



**OSTROV - JÁCHYMOVSKÁ - VLEČKA**

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### údaje o zakázce:

název: Územní studie pro plochy v území Jáchymovské ul. a bývalé vlečky, Ostrov

místo: Ostrov, Karlovarský kraj

### údaje o klientovi - zadavateli:

Město Ostrov

IČ: 00254843

sídlo: Jáchymovská 1, 363 01 Ostrov

kontaktní osoby zadavatele:

Ing. Alexandra Fürbachová, vedoucí odboru rozvoje a územního plánování, telefon: 354 224 805, email: afurbachova@ostrov.cz

Petr Gono, referent odboru rozvoje a územního plánování, telefon: 354 224 825, email: pgono@ostrov.cz

### údaje o architektovi - zpracovateli:

MgA. Pavla Wiszczorová, autorizovaný architekt ČKA 3635

IČ: 64190781

REGIONSTUDIO, Náměstí Dr. Beneše 1321/15, 430 01 Chomutov

telefon: 777 775 784, 773 684 771

email: studio@regionstudio.eu

hlavní architekt: MgA. Pavla Wiszczorová, autorizovaný architekt ČKA 3635

zástupce hlavního architekta: Ing. arch. Rudolf Wiszczor, autorizovaný architekt ČKA 3633

spolupracovali: Atelier PROMIKA s.r.o. - Ing. Václav Pivoňka, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

ČKAIT 0001683, Ing. Petr Macek, Ing. Tomáš Roztočil, Ing. Šárka veselá, Ing. Robin Pešek

Atelier městského inženýrství s.r.o., Ing. Petr Hrdlička - autorizovaný inženýr pro městské inženýrství a stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství ČKAIT 0401000

Jitka Stehlíková - pomocné grafické práce

### datum zpracování:

07/2016

úpravy po projednání 10/2016

**Motto:**

*Jedním z nejdůležitějších sociálních aspektů veřejného prostoru je podnícení ke komunikaci a sociální interakci. Veřejný prostor představuje jeviště společenského života, rámcuje a spoluvytváří mozaiku sociálních akcí, vazeb a vztahů, je také místem formování komunity. Pokud je špatně řešený, odrazuje od komunikace, omezuje kvalitu nebo četnosti interakce a může prohlubovat sociální nerovnost až vyloučení. Pokud je kvalitně řešený, podporuje neformální mezilidské kontakty, povzbuzuje ke komunikaci, eliminuje sociální rozdíly, a dokonce může posilovat naši schopnost vyrovnat se s různorodostí. S jistou mírou nadsázky můžeme říci, že společnost je odrazem stavu svých měst a jejich veřejných prostranství. A samozřejmě i naopak.<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> ČABLOVÁ, Markéta, MACEKOVÁ, Magdalena, MLČÁK, Lumír, NAWRATH, Martin, ŘÍMANOVÁ, Marie, SEDLÁK, Robert a ŠILBERSKÁ, Petra. Prostory, Průvodce tvorbou veřejných prostranství. Partnerství, o.p.s. 2013. 48 s. ISBN 978-80-904918-6-1

# OBSAH

## TEXTOVÁ ČÁST:

### 1. ÚVOD

Řešené území  
Zadání

### 2. PODKLADY

Mapové podklady  
Územně analytické podklady  
Územní plán Ostrov  
Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka  
Aktualizace pasportu zeleně ve městě Ostrově  
Technická mapa města ostrov  
Výsledky ankety pro občany  
Vlastní terénní průzkum zpracovatele  
Metodický návod pro pořízení a zpracování Územní studie veřejného prostranství  
Vlastnické vztahy

### 3. SOUČASNÝ STAV

#### Širší vztahy

Architektura a urbanismus, veřejná prostranství  
Dopravní infrastruktura  
Technická infrastruktura

#### Řešené území

Architektura a urbanismus, veřejná prostranství  
Dopravní infrastruktura  
Technická infrastruktura

### 4. KONCEPCE

#### Architektonicko - urbanistické řešení veřejného prostranství

Základní, ideová koncepce  
Charakter a struktura zástavby (západní část, jižní část, východní část, střed)  
Stávající objekty občanské vybavenosti a výroby  
Veřejná prostranství  
Hierarchie veřejných prostranství  
Systém sídelní zeleně  
Cyklostezka a rekreační část  
Vybavení veřejných prostranství  
Bilance

#### Základní požadavky na stávající a navrhované objekty

### 5. KONCEPCE ŘEŠENÍ INFRASTRUKTURY

#### Řešení dopravní infrastruktury

Návrh hierarchie komunikační sítě města  
Komunikační síť města dle stávajícího územního plánu  
Navržená hierarchie komunikační sítě města  
Šířkové uspořádání prostoru místních komunikací  
Parkování

#### Řešení technické infrastruktury

Zásobování vodou  
Zásobování požární vodou  
Kanalizace  
Zásobování teplem ze systému CZT  
Zásobování plynem

Zásobování elektrickou energií  
Veřejné osvětlení  
Spoje

## 6. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

## 7. SEZNAM PODKLADŮ

### GRAFICKÁ ČÁST:

001.1	Širší vztahy	1:7500
001.2	Širší vztahy - komunikační síť	1:7500
002	Urbanistická koncepce - Regulační výkres	1:1000
003	Koncepce veřejných prostranství	1:1000
004.0	Koncepce technické infrastruktury	1:1000
004.1	Vodovod	1:1000
004.2	Kanalizace	1:1000
004.3	Plynovod	1:1000
004.4	Elektrická energie	1:1000
004.5	Centrální zásobování teplem	1:1000
005	Koordinační výkres	1:1000
006	Zákres do ortofotomapy a katastrální mapy	1:1000
007.1	Vizualizace - pohled na město od jihovýchodu	
007.2	Vizualizace - pohled na město od jihozápadu	
007.3	Vizualizace - pohled na město od severozápadu	
007.4	Vizualizace - pohled od jihovýchodu	
007.5	Vizualizace - pohled od jihozápadu	
007.6	Vizualizace - pohled ze severu	
008	Vlastnické vztahy	1:1000

### TABULKOVÁ ČÁST:

#### Bilance s odhadem nákladů

01.1	Bilance zastavitelných ploch s odhadem nákladů
01.2	Bilance veřejných prostranství a technické infrastruktury s odhadem nákladů
01.3	Rekapitulace bilancí s odhadem nákladů

#### Bilance technické infrastruktury

02.1	Bilance zásobování pitnou vodou
02.2	Bilance odkanalizování území
02.3	Bilance zásobování teplem CZT
02.4	Bilance zásobování teplem
02.4	Bilance zásobování plynem
02.6	Bilance zásobování elektrickou energií
02.7	Rekapitulace bilančních nároků technické infrastruktury

#### Seznam dotčených parcel

03	Seznam dotčených parcel
----	-------------------------

### DOKLADOVÁ ČÁST:

#### Existence sítí

01.1	ČEZ Distribuce, a.s.
01.2	ČEZ ICT Services, a.s.
01.3	Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN)
01.4	RWE Distribuční služby, s.r.o.
01.5	Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

#### Vyjádření dotčených organizací

02.1	Policie České republiky, Dopravní inspektorát
02.2	ČEZ Distribuce, a.s.
02.3	Ostrovská teplárenská, a.s.
02.4	RWE Distribuční služby, s.r.o. (GasNet, s.r.o.)
02.5	Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

# 1. ÚVOD

## Řešené území

Řešené území bylo stanoveno v zadání na plochu ohraničenou na západní straně ulic Jáchymovská, na východě ulic Družební, Krušnohorská, Máchova a Dukelských hrdinů, z jihu řešené území uzavírá ulice Nádražní. Řešené území je situováno v centrální části města Ostrov a tvoří hraniční území mezi historickým jádrem a novou částí města. Řešené území zadáním má rozlohu 172 931 m<sup>2</sup>. V rámci výrobních výborů pak bylo řešené území upravováno s ohledem na nutné návaznosti a souvislosti a výsledné řešené území získalo rozlohu 187 497 m<sup>2</sup>.

## Zadání

Zadání územní studie bylo zpracováno ve smyslu ust. § 30, odst. 2 zákona č. 183/2006, SB., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon) v listopadu 2015. Pořizovatelem je Městský úřad Ostrov, odbor rozvoje a územního plánování, zpracovatelem zadání je Petr Gono. Zadání vymezilo řešené území, popsalo důvody pro pořízení územní studie a stanovilo hlavní cíle rozvoje území. Zadání dále stanovilo požadavky na zpracování územní studie vyplývající z platné územně plánovací dokumentace a okruhy problémů k řešení. Nakonec zadání stanovilo i požadavky na rozsah a způsob zpracování územní studie a průběh zpracování, formáty vyhotovení, kvalifikaci zpracovatele a termín předání územní studie.

# 2. PODKLADY

## Mapové podklady

Pro zpracování územní studie byly poskytnuty objednatelům ve formě Ortofoto ČR a vrstevnic ZABAGED, které byly dokresleny a dále byla využita digitální katastrální mapa katastrálního území Ostrov nad Ohří z Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního.

## Územně analytické podklady

Územně analytické podklady poskytly především informace o hodnotách a limitech v území. Protože řešené území je vzhledem k velikosti města poměrně rozsáhlé a zároveň tvoří rozhraní mezi starou a novou částí města, poskytly územně analytické podklady přehled o jevech v rozsahu celého města jako rámce pro širší vztahy řešeného území.

Z limitů a hodnot v **krajině** poskytly informace především o poloze vodních toků a ploch, mokřadů, záplavové území Q<sub>100</sub>, aktivní zóně záplavového území a rozvodnicích či o územním systému ekologické stability. Řešeného území se z těchto jevů týkají pouze hranice rozvodnic. Řešené území je rozděleno rozvodnicemi na tři části, malá severní část patří do rozvodí Jáchymovského potoka severně od řešeného území, západní polovina patří do rozvodí potoka Bystřice a svažuje se směrem do zámeckého parku, východní polovina zbylého řešeného území se svažuje jihovýchodním směrem do údolí potoka Bystřice jižně za Nádražní ulici. Z parků a zelených rekreačních ploch není v řešeném území žádný evidován jako jev územně analytických podkladů. Nejbližším zeleným rekreačním územím je zámecký park a pak park Na Kopci. Mezi další významné rekreační plochy města patří území kolem Boreckých rybníků na severu, lesy v okolí vrchu Zřícenina na jihu, lesy východně od města směrem na Mořičov a samozřejmě zahrádkové osady podél Jáchymovského potoka, západně od zámeckého parku, východně od parku Na Kopci a na severu u nemocnice a Boreckých rybníků.

Z **urbanistických hodnot** města a struktury zástavby poznáme rozložení hlavních veřejných prostranství města, památkově chráněná území a kompoziční prvky. Mezi hodnoty města patří samozřejmě i dochovaná struktura zástavby. Mezi hlavní veřejná prostranství patří Staré náměstí jako střed historické části města a Mírové náměstí jako střed nové části města. V řešeném území se žádné významné veřejné prostranství nenachází. Historické jádro města je chráněno jako městská památková zóna, část nové části města je vyznačena také jako chráněné území, dle informací zadavatele a databáze Monumnet, však zatím chráněna není. Mezi významné kompoziční prvky patří historické jádro města a nově založená část města z 50. let jako urbanisticky hodnotné území. Záměrně budované kompoziční osy se nacházejí v zámeckém parku a v nové části města je tvoří Hlavní a Masarykova ulice, kompozice Domu kultury a Městského centrálního tržnice na Mírovém náměstí a navazující řada objektů občanské vybavenosti. Do řešeného území zasahuje na západní straně východní část zástavby podél Jáchymovské ulice, která patří do městské památkové zóny na severovýchodní části do řešeného území, zasahuje část nové části města, která je označena jako součást urbanisticky hodnotného území sídliště. Část zasahující do řešeného území je však zastavěna standardní panelovou zástavbou. Co se týče **struktury zástavby**, provedli jsme analýzu pomocí katastrální mapy a dat v nahlížení do katastru nemovitostí. Stávající struktura zástavby je zaznamenána ve schématu a rozbor struktury zástavby je blíže popsán v kapitole 3. Současný stav v části Širší vztahy, v části Architektura a urbanismus, veřejná prostranství.

Z hlediska **využití území** lze vysledovat využití jednotlivých ploch, které jsme pro účely analýzy zpřesnily a upravily dle nahlížení do katastru nemovitostí. Využití území souvisí se strukturou zástavby a je blíže popsáno v kapitole 3. Současný stav v části Širší vztahy, v části Architektura a urbanismus, veřejná prostranství.

Z oblasti **problémů a rozvoje** lze identifikovat území navržená k obnově. V řešeném území se nacházejí skupiny garáží, které jsou označeny jako problémy a určeny k obnově území (asanaci).

Z **dopravní infrastruktury** územně analytické podklady poskytly informace o zařazení komunikací do tříd podle dopravního významu a o veřejné hromadné, cyklistické a turistické dopravě. Tyto informace byly doplněny z dostupných mapových podkladů a internetových mapových podkladů a bylo s nimi pak dále pracováno i s ohledem na informace uvedené v územním plánu města.

Z územně analytických podkladů, na základě poskytnutých mapových podkladů, veřejně přístupných internetových mapových podkladů a analýzou katastrální mapy v nahlížení do katastru nemovitostí byla vytvořena pracovní **analytická schémata města**, která byla diskutována v rámci výrobního výboru. Tato schémata pak sloužila pro určení základních strategií návrhu, bez těchto schémat by koncepce návrhu nemohla dostatečně navázat na stávající hodnoty v území, rozvíjet je a odstraňovat problémy dalšího rozvoje.

