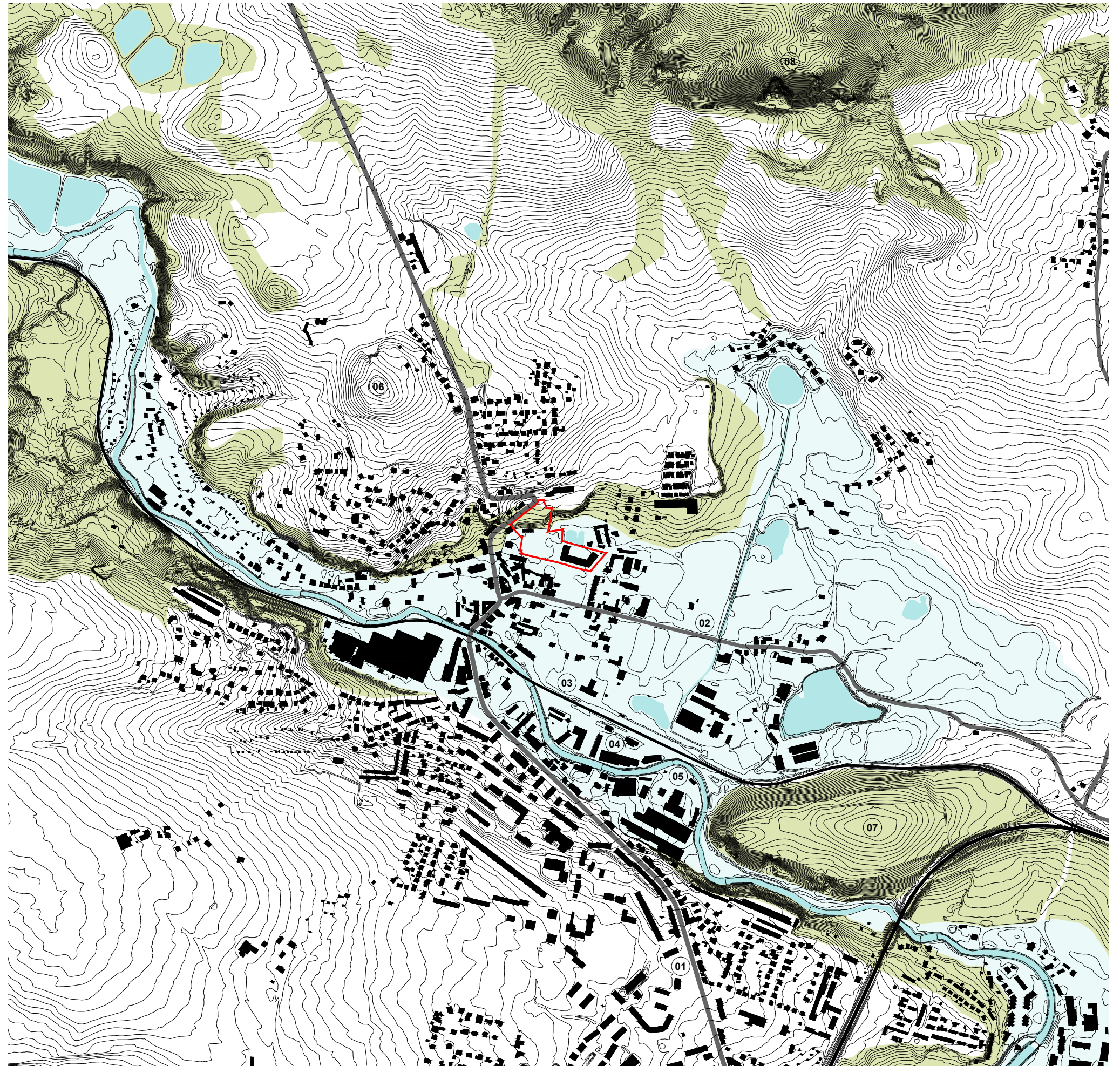
05 řeka Rolava

06 vrch Kukačka - 438 m n.m.

07 Bažantí vrch (hradiště Sedlec) - 417 m n.m.

08 Bílá skála - 500 m n.m.

01



## Struktura zástavby

Schéma rozpracovává v širších vztazích řešeného území, v měřítku stavebních bloků, analýzu typů struktur zástavby zpracovanou Kanceláří architektury města Karlovy Vary pro větší celky. Ze schématu je patrný nevýrazný rozsah jádrové struktury zástavby městské části. Původní jádro Staré Role je dodnes tvořeno i rostlou venkovskou strukturou, městský charakter zástavby nebyl plně rozvinut. Na jádro navazuje městská i venkovská (příměstská) uliční struktura formující ulice podél cest spojujících jádro s dalšími sídly nebo se železniční stanicí. Železniční trať vedoucí podél řeky Rolavy dělí zástavbu na dvě části, na trať jsou vázány významné areály dvou porcelánek. Výrobní areály tvoří významnou součást struktury městské části dodnes. Bloky bytových domů organizované na pravouhlém základě byly vybudovány v omezené míře podél Vančurovy ulice a částečně v jižní části schématu podél ulice Závodu Míru, zde však byly později přestavěny modernistickým sídlištěm. Zajímavá je struktura velkých vil v zahradách, ve schématu zařazených do struktury městského zahradního města, u kterých se domníváme, že jejich vznik mohl být vázán na areály výrobních závodů. Dnes slouží samostatným účelům. Směrem do krajiny se od 1. pol. 20. století rozrůstají předměstské čtvrti rodinných domů založené na konceptu zahradního města a od konce 20. století pak zvětšování plošného rozsahu čtvrti zajišťují satelity. Proluky ve struktuře zástavby, které jsou vysledovány porovnáním s historickými mapami, jsou vyznačeny šrafovou s křížky v příslušné barvě.

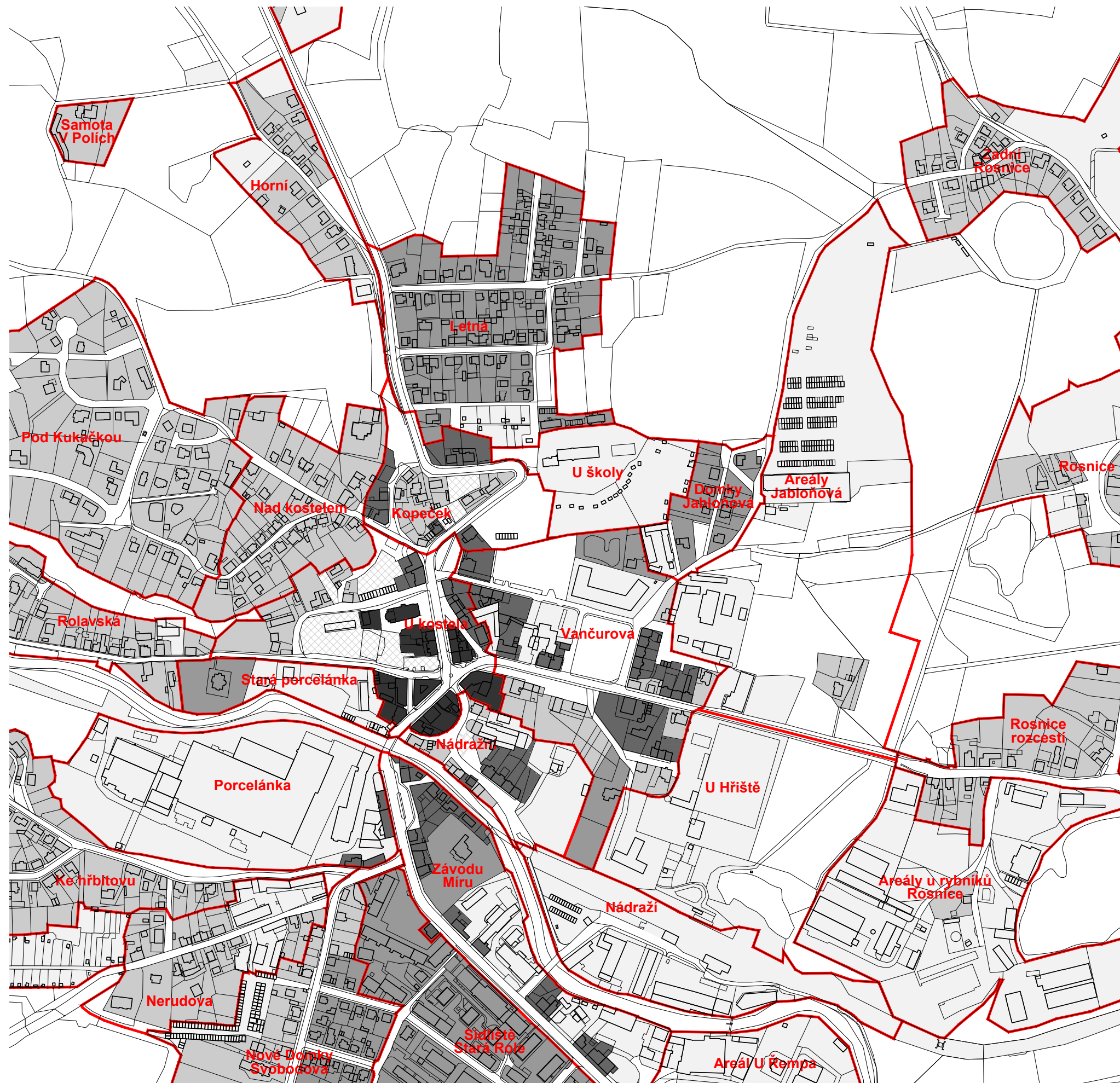
50 m

- jádra městských částí
- městská uliční struktura
- městská bloková struktura
- předměstí - městské zahradní město
- předměstí - příměstské zahradní město
- sídliště modernistická
- sídliště porevoluční
- venkov - jádra venkovských částí
- venkov - venkovská uliční struktura
- venkov - satelity
- venkov - venkovské samoty
- areály - rekreace (sport, zahrádkové osady a zahrady)
- areály - nadměstská vybavenost
- areály - výroba, obchod a služby, dopravní a technická infrastruktura
- areály - dopravní infrastruktura železniční



## Bloky a lokality

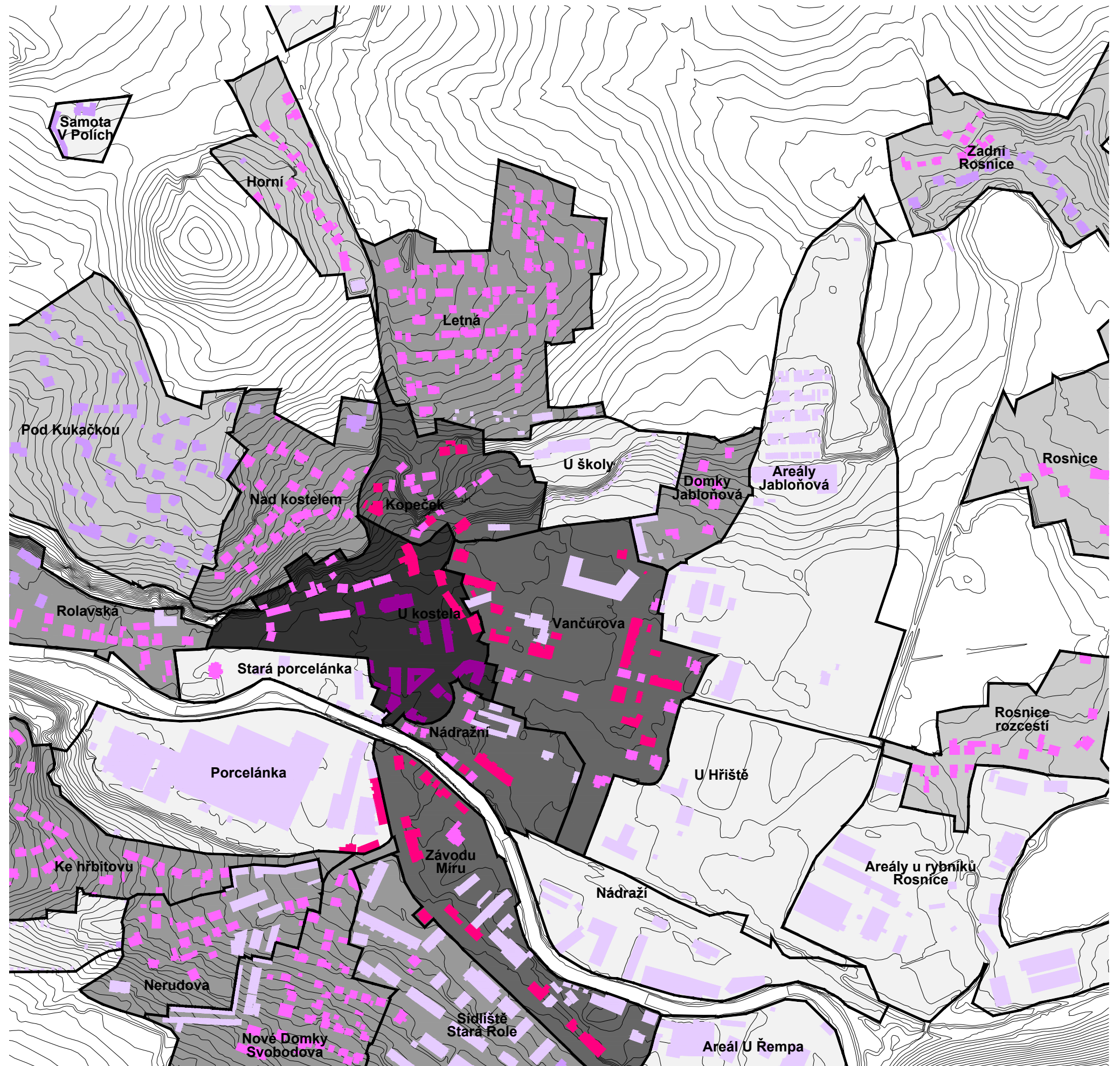
Schéma navazuje v širších vztazích řešeného území na analýzu typů struktur zástavby v měřítku stavebních bloků, kterou zde zobrazuje v monochromatické škále. Nad touto analýzou a dalšími podklady bylo zpracováno vymezení lokalit s podobným charakterem a strukturou zástavby. Lokality byly pojmenovány. Vymezení je založeno na analýze časové stabilizace struktury zástavby v území (kulturní okolnosti vzniku, společenské akceptování, očekávaná míra změny, kulturní a historická hodnota), měřítku a vztahu struktury zástavby a infrastruktury (velikost a množství základních stavebních prvků struktury, souvislosti jejího utváření ve vztahu ke způsobům dopravy, uspořádání veřejných prostranství a jejich role v rámci struktury), charakteru veřejných prostranství a krajiny ve městě (poměry a vztahy soukromých a veřejných ploch v rámci struktury, míru jednoznačnosti jejich hranic i náplní, specifika a rozsah rostlého terénu, míru kontroly nezastavěných ploch) a stavební čáře a jejímu vztahu k čáře uliční (jak moc je oddělen veřejný a soukromý prostor). Vymezené lokality by měly vystihovat podstatu řešené části města a toto vymezení a pojmenování slouží jako základ pro následující analytickou i návrhovou práci.