### Územní plán Ostrov

Územní plán Ostrov byl překlopen na základě § 188 odst. 1 z Územního plánu města Ostrov z roku 2002. Zpracovatel návrhu překlopení byl Ing. arch. Luděk Vystyd, úpravu návrhu provedl Ing. arch. Jaroslav Aust. K schválení pořízení upraveného návrhu došlo 26.11.2009, územní plán byl naposledy upraven v listopadu 2013 a vydán formou opatření obecné povahy č.j. 01/2013, které nabylo účinnosti dne 3.1.2014. Územní plán definuje v koncepci rozvoje území jako základní prioritu rozvoje města i jeho částí intenzifikaci, zefektivnění a zkvalitnění existujícího potenciálu území, zařízení a staveb formou podstatného zkvalitnění údržby, modernizace a rekonstrukce a vhodnou dostavbou.<sup>1</sup> V návrhu urbanistické koncepce je na prvním místě navržena jako obecně platné pravidlo zástavba proluk současně zastavěného území a na druhém místě zástavba dnes nezastavěného území podél stávajících městských komunikací - většinou jednostranná dostavba ulice, zároveň územní plán požaduje zachovat historickou strukturu sídel a dále jí rozvíjet.<sup>2</sup> Dostavba všech zastavitelných proluk v současně zastavěném území (nevyužité plochy ležící ladem, plochy ZPF využívané jako zahrádky a zahrádkové kolonie a devastované plochy při stávajících výrobních areálech) je dále zmíněna v koncepci plošného uspořádání sídel.<sup>3</sup> Územní plán dále stanovuje podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití a dělí území do ploch s rozdílným způsobem využití, pro která jsou vždy stanovena základní doporučená, hlavní, přípustná, podmíněně přípustná a nepřípustná funkční využití staveb v nich umístěných.<sup>4</sup> K regulaci využití území stanovil územní plán pro jednotlivé druhy ploch s rozdílným způsobem využití tyto limity: koeficient zastavění pozemku, maximální podlažnost a minimální ozelenění pozemku. Koeficient zastavění pozemku udává dle územního plánu maximální procentní podíl zastavěné plochy všech staveb na pozemku, vyjma zpevněných pojízdných či pochozích ploch, k celkové ploše pozemku. Maximální podlažnost udává maximální počet běžných nadzemních podlaží objektu. Pokud územní plán připouští navíc podkroví (dále také P) ve střeše sedlové nebo valbové, pak s výškou nadezdívky maximálně do výše 1,5 m. Podkroví v mansardové střeše se dle územního plánu považuje za běžné nadzemní podlaží. Vyšší stávající objekty než 5 nadzemních podlaží budou dle územního plánu ponechány. Mohou být přistavěny nástavbou v podkroví. Minimální procento ozelenění pozemku územní plán stanovil jako minimální procentní podíl zeleně (tj. nízké zeleně na nezpevněných plochách k ploše pozemku).<sup>5</sup>

Řešeném území se nachází v zastavěném území, územní plán jej vymezil jako plochu, kde podmínky využití území stanoví regulační plán. V řešeném území jsou vymezeny stabilizované plochy bydlení v bytových domech (BH), plochy bydlení v rodinných domech - městských a příměstských (BI), plochy smíšené obytné městské (SM) a plochy dopravní infrastruktury (vyznačeny šedě). Řešeným území pak procházejí stávající trasy dopravní infrastruktury - místní komunikace a cyklotrasy. V řešeném území nejsou navrženy žádné nové trasy dopravní infrastruktury. Územní plán v řešeném území vymezil zastavitelné plochy Z13, Z16 (2x), Z20, Z21, Z22, Z26, Z27, Z37, Z79 (3x). Pro jednotlivé zastavitelné plochy byly stanoveny konkrétní podmínky.<sup>6</sup> Z veřejně prospěšných staveb územní plán v řešeném území vymezil plochy s možností

<sup>1</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Textová část územního plánu, kapitola 2.1 Koncepce rozvoje území. Cheb, listopad 2013. 5 s.

<sup>2</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Textová část územního plánu, kapitola 3.1 Návrh urbanistické koncepce. Cheb, listopad 2013. 7 s.

<sup>3</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Textová část územního plánu, kapitola 3.2 Koncepce plošného uspořádání sídel. Cheb, listopad 2013. 7 s.

<sup>4</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Textová část územního plánu, kapitola 6.1 Základní regulace zástavby území, 6.2 Výčet ploch s rozdílným způsobem využití, 6.3 Regulace a limity prostorového využití území. Cheb, listopad 2013. 32 s.

<sup>5</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Textová část územního plánu, kapitola 6.5 Limity využití území. Cheb, listopad 2013. 40 s.

<sup>6</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Textová část územního plánu, kapitola 6.6 Seznam ploch s rozdílným způsobem využití, jejich regulačními prvky a limity zástavby a ochranné režimy. Cheb, listopad 2013. 41 s.

vyvlastnění VA13 a VA24 jako plochy asanačních úprav a demolice staveb a plochy s možností vyvlastnění i uplatnění předkupního práva WD43 jako plochy dopravy.<sup>7</sup>

Seznam územním plánem vymezených zastavitelných ploch:

- Z13 (20-BM) dostavba proluky severně nad supermarketem Penny
- Z16 (B10) dostavba vnitrobloku u Lidické a Jáchymovské ulice západně od vlečky - řešení dle RP
- Z20 (18-SM) dostavba proluky severně nad supermarketem Plus
- Z21 (19-SM) dostavba proluky jižně pod supermarketem Plus
- Z22 (22-SM) dostavba proluky východně za supermarketem Penny za vlečkou
- Z26 (26-SM) dostavba proluky mezi Jáchymovskou ulicí, nádražní ulicí a vlečkou - severní část
- Z27 (27-SM) dostavba proluky mezi Jáchymovskou ulicí, Nádražní ulicí a vlečkou - jižní část
- Z37 (II./OS-SM) změna plochy garáží na smíšené území městské
- Z79 (XXIII./OS\_DO) veřejné parkoviště - u Zámku; pěší a dopravní komunikace a veřejné parkoviště v prostoru před zámkem, úprava křížení ulic Karlovarské a Nádražní; parkoviště na ploše stávající požární zbrojnice včetně pěších propojek; nová propojka ul. Nádražní a ul. Dukelských hrdinů

Seznam územním plánem vymezených veřejně prospěšných staveb:

- VA13 (D13) - demolice skupiny řadových garáží v bloku mezi Jáchymovskou ulicí a vlečkou
- VA24 (II.) - demolice řadových garáží ve vnitrobloku ulic Jáchymovská a Zahradní, rozvojová plocha II./OS-Sm - změna plochy garáží na území smíšené městské
- WD43 (XXIII./OS-DO) - veřejné parkoviště u Zámku; pěší a dopravní komunikace a veřejné parkoviště v prostoru před zámkem, úprava křížení ulic Karlovarské a Nádražní; parkoviště a ploše stávající požární zbrojnice včetně pěších propojek; nová propojka ul. Nádražní a ul. Dukelských hrdinů

Konkrétní podmínky stanovené územním plánem pro jednotlivé vymezené zastavitelné plochy:<sup>8</sup>

- Z13 Plocha změny č. 20 – BM BH  
Funkční využití území: bydlení městské  
Index zastavění pozemku: 60  
Forma zastavění: polyfunkční bytové domy v proluce severně nad supermarketem „Penny“  
Maximální počet podlaží: III.N.P. + podkroví
- Z16 Plocha změny č. B10 BH  
Funkční využití území: bydlení městské  
Index zastavění pozemku: 60  
Forma zastavění: dostavba vnitrobloku u Zahradní a Lidické ulice západně od vlečky – řešení dle regulačního plánu  
Maximální počet podlaží: V.N.P. + podkroví  
Ochranné režimy a limity: demolice řadových garáží
- Z20 Plocha změny č. 18 SM  
Funkční využití území: smíšené území městské  
Index zastavění pozemku: 60  
Forma zastavění: dostavba proluky polyfunkčním nebytovým domem severně nad supermarketem Plus  
Maximální počet podlaží: III.N.P. + podkroví
- Z21 Plocha změny č. 19 SM  
Funkční využití území: smíšené území městské  
Index zastavění pozemku: 60  
Forma zastavění: dostavba proluky jižně pod supermarketem Plus polyfunkčním nebytovým domem  
Maximální počet podlaží: III.N.P. + podkroví
- Z22 Plocha změny č. 22 SM  
Funkční využití území: smíšené území městské  
Index zastavění pozemku: 60  
Forma zastavění: nebytový objekt v proluce východně od supermarketu Penny za vlečkou s možností bydlení  
Maximální počet podlaží: II.N.P. + podkroví
- Z26 Plocha změny č. 26 SM  
Funkční využití území: smíšené území městské

<sup>7</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Textová část územního plánu, kapitola 7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Cheb, listopad 2013. 62 s.

<sup>8</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Textová část územního plánu, kapitola 6.6 Seznam ploch s rozdílným způsobem využití, jejich regulačními prvky a limity zástavby a ochranné režimy. Cheb, listopad 2013



Index zastavění pozemku: 60

Forma zastavění: polyfunkční zástavba proluky mezi vlečkou a Jáchymovskou ulicí - severní část  
Maximální počet podlaží: IV.N.P. + podkroví

- Z27 Plocha změny č. 27 SM  
Funkční využití území: smíšené území městské

Index zastavění pozemku: 60

Forma zastavění: polyfunkční zástavba proluky mezi vlečkou a Jáchymovskou ulicí - jižní část  
Maximální počet podlaží: IV.N.P. + podkroví

- Z37 Plocha změny č. II./OS SM  
Funkční využití území: smíšené území městské

Index zastavění pozemku: 60

Forma zastavění: změna plochy garáží na smíšené území městské

Maximální počet podlaží: V.N.P. + podkroví

Ochranné režimy, limity: respektovat podmínky městské památkové zóny, rozšíření již navrženého rozvojového území dle ÚPD, přestavbové území, po demolici garáží nutno provést kontrolní analýzy půdy a v případě nutnosti provést dekontaminaci území v souladu s platným zákonem o odpadech

### **Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka**

Regulační plán zpracovaný Ing. arch. Ivanem Štrosem nabyt účinnosti 21. 6. 2004 (tedy před vstoupením v platnost nového stavebního zákona), k regulačnímu plánu bylo postupně vydáno 6 změn. Regulační plán a jeho změny č. 1 až 6, byly k dispozici v částečné podobě. K regulačnímu plánu a jeho změnám č. 1 až 3. nebyly k dispozici textové části. Změna č. 1 nabyt účinnosti v roce 2006, změny č. 2 a 3. v roce 2008, změna č. 4 v roce 2009, změny č. 5 a 6. nabyt účinnosti v roce 2010. V červenci roku 2015 bylo zahájeno projednání návrhu zadání změny č. 7 tohoto regulačního plánu. Toto zadání neměl zpracovatel této územní studie k dispozici. K regulačnímu plánu nebyl k dispozici právní stav po vydání změn. Území řešené regulačním plánem odpovídá řešenému území touto územní studií. Vzhledem k poměrně velkému počtu změn tohoto regulačního plánu a jeho nabytím účinnosti před vstoupením v platnost nového stavebního zákona zadavatel usoudil o nutnosti zpracovat tuto územní studii. V zadání této studie pořizovatel územní studie výslovně uvádí, že řešené území je řešeno regulačním a územním plánem. Tyto dvě dokumentace byly pořizeny v roce 2002 a 2004, od této doby jsou měněny víceméně formálně, koncepce řešení po dobu jejich platnosti měněna nebyla. Obě dokumentace sice navrhují způsob zástavby v řešeném území včetně sítí dopravní a technické infrastruktury, avšak realizace záměrů zakotvených v těchto dokumentacích je v krátkodobém horizontu nerealizovatelná a mnohdy i přežilá.<sup>9</sup>

### **Aktualizace pasportu zeleně ve městě Ostrově**

Aktualizace pasportu zeleně ve městě Ostrově zpracovaná Ing. Janem Machovcem v září 2007 poskytla základní přehled o stavu zeleně ve městě v době zpracování pasportu a o problémech v této oblasti. Řešené území se nachází v plochách označených č. 13, 31, 38, 39, 41, 42 a 43. V řešeném území se nacházejí především plochy trávníků, několik málo ploch keřů a vzrostlé stromy především v ulici Jáchymovské a Krušnohorské, u vysokých panelových domů na východní hraně řešeného území a podél cyklostezky po tělese bývalé vlečky.

**Z vzrostlých alejových stromů v ulicích** nalezneme v řešeném území v ulici Jáchymovská zbytky aleje z lípy srdčité (*Tilia cordata*) s šířkou koruny 4-6 m (stav uváděný v roce 2007 po řezu), výškou 5-10 nebo 10-15 m ve věkové kategorii 40-60 let, s perspektivou až na výjimky bezproblémové existence 10-30 let. V Krušnohorské ulici se nachází také alej z lípy srdčité, zde jsou stromy starší a vzrostlejší s šířkou koruny 10-15 m, výškou 15-20 m ve věkové kategorii 60-100 let, s perspektivou bezproblémové existence 10-30 let. V krátkém neprůjezdném úseku Krušnohorské ulice ústící do ulice Jáchymovská se nachází alej 6 lip velkolistých (*Tilia platyphyllo*) s šířkou koruny 8-10 m, výškou 10-15 m ve věkové kategorii 60-100 let s perspektivou až na výjimky bezproblémové existence 10-30 let, u těchto lip jsou uváděny poškozené kořeny. V ulicích Školní a Bezručova, navazujících na řešené území ze západního směru, se také nacházejí zbytky lipových alejí z lip srdčitých s šířkou koruny 6-8 m, výškou 10-15 m ve věkové kategorii 40-60 let, s perspektivou bezproblémové existence minimálně 30 let. Lipové aleje nalezneme i v dalších ulicích města např. v ulici Halasova, Lipová, Vančurově, S. K. Neumanna, někde také v kombinaci s kaštanem (*Aesculus hippocastanum*) a javory (*Acer pseudoplatanus*, *Acer platanoides*), v nově vysazovaných alejích jsou často užívány javor mléč (*Acer platanoides*) např. v ulici Hlavní a Lidické. V ulici Hlavní je alej tvořena dvojitou řadou hlohů jednosemenných (*Crataegus monogyna*) v zeleném pásu uprostřed ulice a ta je doplněna na stranách chodníků řadou javorů (*Acer platanoides*) po každé straně ulice. Hlohy i javory dosahují stáří mezi 20-40 lety a jsou postupně obnovovány. Z výše uvedeného je patrné, že aleje mají své místo v ulicích Ostrova již několik desetiletí, obohacují město o prvek zeleně ve veřejném uličním prostoru, je o ně pečováno, někde i zanikají a proto je třeba s nimi v návrhu veřejného prostranství počítat.

**Výrazné solitérní stromy** se v řešeném území nachází také, některé jsou ve veřejném prostoru a některé jsou na pozemcích soukromých zahrad. Mezi nejvýraznější solitéry ve veřejném prostoru patří dub letní

<sup>9</sup> GONO, Petr. Územní studie pro plochy v území Jáchymovské ul. a bývalé vlečky, Ostrov - Zadání. Městský úřad Ostrov, Odbor rozvoje a územního plánování, Ostrov listopad 2015. 3 s.