## Lokality a struktura zástavby

Schéma navazuje na předchozí analýzy a zobrazuje již vymezené lokality s podobným charakterem a vlastnostmi, spolu se strukturou zástavby v podrobnosti jednotlivých budov (tzv. schwarzplan). Schwarzplan standardně zobrazuje v dvojrozměrné mapě vztahy mezi zastavěným a nezastavěným prostorem. Bývají v něm zakresleny budovy, které ukazují strukturu osídlení a naznačují, kde se nachází například centrum sídla. Využívá se k zobrazování nových návrhů ve stávajících územích, aby bylo vidět, jestli nové stavby odpovídají měřítku, nasměrování či liniím dosavadní zástavby. V tomto schématu není schwarzplan zobrazen černě, ale jsou zde použity barevné odstíny podle příslušnosti budovy do kategorií zástavby centra, městské, předměstské, venkovské a periferní. Cílem tohoto schématu je zviditelnění rozdílnosti charakteru a vlastností území. Vymezení lokalit je myšlenkový zjednodušující konstrukt, který je potřebný pro návrhovou část. Struktura zástavby se však v prostoru čtvrti velmi rychle proměňuje z centrální (jádrové) přes městskou do periferní. V podstatě s každou řadou budov. Předměstí tvořená jednotným konceptem pravouhlých bloků s rodinnými domky v zahradách (typu zahradní město) vytvářejí kompaktní lokality podobně jako lokality venkovské, většinou uliční zástavby nebo lokality satelitní. V centrální části Staré Role, u které všichni očekáváme městský charakter, je však charakter zástavby velmi rozdílný. Periferní zástavba se nachází nejvíce v lokalitách areálů výroby, obchodu a služeb mezi Starou Rolí a městskou částí Rosnice, která má venkovský charakter. Najdeme ji ale i těsně za hranou jádra městské části, v lokalitách Stará porcelánka, Vančurova a Nádraží. Také lokalita Závodu Míru je složena z městské i periferní zástavby. Sídlíště se nachází v jižní části schématu a na řešené území nemá podstatný vliv.

- 50 m
- hranice lokality
  - X název lokality
  - lokality centra
  - lokality města
  - lokality předměstí
  - lokality venkova
  - lokality periferie
  - zástavba centra
  - zástavba městská
  - zástavba předměstská
  - zástavba venkovská
  - zástavba periferní



## Podlažnost zástavby

Schéma zobrazuje analýzu podlažnosti jednotlivých staveb v širším okolí řešeného území. Je z něj patrná větší míra výskytu vícepodlažních budov v centrální části Staré Role. Tvoří je hlavně budovy bytových domů, bytových domů s komerčně využívaným parterem, budova střední a základní školy, administrativní budova policie ČR a budovy pro komerční využití. V širším okolí centrální části se nachází jedno až dvoupodlažní domy převážně určené pro rodinné bydlení. Mezi nimi se vyskytují areály služeb a výroby s halami. Zvláštní místo v urbanistické struktuře širšího okolí centra zaujímají vícepodlažní budovy střední a praktické školy a domova pro seniory se speciální péčí. Z hlediska podlažnosti lze ze schématu vyčíst, že domy s vícero podlažími se vyskytují převážně v rovinatějším území říční nivy a domy s méně podlažími jsou naproti tomu rozmístěny na okolních svazích.



20 m

- 1 NP
- 2 NP
- 3 NP
- 4 NP
- 5 NP a více

## Typy střech

Schéma zobrazuje analýzu typů střech. Jsou zobrazeny tři charakteristické typy střech tvořící střešní krajinu centra Staré Role a jeho bližšího okolí. Převažuje zde střecha šikmá doplněná o střechu šikmou pultovou. V menší míře se v území vyskytují střechy ploché. Kategorie typů střech jsme pro území určili s ohledem na charakter urbanismu sídla. Do typu plochá střecha byly zahrnuty střechy se sklonem do 5°. V území se vyskytují zřídka. Druhý a třetí typ je tvořen střechami šikmými a je charakteristický pro většinu území. Hlavní objekty jsou většinou zastřešeny střechou šikmou a u přístaveb a dvorních objektů je ve velké míře použita střecha pultová.



20 m

plochá do 5°

šikmá pultová

šikmá

## Struktura veřejných prostranství

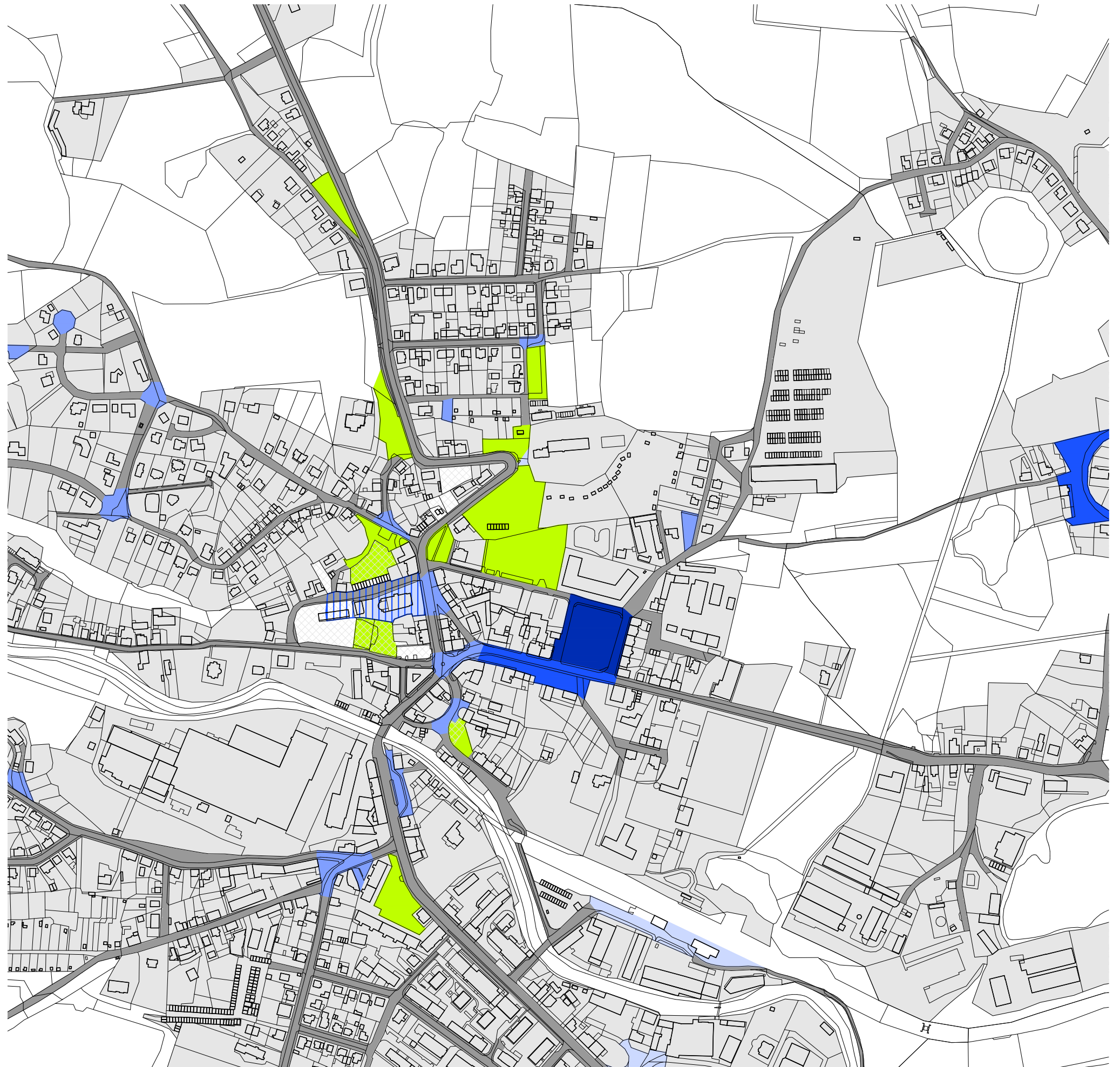
Schéma zobrazuje strukturu veřejných prostranství v širších vztazích řešeného území. Zastavěné území je uličními čarami rozděleno na veřejná prostranství a stavební a nestavební bloky. V území převažují liniová veřejná prostranství - ulice, které jsou nositelem dopravní funkce, ale mají i význam prostorový a společenský. Obecně lze ulice třídit na městské třídy, významné, lokální a přístupové ulice. Ulice ve Staré Roli jsou většinou rostlého původu, přeměněné ze starých cest. Hlavní ulicí je ulice Závodu Míru, původní císařská silnice z Rybářů přes Nejdek a Jelení do Lipska, vybudovaná 1829-35. V založené urbanistické struktuře mají pak ulice pravidelnou strukturu (např. Vančurova, Javorová, Koruní-Sukova-Dykova na Letné, Školní-Smetanova-Dvořákova v části Nové Domky). Plošná veřejná prostranství jsou uzlovými body sítě, jedním ze základních kompozičních prvků města a důležitými orientačními body. Obecně mezi ně patří náměstí, parková náměstí, nádvoří, návsi, střediska v sídlištní struktuře a drobné plácky. Ve Staré Roli se nachází hlavní uzlový bod, který by bylo možné označit za plošné veřejné prostranství, v centru původního jádra Staré Role, v místě okružní křižovatky Závodu Míru x Vančurova. Menší uzlové body se nacházejí na křižovatkách cest v ostatních ulicích (např. Jedlová x Partyzánská nebo Svobodova x Husova). Východně v Rosnicích je centrálním veřejným prostranstvím náves. V analyzovaném území se nacházejí také prostory, které mají charakter ploch zeleně. Tyto plochy jsou tzv. nestavebními bloky, jsou to buď proluky po bývalé zástavbě anebo parky a parčíky, ale také neudržované a zarostlé pozemky. Ve schématu jsou proluky tvořené chybějící zástavbou i plochy zeleně vyznačeny. V plochách zeleně někdy nelze rozeznat, zda se jedná o oficiální park, parčík nebo o neudržovanou plochu. Naopak některé prostory, které jsou udržovány nebo vypadají jako parky, jsou často prolukami po bývalé zástavbě. Primární strukturu veřejných prostranství doplňuje sekundární síť propojení a napojení skrz stavební i nestavební bloky a přes nezastavěné území. V řešeném území se dle katastru nemovitostí v severní části nachází zeleň - ostatní plocha a v jižní části zahrady, které ale dnes již zahradami nejsou a plocha je veřejně přístupná a nevyužívaná. Zastavěna, dle mapových podkladů, nebyla. Dle urbanistické koncepce územního plánu se jedná o plochu přestavby v zastavěném území.

- 50 m
- stavební bloky a proluky
  - plochy zeleně
  - veřejná prostranství
  - propojení a napojení



## Morfologie veřejných prostranství

Schéma zobrazuje analýzu morfologie veřejných prostranství v širších vztazích řešeného území. Veřejná prostranství jsou analyzována podle jejich tvaru a rozdělena na plošná a liniová. Liniovými veřejnými prostranstvími jsou ulice, plošnými obecně náměstí, návsi, plácky, střediska na sídlištích, významné veřejně přístupné vnitrobloky a předprostory (např. významných budov). V analyzovaném území je většina veřejných prostranství primární sítě liniovými veřejnými prostranstvími. Ve městech hlavní veřejný prostor - náměstí se v analyzovaném území podle místních názvů nenachází. Za parkové náměstí lze považovat nestavební blok v ulici Javorová/Jabloňová, který byl zřejmě vymezen v rámci dodnes nenaplněné regulace struktury blokového města. Významné prostory, které byly vyznačeny v kategorii návěs a zaniklá návěs lze sledovat na starších mapách a fotografiích. V místě dnešního kostela se pravděpodobně nacházela původní, dnes již neznatelná, návěs. Tvar širšího prostoru na západním konci ulice Vančurova, nazývaný později Parkenlagen s pravidelně založenými stromořadími, vychází také z původního tvaru venkovské struktury. Východně v Rosnicích je plošným veřejným prostranstvím prostor původní návsi. Časté jsou malé prostory kategorizované jako plácky na křižení ulic. Předprostory se nacházejí před budovou kostela a nádražím. Vyznačeny jsou také prostory, které lze nazvat malými parky a parčíky, i když o jejich úmyslném založení lze někdy pochybovat.



- 50 m
- stavební bloky a proluky
  - veřejná prostranství - liniová
  - veřejná prostranství - náměstí
  - veřejná prostranství - návěs
  - veřejná prostranství - návěs zaniklá
  - veřejná prostranství - plácek
  - veřejná prostranství - předprostor
  - veřejná prostranství - park / parčík

## Hierarchie veřejných prostranství

Schéma zobrazuje analýzu hierarchie veřejných prostranství v širších vztazích řešeného území. Veřejná prostranství lze hierarchizovat podle jejich významu ve městě na prostranství s regionálním/celoměstským, čtvrtovým, lokálním a místním významem. V analyzovaném území se nachází ulice s regionálním/celoměstským významem, kterou je ulice Závodu Míru, spojující město Karlovy Vary s Nejdkem. Ulice má proměnlivou šířku 14-16 m s lokálním zúžením na 12 m ve stoupání serpentinou. Ulice Vančurova je ulicí se čtvrtovým významem, propojuje městské části Starou Rolí a Rosnice s návazností do dalších částí Čankov a Sedlec a její střední šířka je 12 m. Ulice s lokálním významem leží uvnitř jednotlivých lokalit a často jsou urbanistickými osami jejich růstu. Jsou to ulice Rolavská, Dobrovského, Jedlová, Horní, Koruní-Sukova-Dykova, Jabloňová, Nádražní, Svobodova, Nerudova a Husova. Tyto osy jsou často tvořeny směry původních cest a proto nejsou přímého, ale rostlého tvaru. Přímý tvar mají v založených urbanistických strukturách. Tyto ulice tvoří osy jednotlivých částí zástavby mají šířku 8-10 m. Ostatní veřejná prostranství jsou zařazena do kategorie místních veřejně přístupných prostranství, z většiny jsou to vedlejší ulice a uličky šířky 5-10 m. Z hlediska šířky uličných profilů je v analyzovaném území problémem nedostatečná šířka ulic. Komfortní šířky profilů pro městské třídy jsou 24 m, významné ulice 18 m, lokální ulice 12 m a přístupové ulice 8 m. V analyzovaném území je hierarchie ulic z hlediska šířek profilů posunutá nejméně o kategorii níže. Hierarchii pak uzavírají propojení a napojení s místním významem, která tvoří veřejně přístupné části nestavebních bloků (ploch zeleně) anebo cesty v otevřené krajině. Tato propojení jsou často i jen vyšlapána, slouží tedy většinou pro pěší.