(Quercus robur) na parkovišti mezi ulicí Jáchymovská a areálem NG Elektro, nedaleký jasan ztepilý (Fraxinus excelsior) u parkoviště v ulici Jáchymovská, u vstupu do zámeckého parku z prostoru před radnicí kaštan (Aesculus hippocastanum) všechny ve věkové kategorii 60-100 let. Z dálky viditelná je také lípa (Tilia cordata) ve dvoře mezi bytovými domy a garážemi u severního Penny Marketu ve věku 20-40 let.

**Na významných prostranstvích města** jako je Staré náměstí a Mírové náměstí se nacházejí řady stromů, menší náměstí Malé náměstí a náměstí U Brány jsou bez stromů. Na Starém náměstí jsou dvě řady malých javorů Acer platanoides 'Globosum' s přibližně 3 metrovou korunou ve věkové kategorii 10-20 let, s dlouhodobou perspektivou na daném stanovišti minimálně 30 let. Tento javor je velmi rozšířená odrůda javoru a kulovitým růstem, který se uplatňuje jak v malých, tak ve větších zahradních úpravách, vysazuje se soliterně nebo v menších skupinách. Hojně využívaná odrůda pro řadovou výsadbu v místech s omezeným prostorem jak v zahradách, tak parcích a městech. Tyto javory nahradily starší Acer platanoides, kdy některé se sníženou sadovnickou hodnotou a ve věkové kategorii 40-60 let ještě na náměstí najedeme. Ve východní části náměstí najdeme ještě dvě starší lípy (Tilia cordata). Mírové náměstí prošlo a bude procházet posupnou výměnou dřevin a najdeme zde lípy (Tilia cordata, Tilia platyphylla) ve věkové kategorii 20-60 let, hlohy (Crataegus monogyna) ve věkové kategorii 10-40 let, ale i některé další druhy.

**Program změn** uvedený v Aktualizaci pasportu zeleně ve městě Ostrově jasně uvádí 18 nejproblématictějších míst městské zeleně, které je vhodné, popřípadě nezbytné do 10 (maximálně 15) let komplexně řešit. Do těchto míst by mělo být směřováno zvýšené úsilí a mělo by být prostorem pro dosadby. Program změn doporučuje výsadby nebo obnovy stávajících alejí v několika ulicích (Jáchymovská, U Nemocnice, U Koupaliště, Lidická, Lipová, Vančurova, Nádražní, Hlavní). V řešeném území konkrétně program změn doporučuje:

- V ulici Jáchymovské zvážit kompletní obnovu a doplnění dožívající lipové aleje (od doby zpracování pasportu před téměř deseti lety bylo několik stromů již odstraněno a v pasportu je uváděno, že mezi lety 1997-2007 bylo odstraněno mnoho jedinců z této aleje). Mezi stávajícími stromy v ulici Jáchymovská vybrat perspektivní jedince, ostatní odstranit a vysázet nové stromy.
- Obytné domy v ulici Jáchymovské odclonit od areálů obchodních domů, nejlépe vysokokmennými stromy kvůli přehlednosti.
- Clonové výsadby mezi obytnými domy v ulici Družební a areály obchodních domů v řešeném území z vysokokmenů a keřových porostů.
- Sídliště v severní části ulice Družební kompletně doplnit vzrostlou zelení - alejovými stromy s vysoko nasazenou korunou, pro území je nutný samostatný projekt spojený s návrhem na využití prostor vnitrobloků.

### Technická mapa města Ostrov

Technická mapa města byla vyžádána kvůli podrobnosti inženýrských sítí, polohopisu a výškopisu v řešeném území. Technická mapa byla předána, avšak její obsah neodpovídá vyhlášce č. 233/2010 Sb., o základním obsahu technické mapy obce (především neobsahuje polohopis a výškopis) ani neodpovídá obecně závazné vyhlášce OZV č. 4/2014, o vedení technické mapy města, kterou vydalo město Ostrov. Částečně lze použít některé trasy inženýrských sítí elektro, kabel TV, plyn, teplovod. Pro jistotu však byli všichni správci sítí požádáni o vyjádření k existenci sítí a zaslání digitálních podkladů poloh stávajících sítí v řešeném území. Pro dopravní řešení technickou mapu nelze použít, neboť neobsahuje žádné údaje o polohopisu a výškopisu - návrh dopravního řešení tedy bude navrhován bez ohledu na výškové poměry v podrobnosti technické mapy, jediné výškové poměry lze zjistit z vrstevnic a pohledově v terénu.

### Výsledky ankety pro občany

Anketa pro občany Územní studie Jáchymovská ul. - vlečka v Ostrově vznikla na základě zadání územní studie a byla zpracována formou dotazníku vyvěšeného na webových stránkách města v období mezi 1.3. - 18. 4. 2016. Anketa obsahovala pro orientaci i ortofotomapu řešeného území s vyznačenou hranicí řešeného území a názvy ulic a důležitých objektů. V dotazníku bylo celkem sedm otázek. Otázky zjišťovaly využití řešeného území respondenty, cíl cest respondentů v a přes řešené území, četnost a druh použitých dopravních prostředků, respondenti mohli vypsát, co považují v řešeném území za hodnotné, co se jim na současné podobě území nelíbí, co by v území rádi viděli a do poslední volné otázky mohli dodat cokoliv, co chtěli sdělit.

Dotazník navštívilo na webové stránce 499 respondentů, 418 respondentů si dotazník pouze zobrazilo, 35 respondentů dotazník nedokončilo a 46 respondentů dotazník dokončilo a odeslalo. Menší míra úspěšnosti vyplnění dotazníku vyplývá z náročnosti dotazníku v tom, že požadoval konkrétní odpovědi na otázky ohledně hodnot, problémů a využití a nenabízel již předpřipravené odpovědi pro zaškrtnutí. Zpracovatel územní studie považuje tento způsob dotazování po hodnotách a problémech, které respondenti píšou na základě vlastních názorů za vhodnější a věrohodnější pro účel zjištění opravdových názorů respondentů. Zpracovatel územní studie (architekt) není ten, kdo ví předem seznam jevů, které respondenti budou považovat za hodnotu či problém a tudíž není relevantně možné vytvořit takový seznam předem. Tento názor zpracovatele této územní studie také podporují odpovědi respondentů v poslední otázce dotazníku „Chtěli byste ještě něco dodat?“, kdy respondenti uvádějí:

- *Víc takových nápadů od města. Vůbec veřejnost nezapojujete!*

- *Než bude rozhodnuto, je třeba dát možnost se vyjádřit - jako teď.*
- *Děkuji za tuto anketu. Jsem zvědavá, jestli se podaří najít takové řešení, které bude krásné a praktické.*
- *Chtěla bych požádat, abyste o rozvoji tohoto území vedli řádnou veřejnou diskuzi, vypsalí transparentní architektonickou soutěž a průběžně informovali občany o navrhovaných řešeních. Jinak děkuji za možnost vyjádřit se.*

### **Shrnutí výsledků dotazníku v jednotlivých otázkách:**

Na dotaz „**Jak využíváte vyznačené řešené území bývalé vlečky a Jáchymovské ulice?**“ odpověděli respondenti:

- bydlím
- nakupuji
- procházím pěšky
- projíždím na kole
- procházím se
- běhám
- venčím psa

Na dotaz „**Jaký je cíl Vašich cest přes území bývalé vlečky a Jáchymovské ulice?**“ odpověděli respondenti:

- městský úřad
- knihovna
- poliklinika
- zámecký park
- hřbitov
- Staré náměstí a centrum města
- klášter
- dům dětí a mládeže
- kostel
- autobusová zastávka
- kulturní dům
- tržiště na náměstí
- vlakové nádraží
- nemocnice
- zahrádky
- garáž
- Karlovy Vary
- Hroznětín
- Velas (na kole)

Na dotaz „**Jakou dopravu a jak často pro Vaše cesty z/do území bývalé vlečky a Jáchymovské ulice využíváte?**“ odpověděli respondenti:

- autem řešené území navštěvuje 2x-3x týdně 29,5 % respondentů, nikdy 20,5 % respondentů a každý den 15,9 % respondentů
- pěšky řešené území navštěvuje každý den 36,4 % respondentů, 2x-3x týdně také 36,4 % respondentů a 3x-5x za měsíc 18,2 % respondentů
- na kole řešené území navštěvuje méně než 3x za měsíc 20,5 % respondentů, nikdy 18,2 % respondentů, 2x-3x týdně 15,9 % respondentů, 3x-5x za měsíc 11,4 % respondentů a každý den jenom 4,5 % respondentů
- městskou hromadnou dopravou navštěvuje řešené území málo respondentů, 38,6 % respondentů uvedlo, že řešené území městskou hromadnou dopravou nenavštěvuje nikdy, méně než 3x za měsíc navštěvuje řešené území 9,1 % respondentů, každý den 2,3 % respondentů
- meziměstským autobusem také nenavštěvuje řešené území mnoho respondentů, 31,8 % uvedlo, že řešené území meziměstským autobusem nenavštěvuje nikdy, 2x-3x týdně navštěvuje řešené území 4,5 % respondentů, 3x-5x měsíčně navštěvuje řešené území 4,5 % respondentů, meziměstským autobusem navštěvuje řešené území 2,3 % respondentů

Na dotaz „**Co považujete v území bývalé vlečky a Jáchymovské ulice za hodnotné?**“ odpověděli respondenti:

- cyklostezka (mimo silniční provoz)
- volný prostor - hodnota do budoucna

- potenciál velké travnaté plochy, louky, zelené plochy, čtvrtový park
- pohled na hory, výhledy do okolí, nestísněné prostředí
- malý provoz aut
- propojení obou částí města, bezprostřední blízkost obou center města
- rozcestník a spojka - všestranné využití, komunikační síť
- ponechat budovu bývalé stanice přírodovědců
- byla tam železnice do Jáchymova
- možnost si po cestě nakoupit v obchodních domech
- možnost rozšíření parkovacích možností (např. pro přilehlou ulici Kollárova, kde je nedostatek parkovacích míst)

Na dotaz „**Co se Vám na současné podobě řešeného území nelíbí?**“ odpověděli respondenti:

- nedostatek či nenavazující komunikace pro pěší a nevyřešená křížení na cyklostezce (chybí chodníky, přechody pro chodce přes Jáchymovskou ulici, bezpečné přejezdy pro cyklisty na cyklostezce přes Jáchymovskou ulici, komplikovaný přejezd zpět na stezku ve směru bývalých kolejí dál na Jáchymov přes semaforey, napojení stezky přes ulici Krušnohorskou, pokračování stezky na jih)
- nedostatečná údržba, odpadky, psí výkaly, bahnité cesty
- nedostatečné osvětlení (obavy při procházení kolem např. heren)
- nedostatek mobiliáře (odpadkové koše, lavičky např. v ulici Družební, Máchova a Karlovarská - v trase na hřbitov, nedostatečné hřiště před 1. ZŠ)
- nevhodné využití objektů (herny, bar, hospoda u Adama)
- nevyužité objekty (budova bývalé železniční zastávky, stanice mladých přírodovědců, proluky a polorozbořené domy, stodola v Lidické ulici, garáže)
- staré a polorozbořené ploty, dvorní trakty a zázemí některých domků v ulici Jáchymovské
- nevhodně využitě a umístěné objekty (objekt výroby NG Elektro, který navíc přerušuje pěší vazby)
- urbanistická nejasnost a nesrozumitelnost, nekoncepčnost využití, nevyužití území (jako celek je pak území nefunkční, nevytváří bezpečné a logické propojení mezi starým a novým městem - zejména pro chodce, nevytváří pocit z krásného místa, malá kvalita prostoru - málo keřů, malá šířka cesty, kvalita povrchu, chybí parčík)

Na dotaz „**Co byste v území rádi viděli?**“ respondenti odpověděli:

- vyřešenou síť komunikací pro chodce a cyklisty (osvětlené chodníky, logickou síť pěších cest, bezpečné přechody, přejezdy pro cyklisty - v místě křížení Jáchymovské ulice s Hroznětínskou, na náměstí U Brány, z cyklostezky udělat i stezku pro chodce)
- revitalizované plochy parkového charakteru s doplňkovým mobiliářem (parčík, moderní park, doplněk městské zeleně - nikoli konkurence zámeckého parku či lesoparku, zeleň, park, upravenou zeleň, doprovodnou zeleň, stromy, městský mobiliář, hřiště, dětské prolézačky, průlezky, houpačky, pískoviště, klouzačky, houpačky i pro dospělé, stroje na cvičení jako v parku, cvičicí prvky pro dospělé a seniory, kteří nedojdou na kopec, odpočívadlo pro hru pétanque pro seniory, stoly pro hry šachy a dáma, lanové prvky pro dospělé a děti, více laviček a odpočívadel, altánek s lavičkou, malé altánky, občerstvení, drobné občerstvení s možností posezení, např. biergarten - něco jako park na Letné, pojízdný stánek, umělý rybníček, dopravní hřiště, sportovní hřiště, hřiště na míčové hry, relaxační místa, promenádu pro kočárky a malé děti zastíněnou stromy oddělenou od cyklostezky, něco pro lidi)
- kvalitní zástavbu se službami (bytové domy a služby, nízko a středně podlažní městskou obytnou zástavbu na dosud volných pozemcích s doplněním o komerční funkci - drobné služby, maloobchod v kvalitní urbanistické struktuře i když bude nutné respektovat nevhodnou současnou zástavbu supermarketů či garáží k demolicí, kombinace malých obytných domů, menších obchodů a pěší, případně dobře průchozí obytné zóny spojující Lidickou ulici a Staré město s vyšším podílem zeleně, bydlení v rodinných domech nebo nízkopodlažní zástavbě v městěm zainvestované infrastruktúře)
- dořešené dopravní vztahy ve zbytku Leninovy ulice na okraji řešeného území (betonové zbytky, příkopy odnikud nikam, díry po sloupech, zařízení ČSD, nedoodstraněné pískoviště, betonové základy po odstraněných stavbách na dětském hřišti, do komplexního řešení je nutné zahrnout nájezd na zvětšené parkoviště z kulaťáku v místě nefunkčního novinového stánku odbočovacím pruhem, samozřejmě bazének nezničit)
- nic (zachování stávajícího stavu)
- obnovenou železnici do Jáchymova
- dráhu pro in-line bruslení (bez křížení se silnicí a většního převýšení)
- parkoviště a návazné pokračování cyklostezky, parkoviště pro 400 aut od zastávky až dolu ke kruhovému objezdu

- autobusové nádraží (v prostoru mezi Lidickou ulicí, Penny Marketem a bývalou vlečkou včetně odstavných stání pro autobusy návštěv města, zejména historického jádra - přemístit autobusové nádraží z centra města)
- noční spoje městské hromadné dopravy
- zachovat pohled na Krušné Hory
- penzion pro důchodce

Z jednotlivých odpovědí jsou celkem jasně patrné oblasti problémů, hodnot i očekávaných směrů rozvoje ze strany respondentů dotazníku. Výsledky byly v koordinaci s ostatními požadavky pořizovatele použity při práci na návrhu této územní studie.