- 50 m
- stavební bloky a proluky
  - plochy zeleně
  - veřejná prostranství - čtvrtová
  - veřejná prostranství - lokální
  - veřejná prostranství - místní
  - propojení a napojení - místní

## Využití území dle Územního plánu

Schéma zobrazuje stávající a navrhované využití ploch v území dle Územního plánu Karlovy Vary ve zjednodušeném členění do čtyř základních skupin tzv. zátěže. Schéma slouží jako podklad pro analýzu koncepce územního plánu. Zátěží je myšleno předpokládané maximální možné zatížení z hlediska funkčního využití v kategoriích obytné, produkční, krajinné a rekreační území. Plochy s rozdílným způsobem využití byly bez zásahu začleněny do jedné ze čtyř kategorií, aby mohlo být ve zjednodušeném schématu nahlíženo na koncepci územního plánu. Obytné území je tvořeno částí s cílově městským využitím (SM, BH, OV a přílehlá ZV, W) a částí s využitím pro individuální výstavbu (BI a přílehlá ZV), produkční území se skládá z ploch VS a VD, krajinné z ploch ZP, ZO, NS, NZ a NL, rekreační z ploch OS a RZ. Ze zobrazeného schématu je patrné nahlížení zpracovatelů územního plánu na rozsah jádra městské části Staré Role (stabilizované plochy se smíšeným městským využitím SM byly doplněny plochami přestaveb P06-SM-sr a P07-SM-sr, plochy bydlení hromadného BH bylo doplněno rozvojovou plochou Z24-BH-sr) a rozložení obytného území pro individuální výstavbu, které bylo doplněno plochami přestaveb (největší tvoří P02-BI-sr přílehlá k řešenému území) a rozvojovými zastavitelnými plochami Z11-BI-sr a Z13-BI-sr na severu území. Ty sahají až ke koridorům pro dopravní infrastrukturu vyplývajícím ze Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje. Významný podíl, především v jižní a východní části území, tvoří produkční území, jehož rozvoj je plánován nedaleko řešeného území východně od zastavěného území, opět až ke koridoru pro dopravní infrastrukturu nebo ke krajinnému území u vodního toku jižně od Zadních Rosnic. Krajinné území doprovází vodní plochy a toky a tvoří ho také zemědělská půda. Ze schématu je tedy patrné, že obytné městské území má být přestavováno i rozšířeno. V zastavěném území bude obytné městské území dále v kontaktu s produkčním územím na východě a v rozvojovém území Z24-BH-sr bude od produkčního území izolováno pásem zeleně.

50 m

— hranice zastavěného území

— koridor pro dopravní infrastrukturu ze ZÚR KK

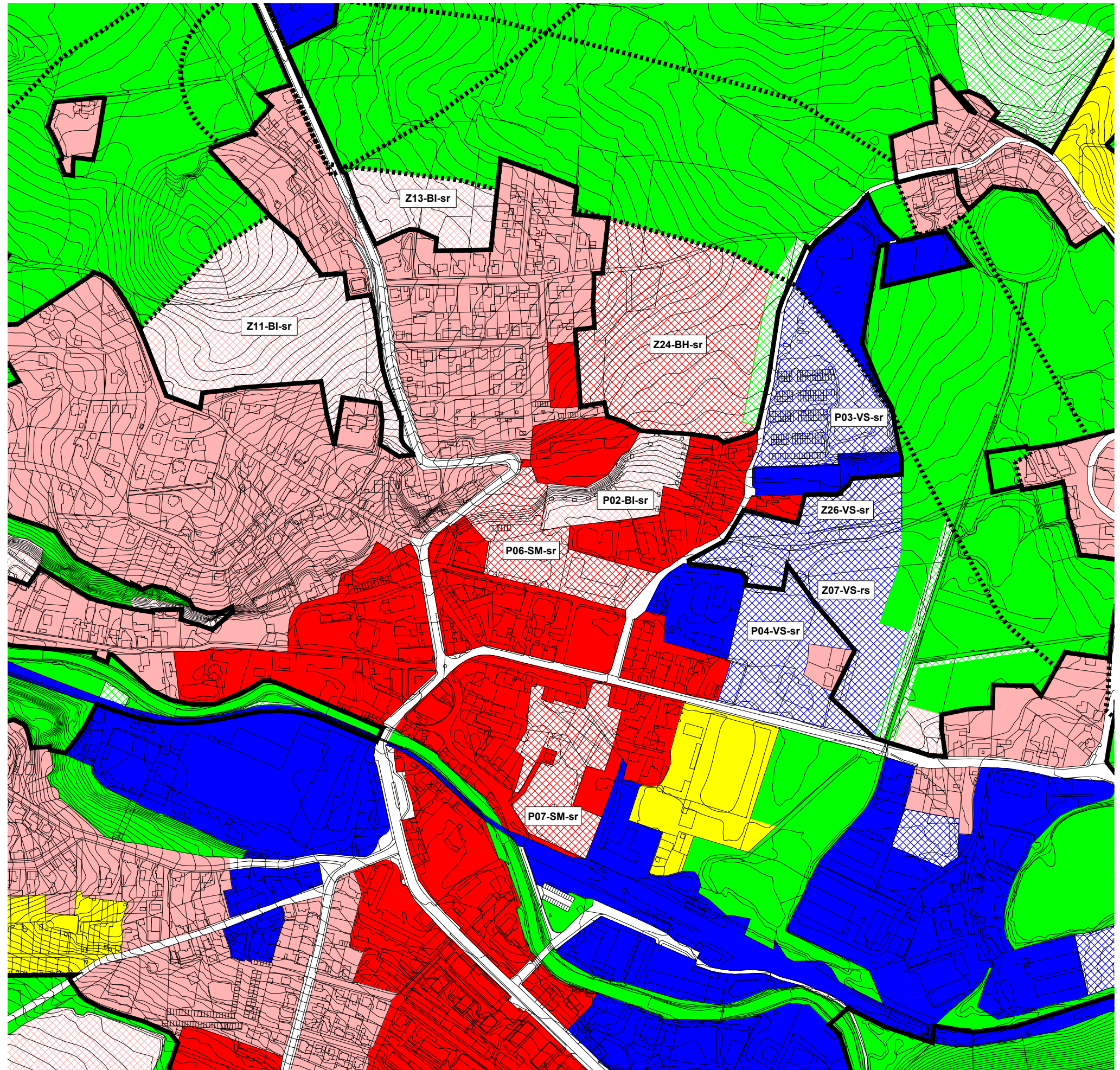
● obytné území - městské (stávající a rozvojové)

● obytné území - individuální (stávající a rozvojové)

● produkční území (stávající a rozvojové)

● rekreační území (stávající)

● krajinné území (stávající a rozvojové)

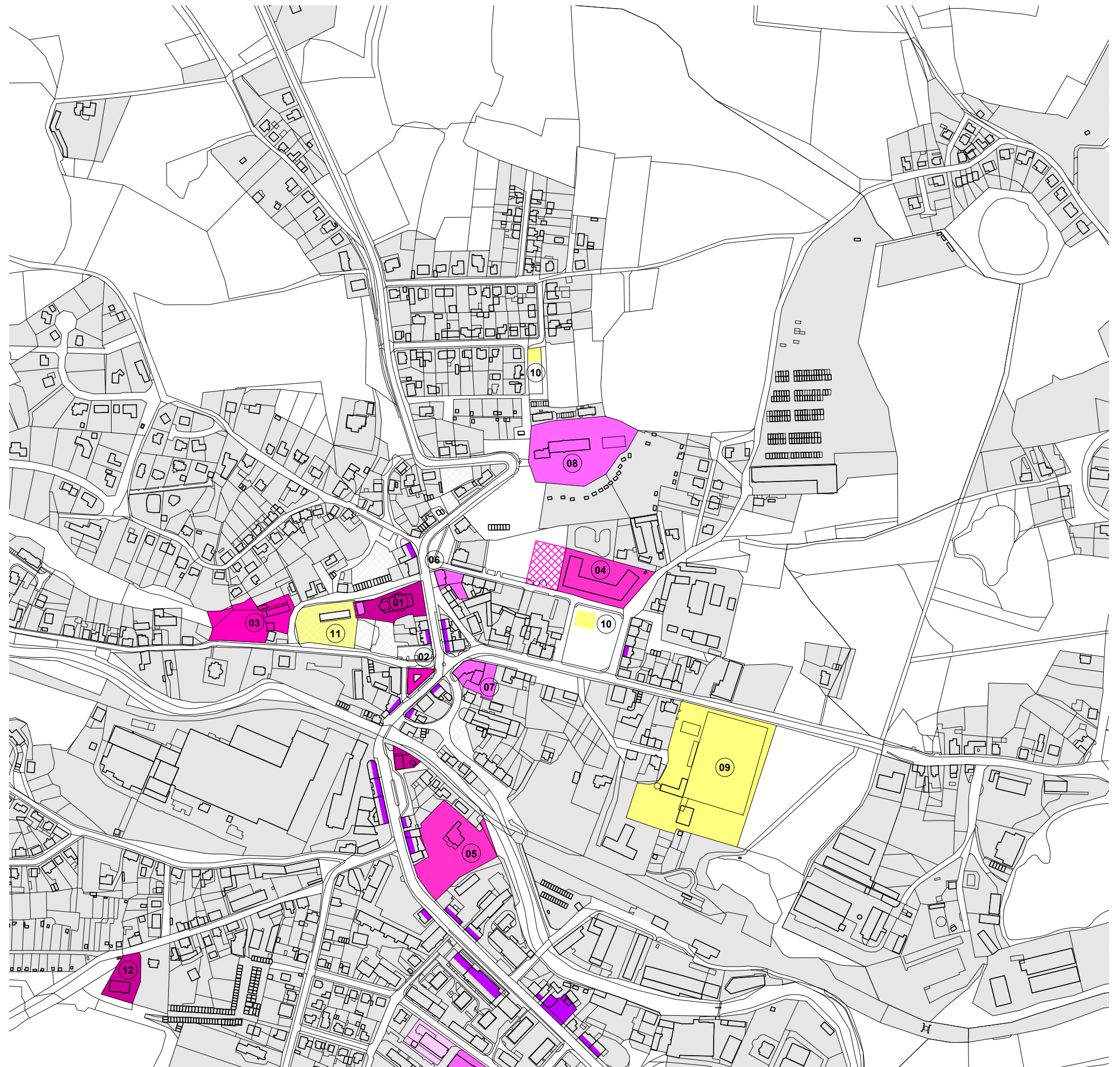


## Občanská vybavenost

Schéma zobrazuje analýzu rozložení veřejné i komerční občanské vybavenosti v území. Ze schématu je patrná koncentrace objektů veřejné občanské vybavenosti v jádrové části Staré Role a na sídlišti a umístění komerční občanské vybavenosti v parteru domů lemujících ulici Závodu Míru. Nedaleko řešeného území se nachází mateřská škola, základní i střední škola. Přímo v řešeném území se nachází domov pro seniory se zvláštní péčí. Občanské vybavení pro sport je zastoupeno velkým hřištěm s objektem zázemí jižně od Vančurovy ulice, dopravním hřištěm u hasičské zbrojnice (za kostelem) a menšími hřišti doplňujícími obytné čtvrti v ulicích Dykova a Javorová. Umístění občanské vybavenosti v jádru čtvrti a podél hlavní ulice se vymyká sál Svědků Jehovových, který je umístěn na okraji zastavěného území v ulici Nerudova. Umístění navrhovaného objektu městských sociálních služeb do řešeného území, které požaduje zadání územní studie, se jeví jako vhodné.