### **Vlastní terénní průzkum zpracovatele**

Terénní průzkum byl proveden v lednu, březnu a dubnu 2016.

### **Metodický návod pro pořízení a zpracování Územní studie veřejného prostranství**

Metodický návod pro pořízení a zpracování Územní studie veřejného prostranství slouží jako pomůcka pro pořízení územní studie veřejného prostranství. Je určen pořizovatelům a projektantům územních studií, ale i zastupitelům, kteří mohou pořízení územních studií iniciovat. Metodický návod vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor územního plánování v listopadu 2015, garantem je Ing. arch. Josef Morkus, Ph.D.. Zpracování metodického návodu souvisí s finanční podporou zpracování územních studií veřejných prostranství z Integrovaného regionálního operačního programu v programovém období 2014-2020 v prioritní ose 3, která je zaměřena na zajištění dobré správy území a zefektivnění činností institucí veřejné správy. Metodický návod pro pořízení a zpracování Územní studie veřejných prostranství byl při zpracování této územní studie využit zejména při stanovování rozsahu potřebných podkladů a podrobnosti a obsahu zpracování této územní studie. Dle metodického návodu lze z hlediska pořizování, resp. zpracování územních studií veřejných prostranství klasifikovat územní studie podle následujících hlavních kritérií: podrobnost zpracování (minimální/optimální), rozsah řešeného území (systém veřejných prostranství/jedno veřejné prostranství), typologie území (kompaktní struktura/rozvolněná struktura), charakter veřejného prostranství (náměstí či ulice/park či jiná plocha zeleně). Tato kritéria pak v kombinaci určují charakter územní studie a ovlivňují způsob jejího využití i zadávání. Územní studie veřejných prostranství je v případě jednoduššího zadání možno pořizovat jednofázově, obecně však metodický pokyn doporučuje zadání dvojfázové - v první fázi je v rámci územní studie zpracována koncepce širšího systému veřejných prostranství, v rámci které je charakterizováno postavení a význam jednotlivých součástí a pro jednotlivá veřejná prostranství jsou definovány jejich základní prostorové, funkční a kontextuální podmínky. Následně je ve druhé fázi již řešeno konkrétní veřejné prostranství.

Vzhledem k výše uvedeným doporučením v metodickém pokynu, zadání této územní studie a charakteru dostupných podkladů, jsme se museli při zpracovávání této územní studie pohybovat na hraně mezi jednotlivými doporučenými druhy územních studií. Tato územní studie nemohla být zpracována v optimální podrobnosti, neboť pro město Ostrov nebyla dle informací zadavatele zpracována žádná koncepce širšího systému veřejných prostranství a dostupné podklady nebyly dostatečně podrobné (nebylo např. k dispozici výškové a polohopisné zaměření). Řešené území bylo příliš velké na to, aby bylo zpracováno jako jedno veřejné prostranství, takže muselo být zpracováno jako systém veřejných prostranství. Řešené území v sobě obsahovalo jak kompaktní strukturu zástavby (i když částečně rozpadlou), tak rozvolněnou strukturu zástavby, součástí řešeného území byly prostory veřejných prostranství charakteru uzavřeného (náměstí či ulice) i charakteru otevřeného (park či jiné plochy zeleně), to vše na nás jako zpracovatele kladlo další zvýšené požadavky. Výsledná územní studie tedy musela být přizpůsobena specifickým místním podmínkám řešeného území a stavu podkladů, což se promítlo do jejího obsahu a podrobnosti zpracování, i když vycházel z výše uvedeného metodického pokynu.

### **Vlastnické vztahy**

Vlastnické vztahy v řešeném území jsou poměrně příznivé, velká část řešeného území je ve vlastnictví města Ostrov, část pozemků je ve vlastnictví soukromých fyzických a právnických osob, dva pozemky v Karlovarské a Nádražní ulici jsou v majetku Karlovarského kraje (ve správě Krajské správy a údržby silnic Karlovarského kraje) a dva pozemky jsou ve vlastnictví státu (ve správě Státního pozemkového úřadu). Město Ostrov vlastní 63 % plochy řešeného území, soukromé fyzické a právnické osoby 36 %, kraj 0,9 % a stát 0,3 %.

Významnými vlastníky z řad soukromých fyzických a právnických osob, co se týká velikosti vlastněných objektů je HOPI Development s.r.o., který vlastní severněji umístěný Penny Market, C+R Projekt spol. s r.o., který vlastní jižněji položený Penny Market, Ing. Ivan Nepraš, který vlastní budovu bývalého Alberta, dnes N.G. ELEKTRO TRADE a.s. a JAMP s.r.o, který vlastní objekt bývalé jídelny mezi panelovými domy.

### 3. SOUČASNÝ STAV

#### ŠIRŠÍ VZTAHY

#### ARCHITEKTURA A URBANISMUS, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

##### Urbanistický vývoj

Město Ostrov leží v severovýchodním cípu Sokolovské pánve. Sevřeně zde od severu strmě vystupujícím pásmem Krušných hor a od jihovýchodu Doupovskými horami, kolem jejichž masivu protéká hlubokým údolím řeka Ohře. Poloha Ostrova je významná tím, že tudy protéká říčka Bystřice, která pramení nad Abertamy a klesá kopcovitou krajinou do Ohře. Severně od města vyúsťuje hluboké údolí Jáchymovského potoka, umožňující (podobně jako údolí Bystřice pod Hroznětínem) výhodný přístup do vrcholové oblasti Krušných hor a dále do Saska. K založení Ostrova došlo někdy na počátku 13. století. Protáhlý oblouk říčky

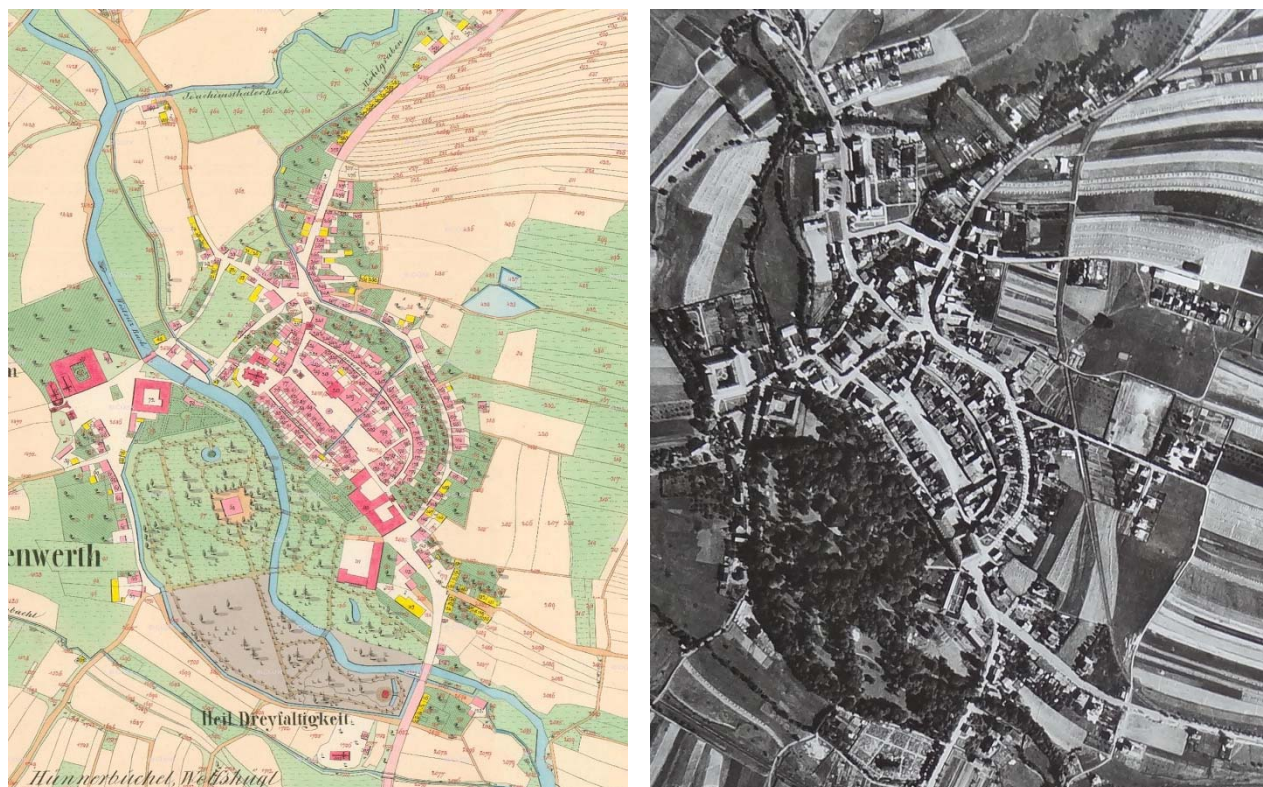


Obrázek 1: Výřez mapy města Ostrov a okolí 1846-47, 2. vojenské mapování tzv. Františkovo.

Bystřice spolu s přítokem Ottova potoka vytváří v místě nynějšího hřbitovního kostela sv. Jakuba Většího za jižním okrajem zámeckého parku i celého města protáhlý „poloostrov“, který dříve jen mírně vystupoval z bažinatého okolí. Město pak bylo lokováno severně od původní osady u kostela severně na levém břehu Bystřice. Půdorys středověkého města se v hlavních rysech dochoval dodnes. Jeho obrys tvoří ovál podélně přiložený k vyvýšenému východnímu okraji nivy říčky Bystřice. To způsobilo jeho seříznutí na této straně do tvaru písmene D. Základem půdorysu je střední podélná osa, na níž vzniklo dlouhé obdélné náměstí. Zřejmě došlo k přizpůsobení starší komunikační situaci, což způsobilo, že z horního (severního) konce náměstí cesta nevycházela přímo, ale šikmo. Vně městského oválu, před Horní branou, pak pokračovala podél levého břehu Jáchymovského potoka (s pozdější odbočkou nahoru k Jáchymovu) a posléze sestoupila k Ohři a vedla dále do Klášterce nad Ohří. Hned před branou z ní odbočovala cesta podél Bystřice do Hroznětína a dále do Saska. Na dolním (jižním) konci města

mířila k jihovýchodu a východu cesta k Ohři do Velichova a k jihu cesta do Karlových Var a Lokte. Deformace obrysu města způsobila i atypický průběh příhradební ulice. Ortogonální charakter získaly jen krátké ulice vycházející z dolního konce náměstí. V 1. polovině 14. století získalo město hradby. Dostatek vody a současně zavodnění městského příkopu na severovýchodní straně zajišťoval mlýnský náhon z Jáchymovského potoka, jehož jedna větev byla vedena i napříč náměstím. V 1. polovině 16. století byl v jižním rohu hradeb vybudován Šlikovský zámek. V průběhu 17. století byl dosavadní zámek rozšířen o přibližně stejně velkou část, předsunutou vně městské hradby. Ještě dále byl vysunut reprezentativní Bílý dvůr s navazujícím dalším hospodářským dvorem při karlovarské cestě. Od této silnice až po severozápadní okraj města byla niva Bystřice postupně proměněna ve velkolepou zámeckou zahradu. V 60. - 90. letech 17. století pak celý komplex nabyl definitivní podoby. Do doby kolem roku 1713 se město rozrostlo na 235 domů a tuto velikost si udržovalo až do poloviny 19. století. Ze starých důležitých cest si větší význam udržovala jen karlovarská silnice, která však Ostrov obcházela. V letech 1871-1872 byla otevřena podkrušnohorská železniční trať, která byla vedena kolem jižní strany města. Nádraží však bylo situováno daleko na východ při silnici do Velichova. Kvůli přílišné vzdálenosti nádraží se v Ostrově zformoval jen náznak jinde typické „nádražní“ ulice. Za křížením karlovarské silnice a železniční trati byla roku 1873 založena porcelánka, další menší továrny posléze vyrostly až za nádražím. Na přelomu 19. a 20. století, kdy vznikaly podmínky pro výraznější rozvoj, došlo k nešťastnému urbanistickému počínu. Roku 1896 byla otevřena lokální trať do Jáchymova, vedená v těsné blízkosti severovýchodní strany města. Tím byla téměř znemožněna možnost logického rozvoje města tímto směrem. Město se proto až do 2. světové války mírně rozšiřovalo jen jihovýchodním a severozápadním směrem. Severozápadně za kostelem vyrostla již v letech 1896-97 budova

školy a ještě dále, při Hroznětínské silnici, byl v letech 1928-31 vybudován komplex okresního starobince. Ve třicátých letech se plánovalo rozšíření města východním směrem, kde po severní straně jáchymovské trati měla vzniknout nová čtvrť a v roce 1932 byl zpracován i zastavovací plán (Ing. F. Nowak) a projekt kanalizace, k realizaci tohoto záměru však nedošlo.<sup>10</sup>



Obrázek 2: Výtah z mapy stabilního katastru města 1842 a historického leteckého snímku města 1938.