50 m

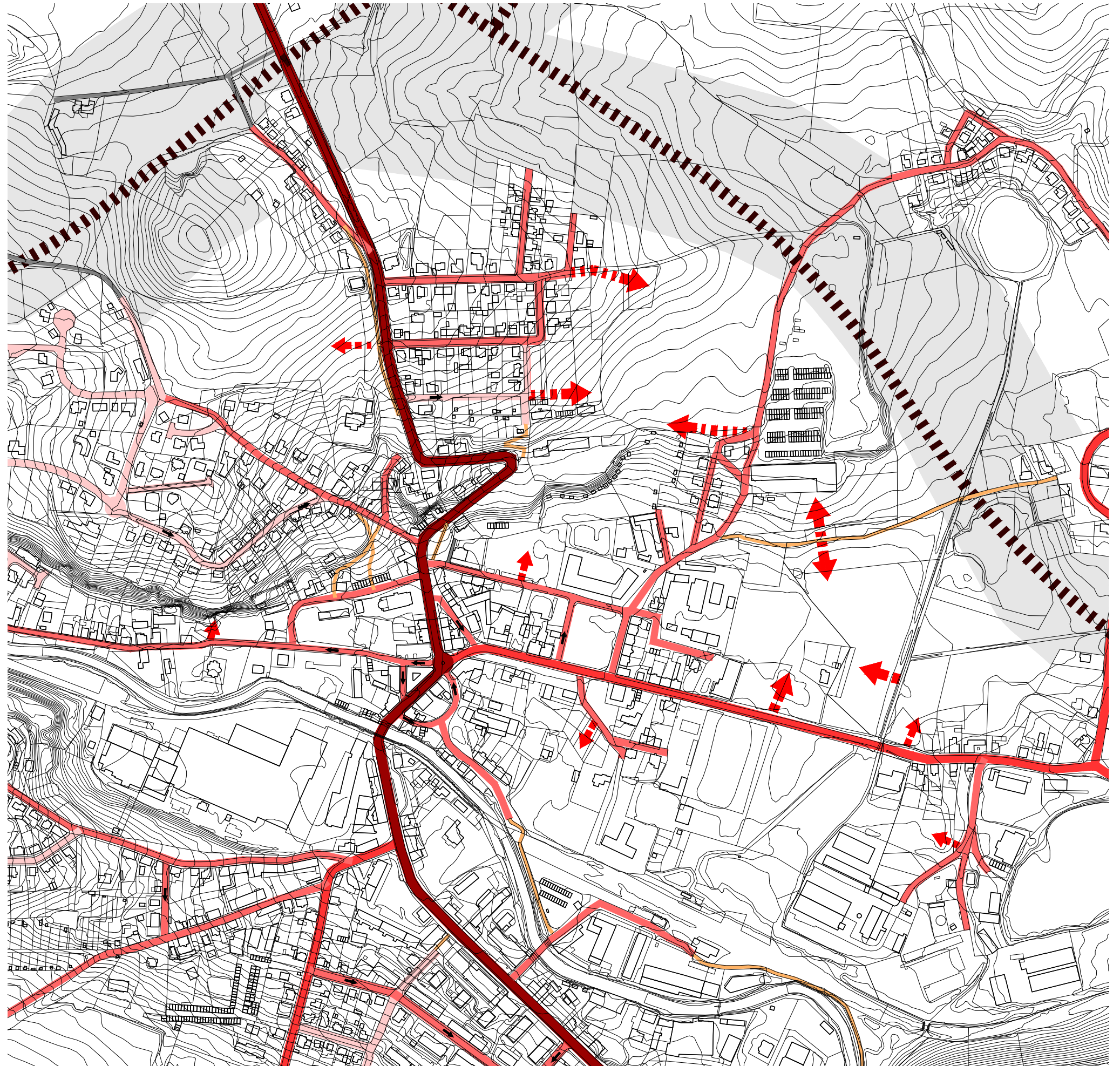
- veřejná - kultura
- veřejná - ochrana obyvatelstva
- veřejná - sociální služby a péče o rodinu (stávající a navrhovaná)
- veřejná - vzdělání a výchova
- veřejná - zdravotní služby
- komerční (aktivní parter)
- sport
- 01 kostel Nanebevstoupení Páně
- 02 policie
- 03 hasičská zbrojnice
- 04 domov pro seniory se zvláštní péčí
- 05 domov pro seniory
- 06 mateřská škola
- 07 základní a praktická škola
- 08 základní a střední škola
- 09 hřiště TJ Stará Role
- 10 dětské hřiště
- 11 dopravní hřiště
- 12 sál Svědků Jehovových



## Dopravní infrastruktura

Schéma zobrazuje analýzu současného stavu místních komunikací v širších vztazích řešeného území. Zobrazeno je zatřídění do funkčních skupin a podskupin podle dopravního významu a zároveň je zobrazen koridor a trasa plánovaného obchvatu města dle územního plánu. Sběrnou komunikací je ulice Závodu Míru (silnice II/220), významnými obslužnými komunikacemi jsou ulice Vančurova (silnice III/2220) a ulice Svobodova. Největší množství ulic tvoří běžné obslužné ulice, které vznikaly postupně a jsou nejvíce zatíženy nejasnou organizací profilu, přetíženými parkováními a vykazují známky neúdržby. Ulice se smíšeným dopravním provozem v režimu obytné zóny jsou budovány v enklávách satelitní výstavby, popřípadě ojediněle zřizovány v neklidnějších stávajících ulicích. Pěší stezky a cyklostezky, jako komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel, se nacházejí v analyzovaném území v malém počtu. Nejvýznamnější je cyklostezka č. 2009, která vede z Karlových Varů, dolního nádraží kolem Bažantího vrchu do Nádražní ulice ve Staré Roli, Rolavskou ulicí do Nejdku a dále až do Chemnitz (Karlova stezka) a cyklostezka z Jabloňové ulice do Rosnic. Vyznačeny jsou i jednosměrné ulice dle skutečného stavu a plánované napojení rozvojových ploch dle územního plánu. Při porovnání reálného stavu v území s územním plánem nalézáme rozdíly v zatřídění stávajících komunikací obytných zón, které jsou v územním plánu zahrnuty do komunikací obslužných nevýznamných C2, což neodpovídá normovému zatřídění. Z analýzy vyplývá, že v širších vztazích řešeného území se nachází nepříliš hierarchizovaná síť místních komunikací s nedostatečnou péčí v oblasti zklidňování a bezpečnosti dopravy. Napojení rozvojových ploch přes poddimenzované komunikace bude problematické (šipky naznačující napojení mají reálnou šířku 8 a 12 m podle předpokládaného využití rozvojových ploch na rodinné/bytové domy). Řešeného území se přímo dotýká napojení rozvojové plochy přestavby areálu zahrádkové osady. Přes řešené území také prochází neoficiální pěší trasy zobrazené v analýze veřejných prostranství.

- 50 m
-  koridor pro obchvat města dle ÚP
  -  plánovaný obchvat města
  -  sběrné komunikace
  -  významné obslužné komunikace
  -  obslužné komunikace
  -  komunikace se smíšeným provozem (obytné zóny)
  -  komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel (pěší a cyklostezky) - propojení
  -  účelové komunikace
  -  dopravní napojení rozvojové plochy dle ÚP
  -  jednosměrky



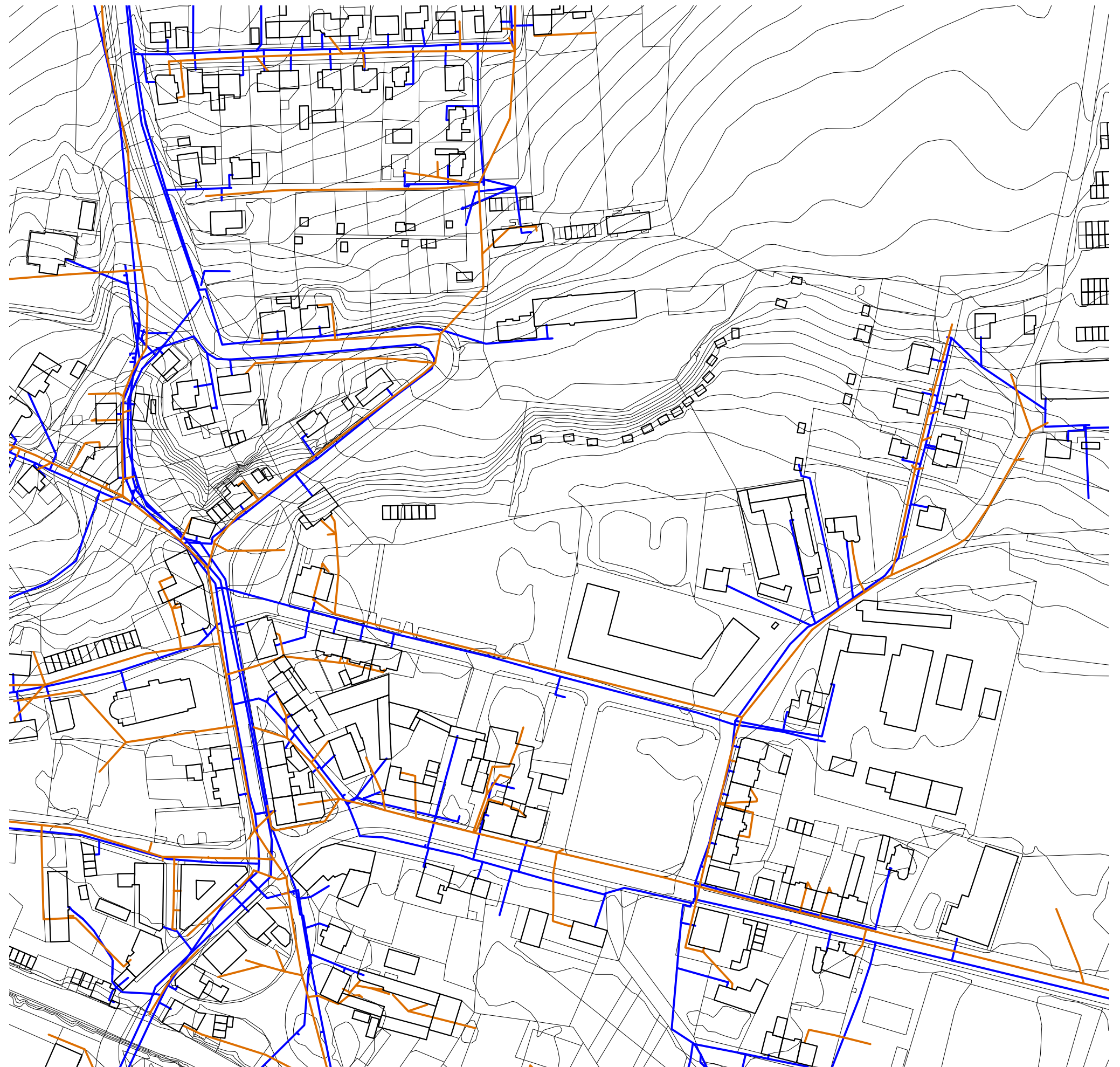
## Technická infrastruktura

### Zásobování vodou

V analyzovaném území se nacházejí stávající vodovodní řady. Ulicí Javorovou prochází po její severní straně stávající vodovodní řad PE 90 (z roku 1983). Ulicí Závodu Míru prochází blíže severozápadní hraně komunikace stávající vodovodní řad LT DN 80. V kontaktu se západním rohem řešeného území jsou tři vodovodní řady procházející od jihu ulic Závodu Míru a odbočující do ulice Jedlové. Jedná se o vodovodní přívaděč ocel DN 300 (z roku 1982) a dva zásobovací řady LT DN 150. Pro zásobování zástavby v řešeném území bude možné využít popsané vodovodní řady v ulicích Javorové a Závodu Míru. Nové objekty budou moci být napojeny na stávající vodovodní řady v uvedených ulicích prostřednictvím nových vodovodních přípojek napojených prostřednictvím navrtávacího pasu.

### Kanalizace a HDV

V analyzovaném území se v současné době nachází jednotná kanalizační síť. Ulicí Závodu Míru vede podél jejího severozápadního okraje stávající kanalizační stoka beton DN 400. Stoka je uložena mělce (dle dostupných dat se dno stoky nachází cca 1,33 m pod terémem). Z tohoto důvodu bude zřejmě problematické napojení kanalizačních přípojek u potenciálně navrhované zástavby podél ulice Závodu Míru do této stoky. Druhá kanalizační stoka beton DN 400 je vedena ulicí Javorovou. Stoka začíná revizní šachtou u objektu č. 325/1 a pokračuje ulicí východním směrem. I tato stoka je uložena mělce (dle dostupných dat se dno stoky nachází cca 1,5 m pod terémem), ale s ohledem na konfiguraci terénu bude možné splaškové odpadní vody z potenciálně navrhované zástavby do kanalizace napojit. V územním plánu města je zakreslen návrh nové splaškové kanalizace v ulici Javorové. Dešťové vody z komunikací jsou prostřednictvím uličních vpustí sváděny do stávající jednotné kanalizace. Byla zpracována projektová dokumentace na úpravu ulice Závodu Míru, kde je navržena kombinace opatření pro vsakování srážkových vod z komunikace. Navrhovaná vsakovací jáma je umístěna v sousedství stávajícího domu č.p. 365/143 a kolidovala by s potenciálně navrhovanou zástavbou podél ulice Závodu Míru. Řešení srážkových vod v rámci návrhu by mělo být postaveno na jejich akumulaci a vsakování. Pro posouzení možnosti vsakování bude nutné provést hydrogeologický průzkum se vsakovací zkouškou. Srážkové vody z veřejných prostranství doporučujeme řešit svedením do akumulčních a vsakovacích průlehů v zelených pásích podél komunikací s bezpečnostním přepadem do stávající jednotné kanalizace.



20 m

— vodovod

— kanalizace

## Technická infrastruktura

### Zásobování plynem

V ulici Závodu Míru vede stávající STL plynovodní řad PE 160, z něhož odbočuje řad PE 50 do ulice Javorové.

Řad PE 160 v ulici Závodu Míru vede podél jihovýchodního okraje komunikace a v části území zasahuje do zastavitelné plochy v místě potenciálně navrhované zástavby. V případě návrhu zastavění bude proto nutné navrhnout přeložku stávajícího plynovodu v délce cca 74 m. Pro zásobování nové zástavby zemním plynem jsou stávající popsané plynovody kapacitně dostatečné.

### Zásobování elektrickou energií

V analyzovaném území se nacházejí stávající kabelové rozvody NN. Trafostanice napájená vrchním vedením VN 22 kV se nachází nedaleko od severního okraje řešeného území mezi obloukem ulice Závodu Míru a ulic Akátovou. V ulici Závodu Míru se trasa kabelů NN dostává na hranici potenciálně navrhované zástavby (při sledování uliční čáry založené objektem na st.p.č. 392) a bude tak zřejmě nutná úprava jejich trasy. Napojení nových objektů na elektrickou energii bude řešeno pravděpodobně ze sítě NN, což bude upřesněno na základě podrobnější bilance potřeb.