Zcela nová etapa vývoje Ostrova začala až roku 1945, současně s odsunem německého obyvatelstva. Příčinou byla uranová ruda z Jáchymova. V roce 1946 byl zřízen národní podnik Jáchymovské doly. Období let 1951-1953 znamenalo přelom v dosavadním vývoji, urbanistickou a architektonickou tvorbu direktivně ovládl princip tzv. socialistického historismu (realismu), importovaný ze Sovětského svazu. V urbanismu to znamenalo opuštění řádkové sídlištní zastavovací formy a návrat ke tvorbě komponovaného městského organismu s jasně vymezenými prostory náměstí a ulic. V roce 1951 zpracoval hlavní architekt Jáchymovských dolů J. Krauz nový zastavovací plán, který počítal se vznikem nového komponovaného městského organismu severně od dosavadního sídliště. V roce 1953 pak doly předložily požadavek, aby město bylo dimenzováno na 16 000 obyvatel. Na základě toho začal v Státní projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic pod vedením architekta L. Kozáka ve spolupráci J. Krauzem zpracovávat komplexní územní plán nového Ostrova. Již v roce 1954 byl upraven pro výslednou velikost 19 000 obyvatel a nakonec byla schválena verze pro 25 000 obyvatel. Kompozičním základem nového města se stalo Mírové náměstí, vytýčené a zastavované od roku 1953, které bylo důsledně osově komponováno a jehož dominantu tvořil Dům kultury na východní straně (1954-1955), nejmonumentálnější ostrovská budova vůbec. Krátkou severojižní osu tvořily dominanty obchodní dům Brigádník na jižní straně náměstí a administrativní budova na severní straně. Hlavní západovýchodní osu nového města tvořil široký bulvár, dnes Hlavní třída, který měl na východním konci končit monumentální branou sportovního stadiónu (stadión však nebyl realizován). Kompozici centra doplňovaly dvě parkové plochy po severní a jižní straně Domu kultury a jejich šířce odpovídající úzký blok po severní straně Hlavní třídy s dominantou restauračního objektu Družba (1955-1959). Princip uspořádání nového města jako celku byl jednoduchý, po obou stranách Hlavní třídy byly vymezeny obdélné bloky, které byly budovány postupně. Původně jich bylo navrženo dvakrát čtyři a realizováno bylo dvakrát šest bloků. Od 60. let byly vybudovány i bloky severně od naplánovaného obdélníku nového města. Výstavba v blocích byla mimo jiné výhodná i z praktického hlediska, výstavbu vykonávali vězni z pracovních táborů ve Vykmanově. Po dobu výstavby byl blok oplocen a strážěn dozorcí ve strážních věžích. Významným rysem nového města se stalo uplatnění zeleně (aleje mezi jednotlivými okrsky, zelený pás na Hlavní třídě, parková úprava náměstí, v jehož rozích byly původně navrženy fontány).<sup>11</sup>

<sup>10</sup> KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, IV. díl., MI-Pan. Praha: Nakladatelství Libri, 2000. 903 s. ISBN 978-80-85983-16-6

<sup>11</sup> KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, IV. díl., MI-Pan. Praha: Nakladatelství Libri, 2000. 906 s. ISBN 978-80-85983-16-6



Obrázek 3: Výřez z územního plánu města 1954 (zodpovědný projektant Ing. arch. L. Kozák, vypracoval a kreslil V. Beneš, 1954. Výřez z výkresu Ostrov - Územní plán, Varianta podrobného územního plánu, Státní projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic v Ústí nad Labem, skupina územního plánu v Karlových Varech. Měřítko plánu 1:5000).

Architektura nového města prodělala vývoj od kasárenského vzhledu objektů postavených před rokem 1953, tvaroslovně bohaté architektury objektů centrální části komplexu (náměstí, blok s administrativní budovou a dva bloky v jeho východním sousedství), sovětských inspiračních zdrojů na Domě kultury, specifického „ostrovského“ slohu J. Krauze, který má velmi blízko k meziválečné tradiční architektuře, až po úbytek výzdoby a přiblížení se kasárenskému vzhledu v nejmladších etapách výstavby z 2. poloviny 50. let. Krauzovy prvorepublikové inspirace byly jedním z důvodů jeho odvolání z funkce architekta Jáchymovských dolů v roce 1959. Celé město charakterizovala jednotná barevnost: okrové plochy se smetanovými tvaroslovnými prvky a terakotově červeným přízemím, korunními římsami a zábradlím balkónů. Pro každou etapu (blok) je charakteristická určitá podoba těchto prvků, která jinak tyto objemově typizované stavby obohacovala. Krauzův „ostrovský“ sloh je bezesporu nejhodnotnější verzí socialistického historismu v českých zemích. Nový Ostrov byl dílem především projekční skupiny „Budování“ v projektové kanceláři Jáchymovských dolů, která pracovala pod vedením architekta J. Krauze. Dílčí projekty zpracovávali i příslušně vysokoškolsky vzdělaní vězni z vykmanovských táborů.<sup>12</sup> Výstavba nového Ostrova v zásadě skončila v letech 1958-1959. V roce 1957 bylo rozhodnuto o ukončení těžby jáchymovského uranu. Jen dočasně další výstavbu podpořilo zřízení okresního národního výboru pro venkovskou část karlovarského okresu na návrší na severním nároží Klínovecké ulice (1958-1960). Severovýchodně za městem, směrem k zaniklé vsi Borek, byla vystavěna nemocnice (1961). Třebaže

<sup>12</sup> KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, IV. díl., MI-Pan. Praha: Nakladatelství Libri, 2000. 906 s. ISBN 978-80-85983-16-6



výstavba nového Ostrova překročila původně uvažovaný plošný rozsah, nedošlo bohužel k uskutečnění jedné z nejpodstatnějších částí územního plánu pro 19 000 obyvatel, totiž propojení starého a nového Ostrova. Není totiž pochyb o tom, že ač nové město samo o sobě představovalo působivý a vcelku dobře vyřešený urbanistický celek, z hlediska Ostrova jako celku musí být jeho hodnocení mnohem problematictější. Výsledkem totiž byly dva izolované urbanistické celky, oddělené periferní plochou podél zrušené jáchymovské trati a propojené jen dvěma spíše provizorními spojkami. To ovšem bylo v naprostém rozporu s původní urbanistickou koncepcí. Ta počítala s velmi organickým propojením starého a nového města. Trať měla být napřímena, aby její směr odpovídal orientaci bloků nového města, a po její západní straně měl vzniknout hlavní ostrovský bulvár (jako hlavní silniční průtah Karlovy Vary - Jáchymov, respektive Chomutov) se čtyřmi kruhovými křižovatkami, do nichž byly zaústěny západovýchodní hlavní ulice nového města, důmyslně napojené na polookruh kolem starého města. Bulvár měl mít souvislou oboustrannou zástavbu, ostatní bloky měly být rozvolněnější, ale rovněž bohatě komponované. Lze bez nadsázky říci, že tento územní plán Ostrova patří k nejlepším dílům moderního českého urbanismu, a je škoda, že k jeho plné realizaci nedošlo.<sup>13</sup>



Obrázek 4: Historický letecký snímek města 1952.

Důvody pro nerealizování územního plánu pro 19 000 obyvatel J. Krauzeho byly především v nutnosti pro realizaci bulváru přestavět vytiženou jáchymovskou „uranovou“ trať, což zřejmě představovalo obtížný organizační problém. To se nezměnilo ani po roce 1957, kdy byla trať zrušena, protože byla zachována jako vlečka do trolejbusové továrny. V zóně podél bulváru navíc nebyly bloky tak jednoznačně ohraničeny, takže i výstavba pomocí střežených věžňů by byla komplikovanější. K tomu přistupovala logická snaha nejprve vybudovat obytné bloky kolem nového centra. Potom pominula potřeba dalšího podstatného zvyšování počtu bytů. Určitou roli snad mohlo hrát i přibližně současné odvržení městotvorných principů dosavadního období a příklon k volné sídlištní zástavbě. V každém případě lze veškerý další vývoj od přelomu 50. a 60. let 20. století hodnotit velmi negativně, neboť směřoval spíše proti myšlence organického propojení obou celků. Několik panelových domů podél západního obvodu nového města sice svou orientací budoucí výstavbu bulváru neznemožnilo, ale jejich výška a podřadná architektura celé území narušila. Myšlenky

<sup>13</sup> KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, IV. díl., MI-Pan. Praha: Nakladatelství Libri, 2000. 907 s. ISBN 978-80-85983-16-6

územního plánu by ale rozhodně měly být východiskem pro budoucí řešení, které musí být poněkud ohleduplnější k existující předměstské zástavbě.<sup>14</sup>



Obrázek 5: Historický letecký snímek města 1966, před realizováním výstavby panelových objektů při východní hraně řešeného území.

V červenci 2005 skoro tři měsíce před plánovaným termínem byl spuštěn provoz nové silniční stavby, obchvatu Ostrova na silnici I/13. Dopravní situace v tomto městě byla podle místních obyvatel bez tohoto obchvatu zcela neúnosná. V průběhu roku 1998 uspěl v soutěži na dokumentaci pro územní rozhodnutí akce „Silnice I/13 obchvat Ostrov“, jejímž tehdejším investorem bylo Ředitelství silnic a dálnic, správa Plzeň, Sudop Praha a. s. Po zdárném dokončení dokumentace stavby v roce 1999 bylo ze strany investora požádáno o územní rozhodnutí, které v září téhož roku nabylo právní moci. Poté již nic nebránilo tomu, aby investor této akce vypsal soutěž na dokumentaci pro stavební povolení a zároveň na dokumentaci pro zhotovení stavby, v níž opět uspěl Sudop Praha. Vzhledem k tomu, že popisovaná stavba měla být částečně financována ze zdrojů Evropské investiční banky, bylo nutno kompletní dokumentaci přepracovat do česko-anglické verze, což se zvládlo následující rok po odevzdání práce. V roce 2001 již pod vedením v té době nově vytvořené pobočky investora - Ředitelství silnic a dálnic, správa Karlovy Vary - bylo možno pokračovat k vlastní realizaci staveb, čili bylo nutno vybrat konkrétního zhotovitele. Po litém boji v průběhu roku 2002 bylo rozhodnuto, že bude za realizaci odpovědné Sdružení Obchvat Ostrov, tvořené firmami Stavby silnic a železnic, o. z. Karlovy Vary, Metrostav a. s., SMP Construction a. s. a STRABAG a. s. Vedením sdružení byly pověřeny Stavby silnic a železnic, o. z. Karlovy Vary. Po krátkém přípravném období, kdy byly ze strany zodpovědných realizačních firem stavby uzavírány další a další podzhotovitelské smlouvy, došlo mezi Sudop a zástupci realizačních firem k uzavření smluv na realizační dokumentaci stavby. Poté, kdy byly dokončeny veškeré výše uvedené úkony, mohla být v listopadu 2002 za velké slávy zahájena slavnostním kopem pozlaceným kladívkem výstavba takřka šestikilometrového čtyřpruhu v kategorii S 22,5/80 se třemi mimoúrovňovými křižovatkami a 8 mostními objekty. Mělo být dosaženo na jedné straně výrazného zrychlení tranzitní dopravy mířící ve směru Karlovy Vary na Boží Dar či Chomutov, na druhé straně mělo naopak dojít k výraznému zklidnění dopravní situace ve městě, kterou nebylo možno hodnotit jinak než jako naprosto nevyhovující. O výstavbu mostů se podělily firmy Metrostav a. s. a SMP Construction, a. s., s podzhotovitelem firmou Max Bögl a Josef Krýsl. Největší mostní objekt, který postavil Metrostav, měří 376 m.

<sup>14</sup> KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, IV. díl., MI-Pan. Praha: Nakladatelství Libri, 2000. 907 s. ISBN 978-80-85983-16-6

Kromě uvedených hlavních objektů jsou součástí stavby opěrné a protihlukové zdi v délce 1220 metrů, přeložky vodotečí, přeložky inženýrských sítí, chodníků, cest a cyklostezek, návrhy světelných signalizačních zařízení i zabezpečovacích zařízení na dráze, vegetační úpravy a rekultivace, demolice zasažených pozemních objektů a návrh haly pro SÚS Otovice. V červenci 2005 mohl být na celé trase spuštěn zkušební provoz, který díky kvalitně odvedené práci prakticky všech zúčastněných - projektantů i zhotovitelů - již nemusel být zastaven a funguje spolehlivě i nyní.<sup>15</sup>



Obrázek 6: Historický letecký snímek města 1996, před realizováním obchvatu města na silnici I/13.

V roce 2002 byl zpracován Územní plán města Ostrov, jehož autoři byli Ing. arch. Alexandra Kasková spolu s Ing. M. Šimůnkem (dopravní řešení), Ing. M. Stránským (zásobování elektrickou energií), Ing. Šintákem (zásobování plynem), Ing. Melčem a Ing. Žáčkem (vodní hospodářství), Ing. Prchalem (rekonstrukce a doplnění veřejné mimolesní zeleně v k.ú. Mořičov), RNDr. J. Křivancem (ÚSES). V roce 2004 byl zpracován Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ul. - vlečka, jehož autorem je Ing. arch. Ivan Štros spolu s Ing. M. Kohoutem (dopravní řešení), Ing. V. Palivcem (vodní hospodářství), V. Procházkou (zásobování energiemi) a Ing. R. Fryčem (spoje). Tento regulační plán řeší výstavbu v celém řešeném území touto územní studií. Výstavba v prostoru bývalé vlečky je v něm navrhována jako plynulý přechod hladiny zástavby mezi starým a novým městem. V průběhu let byly v řešeném území vystavěny řadové garáže, 3 obchodní domy vč. kapacitních parkovišť a tři rodinné domy. Zároveň soukromý investor projevil zájem o výstavbu v celém území řešeném regulačním plánem, po projektových přípravách však od tohoto záměru upustil. Územní plán města Ostrov a Regulační plán byly od doby svého pořízení měněny víceméně formálně, koncepce řešení měněna nebyla. Realizace záměrů zakotvených v těchto dokumentacích je v krátkodobém horizontu dle pořizovatele nerealizovatelná a mnohdy i přežila.

V roce 2008 byla zrušena železniční vlečka včetně jejích ochranných pásem a na jejím tělese byla vybudována cyklostezka. Zrušením železniční vlečky a především jejího ochranného pásma došlo k uvolnění celého řešeného prostoru. Zároveň byl v uplynulých 10-ti letech v historické části města zrevitalizován zámecký park včetně přilehlého klášterního areálu, bylo vybudováno nové ekocentrum a v rámci rekonstrukce paláce princů byla vybudována nová městská knihovna. Mezi další frekventované místní cíle patří také Staré náměstí včetně staré radnice, zdravotní středisko a zastávky regionální autobusové dopravy. Většina obyvatel Ostrova bydlí v nové části města, nejfrekventovanější místní cíle jsou

<sup>15</sup> METROSTAV. Ostrov má svůj obchvat [online]. 10.6.2006 [cit. 21.10.2016]. Dostupné z: [http://www.metrostav.cz/cz/aktuality/aktualni\\_informace/detail?id=1290](http://www.metrostav.cz/cz/aktuality/aktualni_informace/detail?id=1290)

však situovány v historické části města. Vzhledem k tomu, že i budova zámku je nově využívána jako sídlo městského úřadu a administrativní centrum města, vznikají nové potřeby na řešení plnohodnotného propojení nového a starého města a komplexního vyřešení „volného“ veřejného prostranství v okolí stávající cyklostezky.<sup>16</sup>

V roce 2011 byl formou tzv. překlopení upraven Územní plán z roku 2002 na současně platný Územní plán Ostrov. Autory tohoto územního plánu jsou Ing. arch. Luděk Vystyd, Ing. arch. Jaroslav Aust, Ing. arch. Tomáš Müller, Ing. arch. Tomáš Matějíček spolu s Mgr. Lickovou Ph.D. (příroda, zpf), RNDr. J. Křivancem (ÚSES), RNDr. O. Buškem (Natura), Ing. L. Bartošem, Ing. J. Martolosem a Ing. A. Richtrem (dopravní řešení), Ing. P. Šturcem a Ing. J. Hrubým (vodovod, kanalizace, teplofikace, CZT, plyn), Ing. P. Němcem a Ing. J. Vystydem (elektrorozvody). Současně platný územní plán nabyl účinnosti 3. ledna 2014.