### Sítě elektronických komunikací

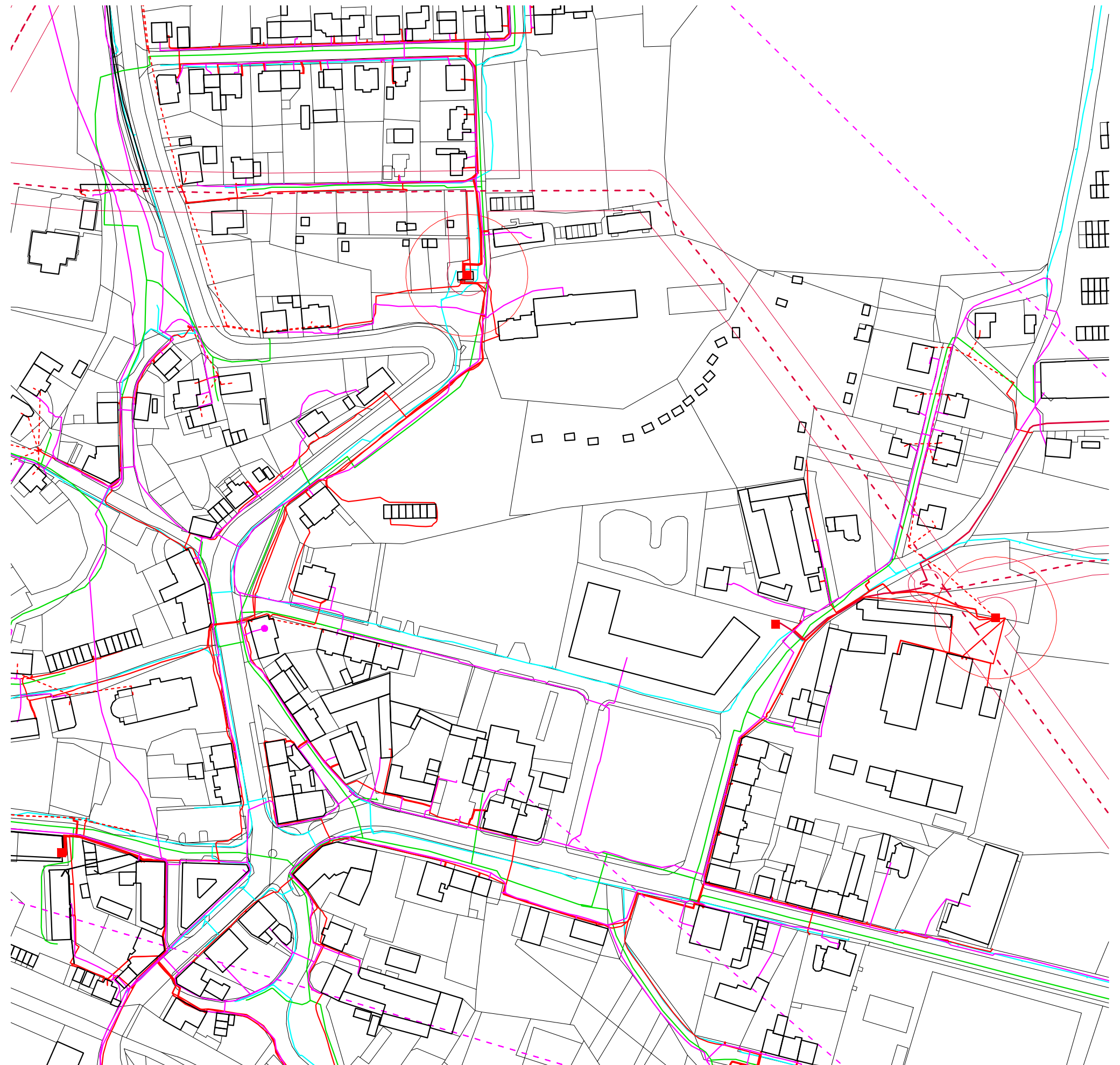
Sítě elektronických komunikací (SEK) procházejí analyzovaným územím podél ulic Závodu Míru a Javorová. V ulici Závodu Míru koliduje stávající trasa SEK provozovatele CETIN s hranicí potenciálně navrhované zástavby (při sledování uliční čáry založené objektem na st.p.č. 392) a bude tak zřejmě nutné ji v případě využití této části řešeného území k výstavbě v délce cca 78 m přeložit.

### Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení je vedeno v ulici Závodu Míru a ulici Javorová na vysokých stožárech.

20 m

-  plynovod
-  elektrické vedení NN podzemní
-  elektrické vedení NN nadzemní
-  elektrické vedení VN podzemní
-  elektrické vedení VN nadzemní
-  trafostanice
-  radiový směrový spoj
-  sdělovací vedení podzemní
-  telekomunikační zařízení



## Analýza zadání a podkladů

zadání územní studie  
řešené území  
průzkumy a zaměření

### Zadání územní studie

ÚS 42 Karlovy Vary, Stará Role, Javorová ul. P06-SM-sr  
Magistrát města Karlovy Vary, Úřad územního plánování a stavební úřad  
Marcela Giertlová, 30.10.2023

#### Cíl a účel územní studie:

- zadání této územní studie vyplývá z územního plánu města
- cílem je navrhnout novou kompaktní městskou zástavbu zahrnující především funkci bydlení formou malých bytových domů, řadových rodinných domů či jinou, která využívá jako benefit místa klidový zelený vnitroblok a funkci objektu centra sociálních služeb - výstupem bude prostorový návrh stavebního bloku s podmínkami pro budoucí postupnou výstavbu
- cílem je prověřit možnost využití při zohlednění prostorové a funkční návaznosti na okolní plochy, stanovit urbanistické řešení plochy, návrh uspořádání veřejné dopravní a technické infrastruktury v ploše napojené na stávající inženýrské sítě a dopravní řešení v sídle, stejně jako návrh pěší prostupnosti územím, vycházet z limitů a potenciálu rozvoje plochy a také z konzultovaných řešení s vybranými dotčenými orgány, správci inženýrských sítí a města Karlovy Vary
- účelem je vytvořit koncepci pro rozvoj a cílové funkční využití vymezeného území, zpřesnit prostorové a funkční regulativy a definovat řešení technické a dopravní infrastruktury, které umožní realizaci lokality
- zadání stanovilo seznam podkladů, jejichž analýza je provedena v následujícím textu

#### Záměr rozvoje území dle KAM KV°:

- vytvoření nové kvality veřejného prostoru, jehož charakter by měl vycházet z historicky dané koncepce lokality
- určit jasné prostorové vymezení stavebního bloku, charakter zástavby, pěší provazby územím a zohlednit i možný budoucí rozvoj navazujících lokalit
- v analytické části řešit navazující pozemky na západní straně (obytné domy a veřejné prostranství v ohybu ulice Závodu Míru) a koncepčně uvažovat nad urbanistickou strukturou širšího území, definicí lokálních center (veřejných prostranství) a doporučeními pro další kroky potřebné k rozvoji lokality v širším měřítku
- počítat se sousedními rozvojovými plochami, např. P02-BI-sr, a umožnit, aby jejich budoucí urbanistické řešení mohlo navázat na již existující strukturu stejně jako na tu navrhovanou
- dotvoření stávající urbanistické struktury lokality, primárně řadové městské zástavby podél ulic Závodu Míru a Javorová při identifikaci jasného charakteru místa
- ekonomické zhodnocení formou urbanistického zahuštění území návrhem možné budoucí parcelace (ověřit hustotu zalidnění 100 obyvatel /ha při zohlednění kvality pro stávající i budoucí rezidenty)
- zohlednit možnosti nabídky nové atraktivity městského/příměstského bydlení v klasické urbanistické struktuře s kvalitami dostupné krajiny, ale i dostupností městských služeb (řadové rodinné domy, malé bytové domy s přístupem z uličního prostranství a vlastní zahradou ve vnitrobloku)
- zohlednit funkční mix městotvorných funkcí bydlení vč. možné doprovodné občanské vybavenosti s preferencí formy aktivního komerčního parteru obytných budov
- vymezit prostor pro objekt centra sociálních služeb dle zadaných parametrů
- vytvořit kapacitní parkování/malý parkovací dům zohledňující potřeby jak centra sociálních služeb, tak kapacity potřebné pro stávající i budoucí navrhované objekty (vyplyne z návrhu a prověření objemu obytné zástavby v území)
- stávající individuální garáže nebudou v návrhu budoucí urbanistické struktury zohledněny jako zachované v dané podobě (nalézt vhodnější formu a náhradu za tyto objekty)
- umožnit variabilitu v postupném vyplňování lokality jednotlivými stavebními záměry, regulační prvky navrhnout s cílem udržet jasné daný charakter a kvality místa i při postupné výstavbě
- navrhnout prostupnost mezi ulicemi Závodu Míru a Javorová včetně zpřístupnění přílehlého přírodního prvku rybníčku u domova pro seniory
- v možné míře respektovat stávající zeleň jako hodnotu místa, plochy zeleně uvažovat jak veřejně přístupné, tak jako soukromé zahrady pro navrhovanou strukturu (ve středu řešeného území převážně jako soukromou přílehlou k navrhovaným objektům)

### Řešené území

#### Dendrologický průzkum Geodetické zaměření

#### Řešené území:

Řešené území se nachází v městské části Stará Role, na hranici historického jádra této části. Řešené území bylo vymezeno územním plánem jako plocha přestavby a skládá ze tří částí. První je již zastavěná objektem domova pro seniory se speciální péčí, druhou část tvoří navazující rovinatý pozemek bývalých zahrad se stavbou 7 řadových garáží a třetí část je tvořena plochou zeleně a svahem na severu řešeného území. Jádro návrhu se bude soustředit na nezastavěnou část řešeného území. Okolí řešeného území se vyznačuje rozdrobenou městskou urbanistickou strukturou s pozůstatky venkovské zástavby i periferní zástavbou areálů služeb a výroby. Pro účely zpracování územní studie byl proveden dendrologický průzkum a geodetické zaměření.

#### Dendrologický průzkum

Ing. Milena Nováková, Ph.D.

08-09/2023

- hodnoceny byly všechny geodeticky zaměřené a zakreslené dřeviny, zaměření předcházelo výběr perspektivních dřevin, ačkoliv se v lokalitě stromy dlouhodobě perspektivní téměř nenacházejí (až na několik výjimek, viz níže)
- většinu současné vegetační plochy tvoří bezkoncepční dlouhodobě neudržované nálety těžce proniknutelných porostů hlohů s další příměsí převážně bezu černého, v tomto porostu téměř zanikají původní urostlé stromy
- ve svazích se nachází torza jilmů, jasanů, břízy, třešně ptačky a tyto kdysi kosterní dřeviny jsou v rozpadu, s téměř suchou korunou a plochu pokrývají nahodilé nálety, nejhustší porost je v místě prudkého svahu přibližně uprostřed hodnocené plochy
- jižní a severní část plochy tvoří roviny, nebo jen mírný svah, kde mají současné stromy solitérní i ve skupinách větší prostor, avšak ani zde není dostatečný potenciál dlouhodobě perspektivních stromů (některé prosychající stromy by bylo možné ochránit, pokud by na ploše probíhala alespoň základní údržba veřejné zeleně)
- v jiné části na pozemku 117/1 jsou pozůstatky zahrady a ovocného sadu, několik borovic a nahodilě javory, topoly a břízy, převažují ovocné stromy, které lze kultivovat a regenerovat, avšak pouze s krátkodobou perspektivou, dlouhodobě perspektivní mohou být dva ořešáky č. 4, 8 a dva javory č. 13, 14
- v severní části na pozemku 125/1 je skladba odlišná, kromě hustých náletů hlohů je zde i několik třešní s širokou korunou, jilm, jírovec, lípy, jasan, bříza, relativně dlouhodobě perspektivní mohou být jírovec č. 26, lípy č. 34, 48-50, duby č. 52-53 a jasan č. 54-55, přesto ani z těchto vybraných žádný nevytváří sadovnickou hodnotu a zároveň dobrým zdravotním stavem a fyziologickou vitalitou (životaschopností), nejlepšího hodnocení dosahují líp, z nichž nejvíce vyniká lípa č. 34

#### Geodetické zaměření

Ing. Jitka Tomandlová

25.8.2023

- před měřením byla na místě provedena pochůzka s Ing. Tůmou (objednatel) a Ing. Novákovou (dendrolog) a byl dohodnut rozsah zaměření, obeslání byli správci inženýrských sítí a všechny trasy byly převzaty z otevřených podkladů nebo zdigitalizovány
- způsob měření přesná tachymetrie s přesností Mxy=0,02 m, Mz=0,02 m, souřadný systém S-JTSK, výškový systém Bpv

# Analýza zadání a podkladů

## územní plánování strategie města

### Politika územního rozvoje ČR

ve znění Aktualizaci č. 1, 2, 3, 4, 5, 6 (1.9.2023)

- celorepublikový územně plánovací dokument
- republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (rámce k vytváření vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území)
- rozvojová oblast OB12 Karlovy Vary - území zvýšených požadavků na změny a koordinaci územní připravenosti, ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Karlovy Vary při spolupůsobení vedlejšího centra Ostrov a Sokolov, charakteristické silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový význam (lázeňství má mezinárodní význam), podporujícím faktorem rozvoje je poloha na připravované dálnici D6 Praha - Karlovy Vary - Cheb - hranice ČR/Německo - Bayreuth)
- specifická oblast SOB9, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem - zejména podmínka rozvoje zelené infrastruktury v zastavěném území obcí a následná péče o ní a úkol vytvářet územní podmínky pro hospodaření se srážkovými vodami v urbanizovaných územích, tj. dbát na dostatek ploch sídelní zeleně a vodních ploch určených pro zadržování a zasakování vody

### Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje

ve znění Aktualizace č. 1 (13.7.2018)

- celokrajský územně plánovací dokument
- priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území - zejména preferování efektivního využívání zastavěného území, zkvalitňování obytné funkce sídel a jejich rekreačního zázemí, rozvíjení obytné funkce se souběžným rozvíjením tomu odpovídající veřejné infrastruktury, rozvíjení pěší dopravy a cyklodopravy, podporování rozvoje systémů odvádění a čištění odpadních vod a zlepšení podmínek pro jejich zasakování, zlepšování stavu složek životního prostředí, především v silně urbanizovaných částech kraje, zejména postupné snižování zátěže hlukem a emisemi z dopravy a výrobních provozů
- rozvojová oblast OB12 Karlovy Vary - zejména podpora rozvoje bydlení při respektování výrazné krajinné a přírodní složky
- koridor dopravní infrastruktury - dálnice D6 včetně obchvatu Karlových Varů (koridor D81) a silniční tah II/220 (koridor D45), koridory jsou vymezeny nedaleko řešeného území
- územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot kraje - např. stabilizovat a rozvíjet sídelní strukturu, obytné a pracovní funkce městského osídlení a občanské vybavení nadmístního významu v přirozených spádových centrech osídlení, při dostavbách v zastavěném území respektovat dosavadní charakter okolní zástavby a kvalitu prostředí

### Územní plán Karlovy Vary

nabytí účinnosti 23.2.2022

- celoměstský územně plánovací dokument
- řešené území je plochou přestavby P06-SM-sr (plocha s rozdílným způsobem využití smíšená obytná městská)
- hlavní využití plochy je určeno pro vzájemnou integraci staveb, zařízení a ploch sloužících pro bydlení v bytových domech, občanské vybavení celoměstského významu - veřejnou infrastrukturu (pro vzdělání a výchovu, sociální služby, péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu a ochranu obyvatelstva) a občanské vybavení celoměstského významu - komerční zařízení (obchodní služby, stravovací služby, ubytovací služby, církevní účely, administrativu a lázeňství)
- přípustné je bydlení v rodinných domech, podmíněně přípustné je využití pro nerušící výrobu, zábavní zařízení nebo související občanské vybavení pro tělovýchovu a sport, pokud splní příslušné podmínky
- podmínky prostorového uspořádání plochy P06-SM-sr jsou maximální počet nadzemních podlaží 4+podkroví, maximální procento zastavění 40 %, minimální procento ozelenění 40%
- pro územní studii ÚS 42 je podmínkou respektovat stávající uliční síť, respektovat uliční frontu ulice Javorová, zajistit prostupnost pro pěší v intervalu Javorová - plocha P02-BI-sr, zajistit veřejný prostor břehové čáry navazující vodní plochy, napojení na veřejnou infrastrukturu je podmíněně zajištěním dostatečné kapacity stávajících vodovodních řadů, posouzením a výstavbou dostatečně kapacitní splaškové kanalizace v úseku komunikací Jabloňová - Vančurova
- jsou stanoveny 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% vozidle rezidentů a vozidla návštěvníků bude realizováno parkoviště v rámci této zastavitelné plochy nebo plochy přestavby (dále je upřesněno, že na vlastním pozemku, případně i mimo pozemek stavby)
- potřebný počet parkovacích míst bude vždy stanoven na základě výpočtu, pro který byl stanoven stupeň automobilizace podle polohy ve správním území města, konkrétně pro řešené území 600 vozidel/1000 obyvatel

### Územně analytické podklady

aktualizace 2020, stav k 24.1.2024

Limity:

- geologie: poddolované území Čankov - hnědé uhlí, kaolin, systém zahrnující skupinu důlních děl, zpravidla navzájem propojených (limitem je dotčeno celé řešené území)
- ochrana vod: ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů II. stupně "II.B" (limitem je dotčena severozápadní část řešeného území)
- ochrana vod: ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů II. stupně "II.A" (limitem je dotčena jihovýchodní část řešeného území)

- ochrana vod: lázeňské místo Karlovy Vary - vnější lázeňské území (limitem je dotčeno celé řešené území)
- půdní fond: vodní eroze, ve svahu stupeň ohrožení velmi silná a silná, v rovině žádná a nepatrná
- hygiena prostředí: imisní limit (LV) překročen u nejméně jedné škodliviny, ale u žádné z nich nebyla překročena mez tolerance (LV+MT)
- hygiena prostředí: radonový index geologického podloží vysoký (severní část řešeného území ve svahu) a nízký (jižní část řešeného území v rovině)
- kulturní hodnoty: území s archeologickými nálezy III. kategorie, tj. území, na němž dosud nebyl rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a prozatím tomu nenasvědčují žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, a proto existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů
- doprava silniční: ochranné pásmo silnice II. třídy (ulice Závodu Míru), pozn. ochranná pásma jsou zákonem stanovena pouze pro úseky mimo souvisle zastavěné území obcí, přičemž každá strana komunikace se pro tyto účely posuzuje zvlášť (tj. ochranné pásmo může být jak po obou stranách komunikace, tak jen po jedné straně). Souvisle zastavěným územím obce se pro tyto účely považuje území, na němž je postaveno pět nebo více budov odlišných vlastníků, kterým bylo přiděleno popisné nebo evidenční číslo a které jsou evidovány v katastru nemovitostí, přičemž mezi rohy půdorysů těchto budov zvětšených po celém obvodu o 5 metrů není spojnice delší než 75 metrů (v případě obloukovitého půdorysu je spojnice jeho tečnou).
- doprava letecká: ochranné pásmo letišť se zákazem laserových zařízení, sektor A, B a ochranné pásmo letišť s výškovým omezením staveb (limity je dotčeno celé řešené území)

Problémy k řešení:

- doprava silniční: liniová závada na silniční komunikaci II/220, úsek silnice Karlovy Vary - Nejdek (nehodová lokalita)
- závada dopravní infrastruktury ZD43 (omezující průchod významné silnice obcí, průtah sídlem přetížený průjezdní (nákladovou) dopravou, problém k řešení v Zásadách územního rozvoje)
- závada dopravní infrastruktury ZD223 (nevyhovující parametry silnice směr Karlovy Vary - Nová Role, problém k řešení v územním plánu obce)

Záměry k řešení ÚAP neuvádí žádné.

### Cíle a úkoly územního plánování

dle § 38 a 39 Stavebního zákona 1.1.2024

Vybrané cíle a úkoly vztahující se k řešenému území:

- územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území
- zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel, rozvíjet jejich identitu a vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel
- prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, jejich přínosy, problémy a rizika s ohledem na ochranu veřejných zájmů a hospodárné využívání území
- stanovovat urbanistické, architektonické, estetické a funkční požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na míru využití území, umístění, uspořádání a řešení staveb a kvalitu veřejných prostranství
- vytvářet předpoklady pro hospodárné využívání území, zejména důsledným využíváním zastavěného území sídel prostřednictvím cílené revitalizace znehodnocených nebo zanedbaných ploch
- stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu
- prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty v území a na využitelnost navazujícího území, tyto změny navrhovat a stanovovat podmínky pro jejich provedení
- uplatňovat požadavky na adaptaci sídel a uspořádání krajiny vyplývající ze změny klimatu

### Strategie KV°2040

Tým StrategieKV°2040, schváleno zastupitelstvem města 7.12.2021

- celoměstský strategický dokument formulující hodnoty a vize, založený na analýze megatrendů a souvislostí
- návrhová část je řazena podle celkové struktury v hierarchii oblast - téma - cíl - opatření, v cílech je v rámci shrnutí základních tezí obsažených v jednotlivých opatřeních i shrnutí obsahující také zásadní poznatky o širších souvislostech navrhovaných opatření a i upozornění na vliv aktuálních globálních megatrendů

Dotýká se předmětu územní studie v těchto opatření:

- proinvestorská politika města, rozvojové plochy a objekty
- tvorba městského prostředí, koncepční řešení významných městských lokalit a objektů
- atraktivnější a zpřístupnění veřejných prostranství pro běžný život
- městské veřejné budovy
- péče o přírodní hodnoty
- snížení energetické náročnosti města
- koncepční městské řešení komunikací a parkovišť
- pěší a cyklistická doprava
- vhodné podmínky pro život seniorů
- komunitní a sdílené město
- různorodé, důstojné a dostupné bydlení

Pro každé opatření jsou zpracovány karty popisující typické aktivity, nutné podmínky, očekávané přínosy a možné překážky, předpokládání aktéři a cílové skupiny, ale také důležité vazby na jiné cíle, na související strategické dokumenty i míra naplnění hodnot. Pro zpracování územní studie je podstatné, že strategie ukazuje formulaci celkového naladění hodnot a vizí města, které může návrh v konkrétním území rozvinout.

# Analýza zadání a podkladů

## strategie v oblasti veřejných prostranství

### Strategie a manuál koncepčního přístupu k veřejným prostranstvím města Karlovy Vary

MCA atelier a KAM KV°, 2021  
schváleno radou města

O dokumentu:

- celoměstský strategický dokument deklarující zájem správy města na kvalitě veřejných prostranství, formulující základní vizi cílového stavu
- koncepční přístup spočívá ve vědomí, že komplexní téma veřejných prostranství vyžaduje systémovou koncepci, zastřešujícím cílem je vždy obytná kvalita a měřítkem této kvality je člověk
- je to iniciační dokument (předává zkušenosti, rozšiřuje pohled, inspiruje)
- je závazným podkladem pro rozhodování orgánů samosprávy (odborů Magistrátu města Karlovy Vary), městských příspěvkových organizací a organizací, které čerpají investice z rozpočtu města

Strategii je:

- soustředit se na veřejná prostranství v centru i okrajových částech a propojovat je zajištěním kvalitní hromadné dopravy a především realizací komfortních pěších cest a cyklistických tras
- dotvořit své městské centrum a realizovat společný karlovarský centrální veřejný prostor (náměstí), ale stejně tak se věnovat i podpoře lokálních center vytvářením kvalitních prostranství pro setkávání obyvatel v blízkosti domova (např. revitalizaci center vybavenosti na sídlišťích nebo obnovou historických návsi)
- posílení role vodních prvků a pramenů v životě veřejných prostranství, ale také větší zapojení řek do města, zároveň se připravovat na výzvy klimatické změny (např. optimálním hospodařením s dešťovou vodou)
- navázat na tradici "salonu pod širým nebem" podporou umění a kulturních aktivit ve veřejném prostoru
- kvalita veřejných prostranství se podílí na celkové kvalitě života, která se promítá do nejrůznějších ekonomických aspektů města a stává se vyčíslitelnou hodnotou, jež může město zvýhodnit v konkurenci velkých měst regionu i republiky

Základní teze kvality veřejných prostranství:

- obytné tj. bezpečné, vstřícné pro všechny skupiny obyvatel, zdravé, živé, komunikativní, smyslově podnětné a krásné
- přístupné, ale také atraktivní pro všechny skupiny obyvatel, vybízí k pěšímu pohybu a k pobývání
- dopravní řešení veřejných prostranství města musí primárně zohledňovat potřeby chodců a uživatelů bezmotorové dopravy, pro obytná prostranství musí být tyto potřeby prioritou

Strategie pro Starou Roli:

- problémem je současná roztržitost struktury, obtížná prostupnost, dominance dopravy a nevyhovující podmínky pro pěší a cyklisty, celková zanedbanost, absence lokálních center - nedostatek příležitostí pro rozvoj veřejného a komunitního života, sídelní kaše
- potenciálem je možnost významně zkvalitnit stávající místa a prostranství - např. centrum čtvrti, parkové náměstí v ulici Vančurova a Jabloňová
- propojit veřejná prostranství - např. zapojit řeku Rolavu do organismu města, podpořit propojení lokálního centra Staré Role přes parkové náměstí v ulici Vančurova a Jabloňová směrem do lokálního centra návsi Rosnice (propojení městské zeleně a krajiny)
- ozdravit veřejná prostranství - např. systémem modrozelené infrastruktury (hospodařením s dešťovou vodou a dalšími vodními prvky ve městě jako klíčovou složkou adaptace na změnu klimatu), zvýšit množství příležitostí pro sport a rekreaci i drobnými řešeními a zlepšováním podmínek současných rekreačních stezek, cest a míst, ale i podporou přírody ve městě (dostupná kvalitní veřejná zeleň, spojitý systém městské zeleně propojený do krajiny, výsadba stromořadí)
- zobytnit veřejná prostranství - místa setkávání
- veřejná prostranství nástrojem ekonomického rozvoje - nástroj podpory bydlení, podnikání, rozproštění turistického ruchu i do širšího prostoru města, podpora vzdělávání tvorbou kvalitních veřejných prostranství v okolí škol
- dialog a tvorba partnerství - komunikace a zapojování veřejnosti do procesu plánování

Manuál koncepčního přístupu:

- popisuje veřejný život a definuje kritéria kvality veřejných prostranství
- stanovuje principy koncepčního přístupu k veřejným prostranstvím dle charakteru urbanistické struktury Karlových Varů (bylo rozlišeno 7 typů urbanistické struktury dle charakteru zástavby s cílem odlišení různých přístupů k veřejným prostranstvím a stanovení základních principů jejich kvalitního rozvoje)
- ve Staré Roli byla schematicky vyznačena struktura původního venkovského jádra, řešené území se nachází v místě méně jednoznačném a manuál zde předpokládá aplikaci principů odvozených od urbanistických struktur jako vodítek (určité jednotlivé prvky mohou být např. stejné v celé délce ulice, jiné aspekty je vždy třeba přizpůsobit charakteru prostředí, kterým právě prochází)
- na předchozích stranách této analýzy došlo ke zpřesnění typů urbanistických struktur a proto bude možné s manuálem pracovat konkrétněji (řešené území se nachází na zlomu typů struktur původního venkovského jádra částečně transformovaného do městské podoby náznaky kompaktní struktury blokového města s rychlým přechodem do zahradního města a krajiny, je zde však i výrazná struktura areálů služeb a výroby)
- cílový stav v původních venkovských jádrech je jejich objevení, kultivování a probuzení k životu jako lokální centra, hierarchizovat veřejná prostranství, organizovat dopravu a dopravu v klidu, kultivovat rozhraní veřejného a soukromého prostoru, obnovovat a doplňovat strukturu zeleně, volit lokální, dostupné a odolné materiály s měkkým přechodem a vhodným mobiliářem a drobnou architekturou
- cílový stav v kompaktní struktuře blokového města je jasná kategorizace ulic s určením základních typů ulic, které se zde vyskytují a určení dopravního režimu ulice, charakteristického uspořádání a vybavení ulice (např. od jaké šířky má být v ulici stromořadí, jaká je optimální šířka chodníku apod.), preferovány by měly být šetrnější módy dopravy jako jsou pěší, cyklisté a veřejná doprava, parkování musí být organizované a mírně jeho negativní dopady komplexní parkovací politikou, náměstí mají být komplexně řešena, využíván potenciál vnitrobloků, stromořadí doplňováno a kompozičně umisťováno (např. do pásů spolu s podélným parkovacím stáním a mobiliářem), materiály by měly mít jednotný charakter v ucelených, urbanisticky vymezených celcích, měly by být barevně sladěny a používány by měl být materiál vyšší kvality, mobiliář by měl reflektovat význam prostranství a být součástí celkové kompozice, zvýšen by měl být počet stojanů na kola, na významných prostranstvích by měly mít nádoby na odpad formu podzemních kontejnerů, množství stožárů a dopravního značení by mělo být sníženo přehledným uspořádáním a stavebním řešením prostranství, skříňové technické infrastruktury, ploty a zábradlí, restaurační předzahrádky i reklamy by měly mít svá sjednocená pravidla
- cílový stav ve struktuře zahradního města je zajištění kvalitního rozhraní mezi veřejným prostranstvím a soukromými pozemky (sjednocená výška, průhlednost, barevnost a materiálové řešení plotů, sjednocený design rozvodných skříní nebo listnaté stromy v určité vzdálenosti od ulice), lepší využití případných parkových náměstí a prostranství, oblasti zklidněných ulic v režimu obytné zóny nebo zóny 30, hierarchicky významnější ulice je vhodné zdůraznit stromořadím, chodníky by měly být bezbariérové a s dostatečnou šířkou pro komfortní chůzi, z důvod menších nároků na příčné přecházení ulice jsou vhodná liniová opatření pro hospodaření s dešťovou vodou (zelené pásy se stromořadím a vsakovacími průlehy či plantery pro zpomalení odtoku dešťových vod do kanalizace), vždy integrované krajinařsky řešené, roli zasakovacího průlehu mohou plnit také pobytové louky v rámci parkové řešených náměstí, popř. vodní plochy a nádrže, pro materiálové řešení vytvořit koncepty pro danou oblast a volit vodopropustné materiály, dlažbu středního měřítka, zamezit parkování v zeleni, veřejné osvětlení realizovat v úsporném a spíše parkovém režimu, kultivovat umístění nádob na tříděný odpad, v satelitních čtvrtích vytvářet strukturovaná veřejná prostranství s obytným, nikoliv dopravním charakterem a nevytvářet slepé ulice a neprostupná území, motivovat k výsadbě dřevin s venkovským charakterem, vytvářet prostory pro setkávání místních obyvatel, zvýšit obytnost větším kontaktem vnitřního prostředí satelitů s okolní přírodou vytvořením pěších cest do krajiny
- obecným principem práce s celkem krajiny ve městě je propojování do uceleného systému, měla by tvořit ucelený, propojený a prostupný systém skrz celek území, je třeba posilovat systém krajinných propojení napříč městem, využít liniové prvky zeleně, jako jsou svahy, potoky nebo zeleň podél technické a dopravní infrastruktury, k propojování jednotlivých krajinných celků, parků a dalších ploch městské zeleně, velké krajinné celky by měly být propojovány se zastavěnou částí města skrze drobnější prvky zeleně městských veřejných prostranství - parky, stromořadí a další elementy systému zelené infrastruktury, je třeba posilovat rekreační roli okolí řek a potoků a příměstské krajiny v dosahu okrajových místních částí na levém břehu Ohře, prostor řeky by měl být vnímán jako páteř krajiny a celoměstsky významný veřejný prostor a v tomto duchu také rozvíjen, revitalizaci krajiny v okolí potoků může přinést zlepšení jejich ekologické funkce, ale také zvýšení prostupnosti města a získání nových atraktivních veřejných prostranství se souvislými trasami pro pěší a cyklisty, sportovní areály je potřeba lépe zapojit do systému rekreačních tras a zelených propojení a zpřístupnit pro bezmotorovou dopravu, struktura příměstské krajiny by měly být vhodnými krajinnými prvky členěna do menšího měřítka s cílem zvýšení její obytnosti, rekreačního potenciálu a bezmotorové prostupnosti (obnovování historických cest a míst zastavení, výsadba alejí a ovocných stromořadí)