Obrázek 7: Výřez z ortofoto České republiky 2014, s vybudovaným obchvatem silnice I/13 západně od města.

<sup>16</sup> GONO, Petr. Územní studie pro plochy v území Jáchymovské ul. a bývalé vlečky, Ostrov - Zadání. Městský úřad Ostrov, Odbor rozvoje a územního plánování, Ostrov, listopad 2015. 3 s.

### Struktura zástavby

Struktura zástavby odpovídá urbanistickému vývoji, který vychází také z morfologie terénu. Historická jádro je typické svou kompaktní strukturou zástavby. Domy stojí na uliční čáře a vyplňují celou šířku parcely. Pro nové město je naproti tomu typická rozvolněná struktura zástavby bytovými domy v řádkové, většinou ortogonální struktuře. Čtvrti rodinných domů, dvojdomků a vilek jsou založeny na struktuře izolovaných objektů v zahradách. Areály výroby a komerční vybavenosti se vyznačují typicky halovými stavbami vyplňujícími utilitárně vymezený periferní prostor.



Obrázek 8: Schéma stávajícího charakteru a struktury zástavby. Fialově je vyznačena sevřená struktura zástavby historického centra (historické město), červeně zástavba rodinnými domy, dvojdomky a vilkami v zahradách (zahradní město), růžově rozvolněná struktura zástavby bytovými domy (starší a mladší sídliště - modernistické město), modře periferní struktura zástavby (halové objekty, garáže) a hnědě venkovská struktura zástavby (sídlá v krajině, bývalé usedlosti).

### Využití území

Využití území je v Ostrově specificky rozděleno a odpovídá především urbanistickému vývoji města. Historické jádro v centru města je typicky obytné a doplněné integrovanou občanskou vybaveností v přízemí objektů. Nové město je oproti tomu využito pro bytové domy doplněné občanskou výstavbou, sice také i v parteru, ale i v samostatných objektech. Na okrajích města se nacházejí sportovní areály, rekreační areály a areály s komerční vybaveností a výrobou.



Obrázek 9: Schéma stávajícího využití území. Žlutě je vyznačeno využití pro sport, oranžově rekreace, červeně bydlení individuální, červenofialově bydlení hromadné, tmavě růžově objekty občanského vybavení veřejné infrastruktury, fialově občanské vybavení komerční, modře výroba a skladování, šedě dopravní a technická infrastruktura.

### **System veřejných prostranství a zelená infrastruktura v sídle**

Veřejná prostranství korespondují s rozdělením města na „starou“ a „novou“ část. Každá část má svoje hlavní veřejné prostranství, ve starém městě je to Staré náměstí a v novém městě je to Mírové náměstí. V historickém centru systém náměstí doplňuje ještě Malé náměstí a náměstí U Brány. V novém městě již žádné další náměstí není. Další důležitý veřejný prostor tvoří prostor hlavních ulic Jáchymovské, která obklopuje historické jádro a Hlavní třída, která slouží jako významný prostor nového města. Za významné prostory zeleně ve městě je nutné považovat všechny velké plochy zeleně po obvodu města Zámecký park, park Na Kopci, Lesopark Borecké rybníky a za poloveřejné prostory zeleně lze považovat park v areálu nemocnice a zelené polootevřené vnitrobloky mezi bytovými domy.

### **Kompoziční vztahy, pohledy a průhledy**

Za komponované části města lze považovat založení historického jádra i založení nového města. Z hlediska dálkových pohledů jsou zajímavé průhledy z ulic města na nejvyšší horu Krušných hor Klínovec.

## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Město Ostrov je významnou křižovatkou na trase silnice I/13, která představuje páteřní silniční propojení vedené Podkrušnohořím od silnice I/6 v Karlových Varech přes křížení s dálnicí D7 v Chomutově až k připojení na dálnici D8 severně od Ústí nad Labem. U Dolního Žďáru se od hlavní trasy silnice I/13 odpojuje silnice I/25 vedená přes Jáchymov k hraničnímu přechodu Boží Dar a dále do Saska. Od páteřní trasy silnice I/13 směrem na západ je přes Hroznětín a Horní Blatnou vedena silnice II/221 k hraničnímu přechodu Potůčky a do Saska. Ve stopě staré „karlovarské“ silnice, která do města vstupuje od jihu, je v současné době vedena silnice III/22127. Před vjezdem do centra její trasa odbočuje na východ, prochází kolem pozemku železniční stanice a pokračuje ve směru na Velichov. Železniční stanicí Ostrov nad Ohří prochází páteřní železniční trasa dvoukolejná elektrizovaná trať č. 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb.

Jáchymovská ulice sleduje starší stopu silniční trasy vedené od Karlových Varů přes Ostrov do Jáchymova a dále přes Boží Dar do sousedního Saska. Původní historická komunikační stopa byla vedena přes tržní prostor Starého náměstí, teprve později v průběhu 19. století byla silniční trasa převedena do obvodové polohy vůči historickému jádru města a to po jeho východní straně. V této stopě pak tato trasa plnila svoji páteřní dopravní funkci jak pro město samotné, tak pro širší spádové území v podstatě až do současnosti, do vybudování nové rychlostní trasy silnice I/13 procházející po západním obvodu města. Teprve s realizací obchvatové rychlostní trasy silnice I/13 se charakter dopravy v Jáchymovské ulici zásadně mění a tato trasa dnes plní především funkci páteřní komunikace celoměstského významu. Oproti předchozímu období před realizací obchvatové trasy celkové zatížení kleslo zhruba na polovinu, ale především se výrazně změnila skladba dopravního proudu, když došlo k poklesu podílu těžkých vozidel. U obou těchto faktorů, které jsou rozhodující z hlediska negativních dopadů, došlo k podstatnému zlepšení, což výrazně ovlivnilo úroveň a kvalitu životního prostředí jak bezprostředně podél trasy samotné, tak v širších celoměstských souvislostech. Druhým určujícím faktorem z hlediska dopravy pak je těleso bývalé železniční tratě Ostrov - Jáchymov, která měla být s rozvojem města v 60. letech snesena. S rozvojem průmyslové výroby však tato trať byla využita jako vlečková kolej vedená od železniční stanice na sever do bývalého výrobního průmyslového areálu v Horním Žďáru. Nutno konstatovat, že těleso železniční tratě a později také vlečky v průběhu výstavby města však vždy představovalo výraznou bariéru mezi historickým jádrem a postupně narůstajícími lokalitami pro bydlení na plochách po východní straně vlečky. Výrazný bariérový účinek tělesa vlečky pak bezesporu byl jedním z faktorů, které vedly k prohlubující se devastaci samotného historického jádra. S úpadkem průmyslové výroby rovněž vlečka ztratila na významu, byla postupně snesena a po jejím tělese je dnes vedena cyklostezka, která vytváří dobré příležitosti pro cyklistickou dopravu a realizaci vnitroměstských vazeb v páteřní poloze jih - sever.

## TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Zásobování pitnou vodou je v řešeném území a v celém městě Ostrov zajišťováno prostřednictvím skupinového vodovodu Karlovy Vary – Ostrov, která zásobuje pitnou vodou celou severní část Karlovarského kraje. Území se nachází v prostoru dolního tlakového pásma s vodojemy Radošov (3 000 m<sup>3</sup>) a Dolní Žďár (162 m<sup>3</sup>).

Odkanalizování území je řešeno prostřednictvím převážně jednotné stokové sítě, která je součástí kanalizačního systému města Ostrova s čistírnou odpadních vod v Liticově. Do území zasahují dílčí úseky dešťové kanalizace. Konceptně bude připraveno rozšíření oddílné kanalizace v rámci řešeného území. Plynovodní síť navazuje na celostátní síť rozvodů zemního plynu. VTL plynovodní řady procházejí za hranicí řešeného území podél silnice I/13. VTL regulační stanice pro napojení distribučních STL rozvodů města Ostrova se nacházejí u křižovatky Hroznětínské ulice a silnice I/13 a u křižovatky Jáchymovské ulice a prodloužení Hlavní třídy. V území se nacházejí STL rozvody a regulační stanice STL/NTL v Krušnohorské ulici.

Ve městě Ostrov je provozován poměrně rozsáhlý systém centrálního zásobování teplem (CZT) se zdrojem (výtopnou) umístěným na jižním okraji města. Do řešeného území zasahují stávající rozvody CZT, z nichž bude provedeno zásobování teplem pro navrhované objekty kolektivního bydlení a vybavenosti. Zásobování elektrickou energií navazuje na celostátní elektrorozvodnou síť, rozvodna z distribuční sítě VVN 110/22 kV je umístěna na jihovýchodním okraji místní části Kfely u silnice II/221. V řešeném území se nacházejí kabelové rozvody VN 22 kv ukončené v trafostanicích 22/0,4 kV Družební a Máchova.

## ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

### ARCHITEKTURA A URBANISMUS, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Řešené území je území významně poznamenané svým historickým vývojem. Řešené území se nachází mezi historickým jádrem a novou částí města. Západní část řešeného území tvoří prostor Jáchymovské ulice, která těsně obchází historická jádro města. Jáchymovská ulice je v části nejbližší historickému jádru (od zámku po náměstí U Brány) jednostranně zastavěna po své východní straně a to s velkým množstvím proluk. Od náměstí U Brány a dál severněji je pak zastavěna oboustranně s postupnou přeměnou struktury zástavby v rozvolněnou. Urbanistická a architektonická hodnota Jáchymovské ulice spočívá především v její poloze těsně vedle historického jádra a také v založení jako tradiční městské ulice, kdy domy stojí přímo na uliční čáře a zaplňují celou šířku parcely. Vytvářejí tak kompaktní uliční prostor, který má právo se nazývat městským. Současný stav Jáchymovské ulice však není uspokojivý. Mezi jednotlivými objekty jsou proluky, nové objekty stavěné ve volných parcelách jsou dokonce stavěny i mimo uliční čáru (ustoupené do prostoru pozemku) nebo nevhodných tvarů (izolované rodinné domky). Městskost Jáchymovské ulice by mohlo podpořit využití parteru pro občanskou vybavenost, prodejny jsou však často prázdné a nevyužité. Jáchymovská ulice byla dříve průtahem silnice Karlovy Vary - Jáchymov (Chomutov) skrze město. Dnes však již kolem města vede čtyřpruhová silnice I/13 a tudíž není žádný důvod ponechávat ulici Jáchymovskou řešenou jako v první řadě silnici, kde mají převahu automobilová vozidla, tedy funkce dopravní před ostatními funkcemi veřejného prostoru jako je obslužná, pobytová a společenská funkce. Jáchymovská ulice je v souvislosti s výše uvedeným řešena také nevhodným urbanistickým detailem, jako jsou betonové obrubníky, asfaltové vozovky, chodníky z levné zámkové dlažby a silniční veřejné osvětlení. Téměř uprostřed řešeného území se nachází cyklostezka vedená po tělese bývalé tzv. Jáchymovské dráhy a později vlečky. Dráha a později vlečka tvořili ve městě vždy bariéru, která znemožnila organické (přirozené) napojení nového města a tak způsobila mezeru mezi starým a novým městem. Tato mezeru je z části tvořena volnými zatravněnými plochami a z části byly tyto plochy využity pro výstavbu supermarketů v halových stavbách s rozsáhlými parkovišti typických pro periferní části měst. Prostřední část řešeného území je tedy z architektonicko - urbanistického pohledu vnitřní periferií, která se nevyznačuje krom volného prostoru, který čeká na svou příležitost, žádnými architektonicko - urbanistickými hodnotami. Cesty procházející prostřední částí řešeného území jsou spíše vyježděné než oficiální a pěší průchod přes tuto část řešeného území působí lidem potíže (nerovné a neodpovídající povrchy, úzké chodníky, žádný mobiliář, chybějící veřejné osvětlení).

Východní část řešeného území již patří k rozvolněné sídlištní zástavbě nového města. Jedná se o prostor mezi vlečkou a Družební ulicí, který je vyplněn typickými panelovými domy s typickým sídlištním parterem. Okolo panelových domů jsou většinou trávníky a parkovací plochy. Urbanistický detail odpovídá době vzniku zástavby. Severní část řešeného území se liší od jižní části. V severní části jsou tři bytové domy postavené v 50. letech, v jižní části řešeného území najdeme malou vilkovou enklávu, kterou je možné vidět na leteckých snímcích už z roku 1938.

Řešené území je tedy možné charakterizovat jako různorodé území, které se na svých okrajích proměňuje podle toho, ke které části města se přimyká. Řešené území má spíše nevhodně řešený urbanistický detail, žádnou viditelnou urbanistickou koncepci a jeho hlavní urbanistickou hodnotou je v současné době možnost projít z jedné části města do druhé.

Veřejná prostranství v řešeném území v podstatě nejsou prostorově definována (kromě Jáchymovské, Družební, Krušnohorské a Lidické ulice) a nespĺňují požadavky na uspokojivý charakter veřejných prostranství (jasná prostorová i funkční definice, přístupnost pro všechny uživatele, vybavení mobiliářem, pocit bezpečí apod.). Veřejná prostranství v ulicích jsou pak řešena utilitárně (v původních materiálech z doby výstavby nebo v nových levných zámkových dlažbách) a kompletně bez architektonické složky (architektonické a krajinářské řešení veřejného prostoru - kvalitní zeleň, mobiliář, povrchy, detaily) a bez naplnění dalších funkcí mimo funkce dopravní (pobytová, společenská).

### DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Podle všeobecných zásad dopravního a dopravně technického řešení místních komunikací dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací je účelem projektování místních komunikací zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů a vytvoření takových podmínek, aby prostor místní komunikace funkčních skupin B, C a D plnil v obci ve vzájemné rovnováze jak funkci dopravní, tak obslužnou a přiměřeně i pobytovou a společenskou v závislosti na významu té které komunikace a v závislosti na prostoru obce, kterým komunikace prochází. Pro plnění těchto funkcí místních komunikací se uplatňují principy zklidňování dopravy na místních komunikacích jak funkční skupiny B, tak zejména C ve smyslu zvláštních předpisů (TP 85 - Zpomalovací prahy, TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, TP 135 - Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích a TP 145 - Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi). Základním nástrojem zklidňování dopravy na obslužných komunikacích je snižování dovolené rychlosti na 30 km/hod, tj. navrhování zón



s omezenou rychlostí. Tato opatření na komunikační síti mohou být jen organizačního charakteru, ale mají být podpořena stavebními opatřeními. Funkční skupiny, typy příčného uspořádání místních komunikací v obcích a jejich návrhové prvky mají odpovídat potřebám dopravní obsluhy v obci, intenzitě silniční dopravy vnější, vnitřní, zdrojové, cílové i průjezdní.<sup>17</sup>

V řešeném území došlo vlivem urbanistického vývoje k nevýhodné dopravní situaci. Historické jádro města lemuje bývalý průjezdní úsek silnice I. třídy Karlovy Vary - Chomutov v podobě ulice Jáchymovská, který historické jádro odděluje od řešeného území. Řešené území je poměrně velkým územím mezi historickým jádrem a nově založenou částí města. Nově založená část města s bytovými domy má svoji strukturu obslužných komunikací, které jsou nepříliš dobře napojeny na ulici Jáchymovská a ostatní místní komunikace historické části města (v podstatě jenom Krušnohorskou a Lidickou ulicí). Řešené území bylo totiž z důvodu ochranného pásma vlečky dlouhou dobu zablokováno ve svém vývoji. Dnes, když vlečka již byla zrušena, nastal čas na přehodnocení dopravních vztahů v území. V novodobém vývoji města došlo nejprve k vybudování obchvatu silnice I/13, který odvedl z Jáchymovské ulice průjezdní dopravu z hlavního tahu Karlovy Vary - Chomutov a poté došlo uvnitř města k některým změnám ve využití významných objektů (např. bývalý zámek se stal administrativním centrem města) a tím také došlo k zásahům do původní sítě místních komunikací, ovšem bez toho aniž by byla vyřešena v širším kontextu nová dopravní situace v celém městě. Řešené území se tedy vyznačuje značnou nepropojeností mezi starou a novou částí města a nedotaženými dopravními vztahy.

Pro zpracování této územní studie neměl zhotovitel k dispozici pasport komunikací města (dle vyjádření pořizovatele město nemá pasport komunikací). Dle územního plánu jsou místní komunikace v řešeném území zaříděny jako místní komunikace II. třídy (Jáchymovská, Krušnohorská, Lidická - část mezi Masarykovou ulicí a S. K. Neumanna) se sběrnou funkcí a místní komunikace obslužné (všechny ostatní komunikace), ovšem v územním plánu jsou místní komunikace zachyceny v situaci před výstavbou obchvatu silnice I/13. Zařídění dle územního plánu tedy není aktuální a také není dostačující pro adekvátní řešení místních komunikací na úrovni dokumentací pro vydání územního rozhodnutí nebo stavebního povolení, zejména není stanovena dostatečná koncepce a hierarchie v místních komunikacích tak, aby mohly být aplikovány výše uvedená zklidňující opatření (např. zóny 30, zpomalovací prahy apod.).

Komunikační struktura vlastního řešeného území je v současné době navázána na páteční trasy Nádražní a Jáchymovské ulice. Komunikační vazby od těchto tras do lokalit bydlení jsou zprostředkovány postupně od jihu:

- vpravo od malé okružní křižovatky na Nádražní ulici do ulice Dukelských hrdinů s omezením vjezdu vozidel s hmotností vyšší než 3,5 tuny,
- vlevo jednosměrným výjezdem Šlikovou ulicí z obytné zóny Starého náměstí a historického jádra,
- vlevo jednosměrným výjezdem Jiráskovou ulicí z obytné zóny Starého náměstí,
- vpravo od Jáchymovské ulice obousměrně do Krušnohorské ulice s omezením vjezdu vozidel s hmotností vyšší než 3,5 tuny,
- vlevo obousměrně na náměstí U Brány do Hroznětínské ulice a Husovou do Starého náměstí a historického jádra,
- vlevo jednosměrným vjezdem do Bezručovy ulice,
- vpravo od Jáchymovské ulice jednosměrným vjezdem do zúženého profilu obytné ulice Lidické, s omezením vjezdu vozidel s hmotností vyšší než 3,5 tuny,
- vpravo od Jáchymovské ulice do garážového areálu a dále jednosměrně do „obytné ulice“ v paralelní poloze s Jáchymovskou ulicí,
- vpravo od Jáchymovské ulice obousměrným sjezdem k obchodnímu centru Penny Market a dalším připojením na Lidickou ulici.

Celý komunikační systém území doplňují četné pěší propojení a spojky, které zajišťují vazby především mezi lokalitami bydlení a objekty obchodní vybavenosti a také dalšími objekty občanské vybavenosti vlastního historického jádra.

Dostupnost území prostředky hromadné dopravy je zajištěna na velmi dobré úrovni a to krátkou vazbou na dvě průjezdní autobusové zastávky „Ostrov, zámek“ a „Ostrov, jídelna“, kterými projíždějí 2 autobusové linky ve funkci městské hromadné dopravy č.1 a č.2 a dalších u první zastávky 11 a u druhé 8 linek pravidelné regionální linkové dopravy. Lze konstatovat, že prakticky celé řešené území lokality je pokryto z hlediska docházkových vzdáleností k těmto zastávkám ve vzdálenosti 350 m, což časově odpovídá asi 5 minutové docházkové době.

Pro potřeby parkování vozidel jak na přilehlém území historického jádra, tak vlastní řešené lokality slouží kapacity při Jáchymovské ulici v prostoru před zámkem a také parkoviště na náměstí U Brány. Dále ve vlastní řešené lokalitě se nacházejí parkovací stání u bytovek při Jáchymovské, při západní straně Družební ulice, dvě kapacity pro parkování zákazníků u obchodů Penny Market a dále pak podélná stání v severním

<sup>17</sup> Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. Kapitola 4. Zásady dopravního a dopravně technického řešení, část 4.1 Všeobecné zásady řešení místních komunikací. 15 s.

úseku Jáchymovské ulice a také při Nádražní ulici. Celkem je v řešeném území k dispozici dle dostupných podkladů 475 stávajících parkovacích stání.

Pro potřeby odstavení a garážování vozidel sloužilo dle dostupných podkladů celkem 109 garáží při Lidické ulici a dále pak 3 lokality 26+16+11 garáží při Máchově ulici. V souladu se záměry platného územního plánu jsou však kapacity pro garážování postupně omezovány.

## **TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA**

### **Zásobování vodou**

Řešeným územím (nebo po jeho hranici) procházejí stávající vodovodní řady, které mohou sloužit k zásobování území pitnou vodou. Jedná se o vodovodní řad LT DN 150 procházející Jáchymovskou ulicí zokruhovány s řady v ulicích Dukelských hrdinů a Krušnohorskou. V severní části území je okruh tvořen řady v ulicích Družební a Lidická.

Napojení nových řadů pro zásobování navrhované zástavby je možné z uvedeného stávajícího systému. V případě velkých bilančních nároků případně nové zástavby je možné v souladu s regulačním plánem z roku 2004 posílit zásobování řešeného území vodou rekonstrukcí řadu V Krušnohorské ulici z DN 80 na DN 150.

### **Kanalizace**

Územím prochází stávající jednotná kanalizační síť, která napojuje všechny stávající objekty v území na kanalizační systém města. Do této kanalizační sítě bude napojena prostřednictvím navrhovaných stok a přípojek splašková kanalizace z nově navrhované zástavby.

### **Dešťové odvodnění**

Lokalita řešená územní studií se nachází na jihozápadní straně města. Nedaleko, podél jihozápadního okraje zástavby protéká hlavní recipient širšího území města Jáchymovský potok, po soutoku s Bystřicí na okraji zámeckého parku dále Bystřice. Blízkost recipientu umožnila vznik několika větví oddílných dešťových stok zaústěných přímo do vodoteče (zejména v severním úseku Jáchymovské ulice, kde je koryto Jáchymovského potoka nejbližší). Z větší části území je však srážková voda odváděna prostřednictvím stávající jednotné kanalizace a přívalové vody jsou odlehčovány do vodoteče v odlehčovacích komorách, z nichž jedna je umístěna v ulici Školní a druhá v křižovatce ulic Nádražní a Karlovarské.

Návrh dešťového odvodnění v územní studii by měl být veden snahou o minimalizaci množství srážkových vod odváděných jednotnou kanalizací. U nové zástavby budou navrhovány oddílné kanalizační stoky se zaústěním dešťové kanalizace do recipientu.

### **Zásobování teplem**

Do území zasahují stávající rozvody systému CZT, zejména v jižní a severní části území. Bude-li v území navrhována zástavba kolektivního bydlení nebo veřejné vybavenosti bude počítáno s využitím systému CZT k jejímu energetickému zásobování.

### **Zásobování plynem**

Řešené území je částečně plynofikováno. Stávající STL plynovodní řad se nachází v jižní části Jáchymovské ulice. Dále je do řešeného území přiveden plyn STL přívodem od ulice Dlouhé. Regulační stanice STL/NTL je umístěna u jižního okraje křižovatky ulic Jáchymovská a Krušnohorská. Ve východní a severovýchodní části řešeného území se pak nacházejí NTL plynovodní rozvody napájené z popsané regulační stanice.

### **Zásobování elektrickou energií**

V řešeném území se nacházejí dvě stávající trafostanice 22/0,4 kV TS Máchova a TS Družební. Obě trafostanice jsou napájeny kabelovým přívodem VN. Případná navrhovaná zástavba bude zásobována elektrickou energií buď ze stávající, případně navrhované sítě NN napájené z těchto trafostanic nebo, v případě vyšších bilančních nároků, z navrhované trafostanice, která bude smyčkově napojena VN kabelem ze stávajících trafostanic.

### **Telekomunikace**

Telekomunikační kabely budou doplněny dle potřeby napojením ze stávající sítě, která se v řešeném území nachází.

## 4. KONCEPCE

### ARCHITEKTONICKO - URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

#### Základní, ideová koncepce

Základní ideou návrhu je cílené vybudování chybějící části města pomocí propojení jednotlivých druhů struktur zástavby, které přicházejí k řešenému území na jeho obvodu, prostupují do něj a nakonec se setkávají uvnitř v nově vytvořeném středu řešeného území v tzv. superbloku. Město bude tvořit souběžně s navrženou strukturou zástavby také hierarchizovaná síť adekvátních veřejných prostorů, které stanoví jednoznačnou organizaci řešeného území, pohybu v něm a propojí staré a nové město pro všechny druhy dopravy. Veřejná prostranství budou zároveň naplňovat i všechny další důležité náplně veřejného prostoru, nikoliv jen funkci dopravní.



Obrázek 10: Schéma navrhovaného charakteru a struktury zástavby. Fialově je vyznačena sevřená struktura zástavby historického centra (historické město), tmavě růžově nová kompaktní struktura zástavby (kompaktní město), červené zástavba rodinnými domy, dvojdomky a vilkami v zahradách (zahradní město), růžově rozvolněná struktura zástavby bytovými domy (starší a mladší sídliště - modernistické město), modře periferní struktura zástavby (halové objekty, garáže) a hnědě venkovská struktura zástavby (sídlá v krajině, bývalé usedlosti).

## Charakter a struktura zástavby



Obrázek 11: Pohled na řešené území s navrženou strukturou zástavby

### Západní část řešeného území (historické město)

Ze západu prostupuje do řešeného území struktura historického jádra s objekty na uliční čáře, které zaplňují celou šířku stavebního pozemku. Historické město tvoří většinou nejstarší část města, která je památkově chráněným historickým jádrem města. V historickém městě převažuje rostlá struktura, veřejná prostranství jsou vymezena nepravidelnými bloky a tvoří je užší ulice, kamenná náměstí, plácky, zákoutí, průchody a jasně definované zahrady spíše než parky. Pro historické město je charakteristická uzavřená stavební čára, která je identická s uliční čarou, rozhraním veřejných prostranství jsou zpravidla fasády domů.<sup>18</sup>

Západní část řešeného území v oblasti Jáchymovské ulice uzavře historické město. Územní studie tedy navrhuje dostavět Jáchymovskou ulici ve všech jejích prolukách, aby se uzavřela uliční (stavební) čára a ulice se svým charakterem více přiblížily charakteru jádra města. Nové obytné domy s vybaveností v přízemí doplní ulici a ta pak po úpravách ve veřejném prostranství podle zásad uvedených níže bude více plnit funkci společenskou, obchodní a pobytovou než pouze dopravní. V zadních traktech bloků pozemků navazujících na ulici Jáchymovskou bude tato struktura také dodržena a podrží si výsostně městský charakter na úrovni definice historického města. První část uzavřených městských struktur tedy přijde ze západní strany a podrží městský charakter. Zintenzivněním zástavby a obchodního parteru vznikne více příležitostí pro život v ulici a současnou úpravou dopravních poměrů vznikne i větší pohodlí pro pěší a to tuto proměnu Jáchymovské ulice v městskou společenskou ulici podpoří.