## Analýza zadání a podkladů

udržitelná městská mobilita  
generel dopravy  
hluk z dopravy  
modernizace silnice II/220

### Plán udržitelné městské mobility Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary

UDIMO spol. s r.o., Ing. Pavel Roháč, 2018-2022  
schváleno zastupitelstvem města 21.6.2022

O dokumentu:

- celoměstský strategický dokument
- návrhem je sledována plynulost individuální automobilové dopravy, přednostně se však návrh orientuje na vhodnou koncepci v zajištění výhledové mobility, kterou je nutné vnímat s širších souvislostech jako realizování cest různými dopravními systémy, přičemž prioritou je kladena na pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu

Stará Role:

- v návrhu základního komunikačního systému (ZAKOS), který vyjadřuje urbanisticko-dopravní funkce komunikací na území města a je koncipován dle příslušné ČSN, je ulice Závodu Míru zaříděna jako místní komunikace funkční skupiny B - sběrné, kde je vedle dopravní funkce podporována i funkce obslužná, přičemž je obecně kladen důraz na kvalitu, jako je plynulost a bezpečnost provozu silniční nákladní doprava je nyní ve směru na Nejde realizována ulicí Frimlova a Závodu Míru v oblasti Staré Role (II/220) a tato trasa byla dokumentem zařazena mezi celoměstsky nejvíce závadné trasy spolu s trasami v ulicích Teplárenská, Sokolovská, Studentská, realizace obchvatu pak umožňuje odklonit průjezdné trasy procházející zastavěným územím a vyloučit těžkou nákladní dopravu v těchto ulicích, ulici Závodu Míru je navrženo zařadit do režimu zákazu vjezdu nákladní dopravy s výjimkou dopravní obsluhy a zásobování a u těchto komunikací dokument doporučuje realizovat další opatření vedoucí k celkovému zklidňování dopravy
- intenzita dopravy v ulici Závodu Míru je dle kartogramu dopravního zatížení pro rok 2018 uváděna 7963 vozidel/24 hodin, pro návrhový rok 2023 je to 2439 vozidel/24 hodin (po realizaci obchvatu)
- cílem dopravního zklidňování je podpora snížení emisí hluku v obytné zastávě a současně zvýšení bezpečnosti dopravy, především pak cyklistické a pěší, v rámci komunikací ZAKOS, u komunikací funkční skupiny C, obslužné a funkční skupiny B, sběrné, lze v rizikových a nebezpečných úsecích nebo v průjezdných úsecích hustě zastavěného obytného území zvažovat lokální zklidňování dopravy např. omezením nejvyšší dovolené rychlosti, které by mělo být doprovázeno příslušnými stavebními prvky (např. oblast Stará Role, ulice Závodu Míru)

Zklidňování dopravy:

- mimo komunikace ZAKOS se nacházejí místní komunikace s převažující obslužnou a pobytovou funkcí, které by se měly stát zklidněnými ulicemi a zónami
- je vysledováno, že zóna 30 ani obytná zóna bez doprovodných provozně organizačních a stavebních opatření neřeší tolik potřebné zpomalení dopravy, v řadě případů lze pro dopravní zklidnění využít řešení za pomoci jednopruhových, obousměrných komunikací s místy pro míjení vozidel a jiné možnosti zpomalovacích opatření pro omezení vjezdu individuální automobilové dopravy do konkrétních ulic
- zóny 30 se uplatňují jak v obytných oblastech, tak i v urbanisticky koncentrovaných lokalitách, omezení rychlosti se využívá ke snížení rizika dopravní nehody, především při kolizi s chodci a cyklisty, ve Staré Roli dokument spatřuje potenciál pro zavedení Zóny 30 v mnoha ulicích mimo jiné i v ulici Javorová a v zastavěných částech ulice Jabloňová, kde jsou nedostatečně řešeny podmínky pro míjení vozidel
- obytné zóny a ulice je vhodné řešit v lokalitách s nízkou intenzitou dopravy (do 500 vozidel /24 hodin), typicky oblastí rodinného bydlení, pěší doprava pak využívá celý prostor komunikace
- celkově dokument navrhuje ke zklidnění 30 km komunikací (délka vyjadřuje součet obou směrů), z toho 27,5 km jako zóny 30

Cyklistická doprava:

- v cyklistické dopravě není v okolí řešeného území navrhováno doplnění cyklotras v návaznosti na Program rozvoje cyklistické dopravy města KV z roku 2010 (v ulici Jabloňová je potvrzen stav bez opatření a je potvrzena také stávající trasa mezi výrobními areály do Rosnic na náves), obecně se koncepce řídí kategoriemi integrace a segregace, kdy při rychlosti do 30 km/h a intenzitě do 5000 vozidel/24 hod. v obou směrech, nebo při rychlosti do 50 km/h a intenzitě do 3000 vozidel/24 h, se cyklisté mohou pohybovat na vozovce v hlavním dopravním prostoru bez dodatečných prvků

Pěší doprava:

- v pěší dopravě se předpokládá zlepšování kvality dílčích samostatných ploch pro pěší dopravu, jako jsou chodníky, stezky pro pěší nebo společné či oddělené stezky pro pěší a cyklisty, důležitá je také kvalita bezbariérové dostupnosti zastávek MHD (pěší doprava je druhou největší skupinu dopravy s podílem na dělbě přepravní práce 31,9 % ze všech cest)

### Hluková studie k Plánu udržitelné městské mobility Statutárního města Karlovy Vary

UDIMO spol. s r.o., Ing. Pavel Balahura, 08/2019  
schváleno zastupitelstvem města 21.6.2022

O dokumentu:

- v rámci modelu dopravy, při zpracovávání Plánu udržitelné městské mobility, byla vytvořena mapa orientačních hladin akustického tlaku z dopravy, jedná se však pouze o orientační posouzení, na které by měly navazovat podrobnější studie

Stará Role:

- vysoké intenzity automobilové dopravy způsobují u většiny staveb v nejbližším okolí hlavních silničních komunikací města překračování hygienických limitů hluku, nejvíce zatížené oblasti se nacházejí v nejbližším okolí ulic Sokolovská, Nákladní, Západní, Krále Jiřího, Studentská, Kpt. Jaroše a Závodu Míru
- v řešeném území je hluková zátěž z provozu silniční dopravy pro rok 2018 v denní době v severní části území (blíže ulici Závodu Míru) v hlukových pásmech ukazatele  $L_{Aeq}$  70-55 dB (v noci 65-50 dB), v jižní části území 55-45 dB (v noci 50-40 dB)
- hygienický limit hluku pro chráněný venkovní prostor staveb, který je ovlivněn hlukem z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích I. a II. třídy, je uvažován pro den  $L_{Aeq,16h}$  =60 dB(A) a pro noc  $L_{Aeq,BN}$  =50 dB(A)
- hygienický limit je tedy zřetelně překračován v severní části řešeného území pro den i noc a bude třeba zpracovat podrobnější hlukovou studii, která by přesnila mapu hladin akustického tlaku pro řešeném území
- v návrhové části PUMM pro rok 2030 je v ulici Závodu Míru uváděno 57 dB
- pozn. celostátní hluková mapa (<https://geoportal.mzcr.cz>) řešené území nepokrývá

### Projekt DUSP/PDPS II/220 modernizace silnice Závodu Míru Pragoprojekt, a.s., Ing. Jan Froněk, Ing. Pavel Šlapa, 10/2022

O dokumentu:

- projekt řeší modernizaci části silnice II/220 v městské části Stará Role, úsek začíná před křižovatkou ulic Závodu Míru a Javorová a končí cca 115 m za značkou označující konec Karlových Varů, směrem na Nejde
- modernizace spočívá ve výměně konstrukčního souvrství, včetně aktivní zóny ve vybraném úseku, ve zbylých úsecích dojde k odřezování částí asfaltových vrstev, vymění se stávající propustky, upraví se odvodnění, stávající vjezdy, vybuduje se nástupní hrana u autobusové zastávky směrem do Nejdku
- k odřezování dojde nedaleko řešeného území v křižovatce ulic Závodu Míru, Kostelní, Javorová a Jedlová, bude tedy ponecháno stávající situační řešení a šířkové uspořádání i směrové, sklonové a výškové poměry
- v rovném úseku a zatáčce ulice Závodu Míru, přiléhající k severní části řešeného území, dojde k výměně celého konstrukčního souvrství včetně aktivní zóny (celkem se odstraní 1,13 m pod novou niveletou vozovky - konstrukce vozovky 0,63 m + 0,5 m aktivní zóna), zachováno však bude v téměř celém úseku stávající situační řešení a šířkové uspořádání (min. šířka v průměru 7 m), pouze v zatáčce dojde k posunutí vnější hrany vozovky o cca 1,5 m do řešeného území a tím zvětšení vnějšího poloměru a tedy zlepšení průjezdu těžkých nákladních vozidel; tato úprava si vyžádá přeložení chodníku do plochy zeleně v délce cca 30 m a posunutí sloupu veřejného osvětlení
- v místě výměny plně konstrukce vozovky budou obrubníky, betonové žlaby, žlaby s roštem, popřípadě vpustí vyměněny za nové, způsob odvodnění v současné době dle projektu funguje, proto je snaha zachovat současný stav, v řešeném území je umístěna vsakovací jáma, do které je vyústěna drenáž
- vzhledem ke kompletní výměně konstrukce v úseku přiléhajícím k řešenému území, je z hlediska kvality veřejného prostranství škoda, že nedošlo také k revizi šířkového uspořádání a s ohledem na polohu silnice v zastavěném území, nebylo prověřeno uspořádání a doplnění chodníků a případné doplnění či obnova jírovcové aleje (měl by být zájem města Karlovy Vary)

# Analýza zadání a podkladů

## doprava v klidu

### Aktivní a systémové řešení dopravy v klidu

UDIMO spol. s r.o., Ing. Pavel Roháč, 06/2020

schváleno zastupitelstvem města 21.6.2022

O dokumentu:

- celoměstský dokument, který lze zaměřením považovat za územně plánovací podklad
- navrhuje závazné územní zásady dopravy v klidu a dopravních pravidel pro celé území města Karlovy Vary, se zvláštním zřetelem k některým lokalitám, mezi které patří i lokalita Staré Role
- dokument stanovuje střednědobé a dlouhodobé strategie a systém plánování a řízení dopravy v klidu
- cílem je regulace/organizování dopravy, která má umožnit zájemcům o odstavování a parkování vozidel uspokojení potřeb, avšak prioritně bez omezení parkování rezidentů - občanů, vlastníků nemovitostí a osob a firem s místem nebo sídlem podnikání v dané lokalitě
- celoměstská koncepce vytváří metodický rámec zásad, opatření, doporučení a vzorových řešení jako odborný podklad pro plánování dopravy v klidu a následně projektové dokumentace, předpokládá se uplatňování na celém území města a systematická harmonizace s územně plánovací dokumentací
- vychází z tezí: doprava v klidu vyžaduje koncepční a systematický přístup, je to služba veřejnosti využívající veřejné prostory, při organizování této služby se předpokládá její zpoplatnění a optimalizace nabídky, nezbytné je zapojení soukromého sektoru, záměrem je zlepšení kvality bydlení a zvýšení ochrany životního prostředí za předpokladu přijatelné úrovně obsluhy a dostupnosti území
- navrhované principy, zásady a opatření jsou v souladu se Strategií KV<sup>2040</sup>
- dokument vychází z původního, v té době platného územního plánu a zároveň se vyjadřuje k tehdy připravovanému novému a nyní platnému územnímu plánu

Východiska a možnosti pro návrhy opatření doporučená z metodického/koncepčního pohledu dokumentu:

- z hlediska společenského - uplatňovat přístup ovlivňování chování společnosti ve smyslu snižování mobility individuální automobilové dopravy využíváním omezujících opatření formou územních, dopravních, stavebních a finančních organizačních prvků
- z hlediska urbanistického - sledovat přístup zohledňující možnosti i pro jiná funkční využití území pro život města zcela nezbytná a potřebná jako např. humanizace veřejných prostranství s možností shromažďování, klidová zázemí, zeleň a další
- z hlediska územně technického - zabezpečit reálné existující potřeby dopravy v klidu přednostně odstraňující závady na komunikacích v dostupnosti území, přitom nedoporučujeme sledovat realizaci nabídky odpovídající prostému zvyšování automobilizace; při naplňování opatření dopravy v klidu zapracovat příslušný obsah směrnice EU 2018/844, zejména článek 8 - technické systémy budovy, elektromobilita a ukazatel připravenosti budov pro chytrá řešení

Dokument navrhl územní zásady ke snížení mobility individuální automobilové dopravy formou organizování nabídky (společně je třeba podporovat další druhy mobility, především MHD v její dostupnosti a celkové kvalitě). Dokument upozorňuje na fakt, že výchozí stupeň automobilizace roku 2018 v SO ORP Karlovy Vary 524,5 vozidel/1000 obyvatel se k 1.1.2020 zvýšil na 547,9 vozidel/1000 obyvatel, což je nárůst o 4,5 %. Dokument doporučil diskutovat a zvážit redukci parametrů pro výpočet dopravy v klidu v plochách přestavby dle nového územního plánu a tím územní plán uvést do souladu se strategickými cíli a dopravní politikou města.

Navržené zásady:

- vycházet ze stupně automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel
- uplatňovat snížené součinitele redukce počtu stání
- v bytových oblastech a lokalitách se 3 a více podlažími bude nová nabídka odstavných a parkovacích stání řešena mimo uliční prostor, vně zastavěného území; u staveb nebytového charakteru doporučujeme uplatnit součinitel redukce počtu stání s hodnotou 0,4-0,6 podle kvality dostupnosti
- v ostatních oblastech a lokalitách řešit odstavná a parkovací stání dle ČSN 736110 projektování místních komunikací, u staveb nebytového charakteru uplatnit součinitel redukce počtu stání s hodnotou 0,8 (pro vnitřní lázeňské území jsou navržena jiná pravidla)

Dokument navrhl dopravně technické zásady řešení pro tyto oblasti:

- parkování v uličním profilu (s cílem řešení a postupné legalizace/eliminace parkujících a odstavených vozidel na komunikaci v rozporu s legislativou jako je stání v rozporu s šířkou komunikace, na chodníku, v křižovatce, na vegetaci, bránění plynulosti provozu a v zóně se zákazem stání - pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a zajištění dostupnosti území vozidly IZS)
- hromadné parkovací kapacity (rezidentní zabezpečená parkoviště v oblastech bytové výstavby, parkovací domy)
- oblasti placeného stání (organizuje/reguluje dopravu v klidu v závislosti na objektivní poptávce na dopravní obsluhu, dopravně urbanistických záměrech a možnostech území - netýká se řešeného území)
- parkování a odstavování autobusů (netýká se řešeného území)
- dopravně telematickou podporu (netýká se řešeného území)

Pro parkování v uličním profilu platí kombinace možností:

- místní úprava provozu - zavedení jednosměrného provozu, vyznačení parkovacích stání a případných míst pro míjení (výhybny) v případě jednoruňových obousměrných komunikací při intenzitě do 500 vozidel/24 hodin
- stavební úprava - parkovací záliv, stání na chodníku nebo částečně na chodníku
- stavební úprava - zvýšení nabídky parkovacích stání, vybudování nových parkovacích ploch

Pro rezidentní zabezpečená parkoviště v oblastech bytové výstavby platí:

- budovat parkoviště na okraji oblastí bytové výstavby
- v přijatelné docházkové vzdálenosti do 300 m, resp. 5 minut běžné chůze (do srovnatelné docházkové vzdálenosti, jako jsou zastávky hromadné dopravy)
- dokument tyto parkoviště uvažuje u vysokopodlažní zástavby (sídliště)

Pro parkovací domy platí:

- finančně nejnákladnější řešení nedostatku parkovacích míst navrhované v lokalitách největší disproporce mezi nabídkou a poptávkou a současně kde je z hlediska územních podmínek efektivní vícepodlažní uspořádání
- dokument v řešeném území ani jeho okolí nenavrhuje umístění parkovacích domů

Dokument navrhl obecné zásady řešení odstavování vozidel ve stabilizované zástavbě a to zvlášť pro oblasti rodinného bydlení a nízkopodlažní zástavbu do 2 podlaží, lokality zástavby bytových domů od 3 do 4 podlaží a zvlášť pro lokality vícepodlažní zástavby od 5 podlaží.

V oblastech rodinného bydlení a lokalitách nízkopodlažní zástavby do 2 podlaží:

- parkování a odstavování vozidel je možné řešit v rámci uličního profilu formou podélného stání na komunikaci
- u zástavby rodinných domů musí být odstavování vozidel primárně řešeno na soukromých pozemcích, hustota zalidnění kolem 30 osob/ha dovoluje stání vozidel podél jedné strany komunikace i pro oboustrannou rodinnou zástavbu
- u nízkopodlažní zástavby bytových domů do 2 podlaží, s hustotou zalidnění kolem 30 osob/ha, se předpokládá stání vozidel podél jedné strany komunikace pouze pro jednu stranu nízkopodlažní zástavby
- v profilu komunikace je potřeba vytvářet pobytový prostor pro pohyb chodů (alespoň se přibližovat rovnocennému postavení účastníků provozu)

V lokalitách zástavby bytových domů od 3 do 4 podlaží:

- stání lze řešit v rámci uličního profilu pouze v případě jejich šikmého nebo kolmého uspořádání
- také zde platí, že stání vozidel na jedné straně komunikace zabezpečuje nabídku pouze pro jednu stranu nízkopodlažní zástavby

Minimální parametry pro možnost stání v uličním profilu:

- volná šířka vozovky je alespoň 3 m (platí pro komunikace s jednosměrným provozem, v případě obousměrného provozu a intenzity dopravy do 500 vozidel/24 hodin je podmínkou zřízení míst pro míjení dle ČSN)
- pěší doprava využívá chodník o minimální šířce 1 m, pokud chodník chybí nebo slouží k odstavování vozidel, musí být volná šířka vozovky zvětšena o chodecký pás min. šířky 1 m (pohyb chodců ve vozovce lze předpokládat při nízké intenzitě chodců, intenzitě dopravy 500 vozidel/24 hodin a rychlosti nejvíce 30 km/hodinu)
- při intenzitě vozidel vyšší než 500 vozidel/hodinu, obousměrném provozu a zákazu vjezdu nákladních vozidel, mimo dopravní obsluhu, doporučujeme volnou šířku vozovky nejméně 5 m, při provozu vozidel MHD je volná šířka vozovky min. 6 m
- vyšší intenzita pěší dopravy vyžaduje chodník podél komunikace s min. šířkou 2 m
- standardní situace je nezbytné řešit podle příslušných ČSN/TP

V lokalitách zástavby bytových domů od 5 podlaží:

- lokality jsou podrobněji řešeny v samostatných kapitolách
- zásady pro lokality zástavby rodinných domů a nízkopodlažní zástavby bytových domů nabízejí možnosti částečného řešení nabídky odstavných a parkovacích stání v rámci uličního profilu (mělo by být preferováno šikmé a kolmé stání), další nabídka musí být řešena formou kapacitních parkovacích ploch a objektů na okraji obytné zástavby (s garancí místa a zabezpečením)
- řešené území není součástí lokality 5 a více podlažní zástavby řešené dokumentem, navazující území Staré Role od ulice Vančurova na jih, které zahrnuje především sídliště Stará Role je však řešeno
- v řešeném území je navržena rezerva pro parkování (z důvodu nezastavěné plochy, dokument nereflexuje, že plocha je určena pro výstavbu)

# Analýza zadání a podkladů

objekt centra sociálních služeb města

## Centrum sociálních služeb MZZS Karlovy Vary

Prostorová rozvaha nového objektu MZZS

příloha Zadání územní studie

Ing. Tůma, 03/2023

Obecné dotační podmínky:

- IROP 2021-2027
- cíl: sociálnější a inkluzivnější Evropa
- priorita: zlepšení kvality a dostupnosti sociálních a zdravotních služeb, vzdělávací infrastruktury a rozvoj kulturního dědictví
- specifický cíl: podpora socioekonomického začlenění marginalizovaných komunit, domácností s nízkými příjmy a znevýhodněných skupin včetně osob se zvláštními potřebami, pomocí integrovaných opatření, včetně bydlení a sociálních služeb
- aktivita: infrastruktura sociálních služeb
- podpora na nákup budov, zařízení a vybavení, výstavbu budov a stavební úpravy za účelem vytvoření podmínek pro kvalitní poskytování ambulantních a terénních sociálních služeb a pobytových služeb prevence
- aktivity nesmí vést k diskriminaci a segregaci žádné ze sociálně znevýhodněných skupin, musí vést k inkluzi sociálně vyloučených osob či osob ohrožených sociálním vyloučením, případně osob se zdravotním postižením
- nakupovaná vozidla musí splňovat emisní limit 50 g CO<sub>2</sub>/km (CNG/elektro/vodík nebo konvenční paliva benzín/diesel)
- aktivity musí být realizovány v souladu s cíli a zásadami udržitelného rozvoje a zásadou "významně nepoškozovat" (DNHS) v oblasti životního prostředí (udržitelné využívání a ochrana vodních zdrojů, přechod na oběhové hospodářství, prevence omezování znečištění, ochrana a obnova biologické rozmanitosti ekosystémů)

Nový objekt Centrum sociálních služeb MZZS:

- koncentrace sociálních služeb na jednom místě, jednotný informační bod pro uživatele, podpora sociální integrace a podpora nezávislého života, příjemné prostředí s terapeutickými a aktivizačními prvky
- vlastní objekt se zázemím s nízkou energetickou náročností, technologicky vybavený a dlouhodobě provozně udržitelný, přístupný z veřejné komunikace
- prostory pro komplexní administrativní zázemí a hromadné setkávání zaměstnanců při plánování a rozvoji péče terénní služby (kanceláře, zasedací místnost, kuchyňka a hygienické zázemí)
- prostory pro výkon pečovatelské služby (kanceláře pro sociální pracovníky/pracovnice, šatna, kuchyňka, hygienické zázemí, sklad kompenzačních pomůcek)
- prostory pro výkon odlehčovací ambulantní služby (pokoje, bezbariérové hygienické zázemí, společenská místnost s jídelním koutem a prostorem na cvičení)
- prostory pro technické zázemí (archiv administrativy, serverovna, úklid, dílna a sklad údržby vozidel)
- parkování vozidel pečovatelské služby (uvnitř areálu, dobíjecí stanice)

Malá varianta:

- půdorysný rozměr 12x24 m
- 2 nadzemní podlaží (výška objektu cca 6,9 m)
- 2 pokoje ambulantní služby (4 lůžka)
- 1NP ambulantní služba 162 m<sup>2</sup>
- 1NP pečovatelská služba 126 m<sup>2</sup>
- 2NP administrativa 288 m<sup>2</sup>
- užitná plocha objektu 576 m<sup>2</sup>
- zastavěná plocha objektem 360 m<sup>2</sup>
- obestavěný prostor 2556 m<sup>3</sup>

Velká varianta:

- půdorysný rozměr 12x30 m
- 2 nadzemní podlaží (výška objektu cca 6,9 m)
- 3 pokoje ambulantní služby (6 lůžek)
- 1 kancelář navíc
- větší technické zázemí a skladové zázemí
- 1NP ambulantní služba 198 m<sup>2</sup>
- 1NP pečovatelská služba 162 m<sup>2</sup>
- 2NP administrativa 360 m<sup>2</sup>
- užitná plocha objektu 720 m<sup>2</sup>
- zastavěná plocha objektem 450 m<sup>2</sup>
- obestavěný prostor 3195 m<sup>3</sup>

Parkování:

- 20 stání pro vozidla pečovatelské služby
- 10 stání pro vozidla zaměstnanců a klientů

## Výpočet potřebného počtu odstavných a parkovacích stání

podle ČSN 736110 Projektování místních komunikací

doplňeno zpracovatelem územní studie

Potřebný počet odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací:

$$N = O_0 \times k_a + P_0 \times k_a \times k_p$$

O<sub>0</sub> základní počet odstavných stání podle tabulky 34 v ČSN 736110 při stupni automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel

P<sub>0</sub> základní počet parkovacích stání podle tabulky 34 v ČSN 736110 při stupni automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel

k<sub>a</sub> součinitel stupně automobilizace:

1 pro stupeň automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel (ASŘDK)

1,5 pro stupeň automobilizace 600 vozidel/1000 obyvatel (ÚP)

k<sub>p</sub> součinitel redukce počtu stání určený charakterem území a stupně úrovně dostupnosti:

0,4-0,6 (ASŘDK pro bytové oblasti)

0,8 (ASŘDK pro ostatní oblasti města mimo lázeňské území)

**Nebytová stavba - administrativa s malou návštěvností:**

P<sub>0</sub> 35 m<sup>2</sup> kancelářské plochy /0,2 parkovací stání krátkodobé + 0,8 dlouhodobé

$$N = O_0 \times k_a + P_0 \times k_a \times k_p$$

N minimálně pro 35 m<sup>2</sup> (ASŘDK) = 0 x 1 + (1x1x0,6) = 0,6

N maximálně pro 35 m<sup>2</sup> (ÚP) = 0 x 1,5 + (1x1,5x0,8) = 1,2

**Nebytová stavba - domov důchodců:**

O<sub>0</sub> 5 lůžek v domově důchodců /1 dlouhodobé odstavné stání

P<sub>0</sub> 20 obyvatel / 1 parkovací stání

$$N = O_0 \times k_a + P_0 \times k_a \times k_p$$

N minimálně pro 5 lůžek (ASŘDK) = 1 x 1 + (5/20x1x0,6) = 1,15

N maximálně pro 5 lůžek (ÚP) = 1 x 1,5 + (5/20x1,5x0,8) = 1,8

**Malá varianta:**

- administrativa (288 m<sup>2</sup>) 5-10 stání
- ambulantní služba (4 lůžka) 1 stání
- pečovatelská služba (126 m<sup>2</sup>) 2-5 stání

**celkem: 8-16 stání (2-3 krátkodobé, 6-13 dlouhodobé)**

**Velká varianta:**

- administrativa (360 m<sup>2</sup>) 6-12 stání
- ambulantní služba (6 lůžek) 1-2 stání
- pečovatelská služba (162 m<sup>2</sup>) 3-6 stání

**celkem: 10-20 stání (2-4 krátkodobé, 8-16 dlouhodobé)**

Výpočet počtu odstavných a parkovacích stání prověřil, že zadáním požadované počty stání jsou vyšší než normové. Porovnal také doporučené požadavky na počty stání

dle dokumentu Aktivní a systémové řešení dopravy v klidu a závazné požadavky

dle Územního plánu (ovlivnění výpočtů součinitelem stupně automobilizace

i koeficientem redukce počtu stání). Dle článku 14.1.9. normy se v návrhu odstavných

a parkovacích stání musí nejméně dodržet počet vypočítaný. V příznivých podmínkách

je možné navrhnout počet vyšší. V návrhu územní studie může tedy být počítáno

s požadavky dle zadání, které byly stanoveny na základě reálných potřeb nového centra

sociálních služeb města.