### Jižní část (zahradní město)

Zahradní město je oblast, kterou tvoří rozvolněná zástavba menšího měřítka, jejíž struktura je tvořena geometrickou osnovou pozemků a jednotlivými soliterními či sdruženými budovami. Veřejný prostor je v zahradním městě nejčastěji vymezen ploty nebo zídkami a tvoří jej klidné ulice, parky a parková náměstí. Pro zahradní město je typická otevřená stavební čára.<sup>19</sup> Právě takový kousek zahradního města prostupuje do řešeného území z jihu. Je to struktura izolovaných vilek a rodinných domků v zahradách. Úpravou parcelace v této části řešeného území vznikne nová klidná obytná ulice, která zároveň bude plnit

<sup>18</sup> MELKOVÁ, Pavla, RAIMANOVÁ, Žofie. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014. Kapitola B Typologie. 27-28 s. ISBN 978-80-87931-09-7

<sup>19</sup> MELKOVÁ, Pavla, RAIMANOVÁ, Žofie. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014. Kapitola B Typologie. 28 s. ISBN 978-80-87931-09-7

zprůchodňující funkci pro pěší směrem k čtvrti rodinných domů v ulici Čapkova a Nejedlého, která je také zahradním městem ve smyslu definice výše. Centrum města tak bude přístupné nejkratší a přímou cestou, pěší se mohou vyhnout frekventované ulici Nádražní a zároveň nebudou nuceni chodit prázdnými prostory mezi areálem výroby a zadními stranami zahrad. V této jižní části řešeného území návrhem vznikla možnost výstavby vilek v luxusní pozici blízko historického jádra města.

### **Východní část (modernistické město)**

Jestliže za modernistické město budeme považovat oblast, kterou tvoří rozvolněná zástavba (vznikající zpravidla od 2. pol. 20. století po současnost) a jejíž struktura je tvořena solitéry a kompozicí hmot ve volném prostoru, které jsou uspořádány do monofunkčních obytných celků (sídlišť) s fyzicky obtížně vymežitelnými veřejnými prostranstvími a volnou stavební čarou<sup>20</sup>, potom tzv. nové město Ostrov můžeme označit za modernistické město, které do řešeného území vniká z východní strany. Stávající struktura rozvolněné sídlištní zástavby ve východní části bude podpořena regenerací parteru a tedy zlepšením možností jeho využití. Pro návrh nových objektů tohoto charakteru zástavby není v řešeném území místo.

### **Střed (kompaktní město)**

Kompaktní město pak tvoří souvislá, naplánovaná, geometrická struktura, ve které jsou veřejná prostranství vymezena klasickou blokovou zástavbou se službami v parteru. V kompaktním městě jsou veřejná prostranství ohraničena fasádami domů s uzavřenou stavební čarou, která je zároveň i uliční čarou, ale ulice jsou většinou širší než v historickém městě a veřejná prostranství tvoří ještě náměstí, pasáže a městské parky.<sup>21</sup> Při přihlédnutí k západní straně řešeného území a zařazení této strany do kategorie historického města dojdeme v samotném středu řešeného území k přechodovému a stěžejnímu místu, do kterého z východní strany řešeného území přichází rozvolněná zástavba modernistického nového města. Ve stěžejním jádru řešeného území je umístěn tzv. superblok jako propojovací prvek mezi kompaktní historickou strukturou zástavby v křivolakých blocích přiléhajících k Jáchymovské ulici a rozvolněnou zástavbou sídlištního typu (modernistického města) na východní straně řešeného území v Družební ulici. Superblok svou kompaktností podrží tvary veřejných prostranství, které se tak stanou čitelnými pro uživatele procházející z nového do starého města. Jeho výška může být proměnlivá a bude se postupně navyšovat směrem k novému městu a osmipodlažnímu panelovému objektu v Družební ulici. Superblok vloží do prostoru mezi historickým a modernistickým městem chybějící strukturu kompaktního města.

### **Stávající objekty občanské vybavenosti a výroby**

Vzhledem k okolnostem v historickém vývoji řešeného území se v něm nacházejí tři objekty občanské vybavenosti tzv. supermarketů. Jeden objekt byl přebudován na areál drobné výroby elektrosoučástek, dva objekty slouží jako Penny Markety. Tyto objekty přinášejí do řešeného území žádoucí nákupní možnosti či jiné využití (výroba přináší pracovní místa, objekt nezůstává prázdný). Charakter objektů, především jejich velikost, nízkopodlažnost a nároky na venkovní parkovací plochy, však spíše odpovídají periferní struktuře zástavby, která se běžně nachází spíše na okrajích měst. Vzhledem k nutnosti respektovat v nejvyšší možné míře majetkové vztahy návrh počítá se zachováním těchto objektů. Vzdáleným cílem by však pro město mělo být, po doslужení těchto objektů, již další využití podobného charakteru nepodporovat a území využít pro obdobnou strukturu zástavby, jaká je v navrhovaných částech řešeného území.

### **Veřejná prostranství**

Vzhledem k tomu, že veřejná prostranství tvoří systémovou kostru fyzické struktury urbánní roviny města, tak kvalita této kostry zakládá kvalitu zástavby. Struktura veřejných prostranství je založena na kompozici a hierarchii (prostorové a současně významové). Tam, kde struktura veřejných prostranství schází, postrádá systém, fragmentuje či přechází ve vágní nedefinovaný charakter, ztrácí se základní urbánní kvalita města spočívající v kontinuitě, homogenitě, hierarchii.<sup>22</sup> Během práce na této územní studii byly systémově přehodnoceny veškeré veřejné prostory v řešeném území včetně návazností na hlavní celoměstskou kostru. Při znovu uchopení celoměstské kostry jednoznačně vychází na světlo potřeba přehodnocení hierarchie hlavních veřejných prostranství města. Zejména v okolí řešeného území dochází k velké potřebě průchozích (průjezdnic) aktivit, které nejsou uspokojeny dostatečnými veřejnými prostranstvími. Pro zpřehlednění a vytvoření hierarchie veřejných prostranství v širších celoměstských vztazích byla navržena koncepce veřejných prostranství skládající se ze čtyř hlavních kategorií. Veřejná prostranství byla rozdělena na městské třídy a významné ulice, zklidněné městské ulice, zklidněné obytné ulice a pěší zóny. Dalšími kategoriemi veřejných prostranství pak jsou cyklostezky a plochy systému sídlení zeleně, jimiž jsou

<sup>20</sup> MELKOVÁ, Pavla, RAIMANOVÁ, Žofie. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014. Kapitola B Typologie. 28 s. ISBN 978-80-87931-09-7

<sup>21</sup> MELKOVÁ, Pavla, RAIMANOVÁ, Žofie. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014. Kapitola B Typologie. 27-28 s. ISBN 978-80-87931-09-7

<sup>22</sup> MELKOVÁ, Pavla, RAIMANOVÁ, Žofie. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014. Kapitola A.3 Kvalita veřejných prostranství je základem kvality života ve městě. 23 s. ISBN 978-80-87931-09-7

soukromá zeleň v zahradách a dvorech uliční zástavby (nepatří do veřejných prostranství, je pouze součástí systému sídlení zeleně), veřejná regenerovaná sídlištní zeleň, veřejná zeleň parková a veřejná parterová zeleň. Bližší popis jednotlivých kategorií je v textu níže. V řešeném území se nacházejí dva významné veřejné prostory, prostor před zámek a prostor náměstí U Brány. Úprava prostoru před zámek vznikla v nedávné době a zadavatel si nepřál na tomto prostoru navrhovat žádné úpravy a dál bylo v rámci výrobních výborů se zadavatelem nad rozpracovanou studií vzhledem k značnému rozsahu problematiky řešené touto územní studií a podrobnosti dostupných podkladů rozhodnuto, že náměstí U Brány bude řešeno samostatnou dokumentací.

V tabulkové části je zpracována bilance veřejných prostranství a technické infrastruktury s odhadem nákladů.

### Hierarchie veřejných prostranství

Za **městské třídy a významné ulice** města považujeme ulice Karlovarskou, Nádražní, Jáchymovskou, Hroznětínskou a Hlavní a nově na tuto úroveň povyšujeme také ulici Družební. Typicky se jedná o hlavní ulice ve městě, kde je dovolená maximální rychlost 50 km/hod a které jsou využívány všemi obyvateli města. Družební ulice, kterou návrhem propojujeme řešeným územím k jihu do ulice Jáchymovská směrem ke křižovatce Karlovarské a Nádražní ulice, se stane novou významnou ulicí města. Umožní poměrně jednoznačné a přímé propojení městem od jihu k severu, od jižní vstupní brány do města na křižovatce Karlovarské a Nádražní ulice po severní bránu do města na dnešní světelné křižovatce Hlavní a Jáchymovské ulice. Obě křižovatky, pokud plní tuto funkci dopravní „brány“ do města, by bylo vhodné upravit tak, aby splňovaly požadavky na opatření pro regulaci rychlosti, které motivuje řidiče k dopravnímu chování odpovídajícímu souvisle zastavěnému území (např. přebudovat na okružní křižovatky).<sup>23</sup> Severní navrhovaná úprava křižovatky Jáchymovské a Hlavní ulice na okružní pětiramennou křižovatku je zakreslena v této územní studii v souvislosti s připojením ulice Družební. Toto zásadní rozhodnutí nám umožnilo přehodnotit pohled na část ulice Jáchymovské, která přiléhá k historickému jádru města. Najednou bylo možné o této části Jáchymovské ulice uvažovat jako o **městské ulici zklidněné**, s vyrovnanějšími poměry obslužných, společenských, obchodních a pobytových funkcí, nikoliv jen jako na ulici s prioritně dopravní funkcí. Část ulice Jáchymovská přiléhající k historickému jádru města, od prostoru před zámek po náměstí U Brány, byla tedy spolu s ulicí Krušnohorskou a **Lidickou** v řešeném území zařazena do kategorie zklidněné městské ulice (typicky zóna s maximální povolenou rychlostí 30 km/hod a zákazem stání mimo vyznačená místa). Do kategorie **zklidněných obytných ulic** pak byly zařazeny nově navrhované i stávající obslužné, většinou obytné ulice, uvnitř řešeného území, přístupné z ulice Družební. Toto rozdělení také odpovídá dělení řešeného území podle struktury zástavby, kdy v typicky městském prostředí kompaktní historické zástavby očekáváme městské multifunkční ulice a v téměř čistě obytné rozvolněné sídlištní zástavbě očekáváme spíše zklidněné obytné ulice. Drobné uličky charakteristické ztíženými prostorovými podmínkami historického města a těsným napojením do ulice Jáchymovská pak byly zařazeny do kategorie **pěších zón**, to znamená veřejných prostranství s předností pěších a řešením vozovky i chodníku v jedné výškové úrovni (typicky pěší nebo obytné zóny s maximální povolenou rychlostí 20 km/hod).

### System sídelní zeleně

System sídelní zeleně je v řešeném území tvořen výše uvedenými druhy, které opět kopírují charakteristické části řešeného území rozčleněné podle typického charakteru struktury zástavby. **Soukromé zahrady** ve dvorech uliční zástavby nalezneme v západní části řešeného území navázané na historickou uliční zástavbu Jáchymovské ulice a v jižní části řešeného území v ploše určené pro rozvoj rodinných domů a vilek, kde zahrady tvoří okolí izolovaných objektů na soukromých pozemcích. Tyto plochy zeleně jsou typicky soukromé a uzavřené veřejnosti. Naproti tomu ve východní části řešeného území se nachází **veřejná sídlištní zeleň určená k regeneraci**, která vytváří prostor mezi jednotlivými bytovými domy v rozptýlené zástavbě modernistického města. Tato zeleň je typicky v majetku města a je veřejně přístupná. Tento druh zeleně jsme obohatili o samostatnou kategorii **parkové zeleně**, kdy na některé části této sídlištní zeleně klademe vyšší požadavky ohledně náročnosti a vybavení tak, aby tyto části veřejně přístupné zeleně sloužili více jako parky pro větší okruh veřejnosti. Jedná se zejména o plochy navázané na cyklostezku a navrhovaná nová odpočívadla a vybavení. Uprostřed tzv. superbloku a v prostoru před zámek je zeleň zařazena do kategorie **parterové zeleně** s nejvyššími nároky na údržbu a reprezentativnost. Každá z výše uvedených kategorií zeleně má jiné nároky na návrh i na péči a údržbu. Zároveň předpokládáme naplňování a další aktualizace pasportu zeleně města<sup>24</sup> i v prostorách jednotlivých stávajících ulic, kde pasport v programu změn doporučuje výsadby nebo obnovy stávajících alejí v ulicích Jáchymovská, Lidická a mimo řešené území v ulicích Lipová, Vančurova, Nádražní, Hlavní, U Nemocnice a U Koupaliště. V řešeném území konkrétně pak program změn doporučuje v ulici Jáchymovské zvážít kompletní obnovu a doplnění dožívající lipové aleje (od doby zpracování pasportu před téměř deseti lety bylo několik stromů již odstraněno a v pasportu je uváděno, že mezi lety 1997-2007 bylo odstraněno mnoho jedinců z této aleje).

<sup>23</sup> Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. Kapitola 4, Zásady dopravního a dopravně technického řešení, část 4.1 Všeobecné zásady řešení místních komunikací. 15 s.

<sup>24</sup> MACHOVEC, Jan. Aktualizace pasportu zeleně ve městě Ostrově. Lednice, září 2007.

Mezi stávajícími stromy v ulici Jáchymovská pasport doporučuje vybrat perspektivní jedince, ostatní odstranit a vysázet nové stromy. Obytné domy v ulici Jáchymovské pasport navrhuje odclonit od areálů obchodních domů, nejlépe vysokokmennými stromy kvůli přehlednosti a dále pasport doporučuje clonové výsadby mezi obytnými domy v ulici Družební a areály obchodních domů v řešeném území z vysokokmenů a keřových porostů. Tyto výsadby je však dle našeho názoru nutné zvážit i v jiných souvislostech a neřešit clonovými výsadbami plošně všechny urbanistické problémy. Dále pasport doporučuje doplnit vzrostlou zelení - alejovými stromy s vysoko nasazenou korunou sídliště v severní části ulice Družební kompletně a zmiňuje, že pro území je nutný samostatný projekt spojený s návrhem na využití prostor vnitrobloků. V územní studii jsou tedy navrženy výsadby stromů ve třech návrhových kategoriích - navrhované **stromy v ulicích v mřížích** ve zpevněných plochách (typicky v pěších zónách a zklidněných obytných ulicích), **alejové stromy v ulicích** (typicky v městských třídách a významných ulicích a zklidněných městských ulicích (obchodně společenských ulicích) a navrhované **stromy v parcích**. Polohy, počty a velikosti navrhovaných stromů jsou v grafické části územní studie zakresleny pouze orientačně s ohledem na podrobnost územní studie a přesnost dostupných podkladů. Stávající stromy jsou zakresleny dle předaného digitálního zpracování pasportu na souřadnicích a v průměru uváděném v tabulkách pasportu z doby zpracování (2007).

### Cyklostezka a rekreační část

Stávající rekreační páteř řešeného území v podobě cyklostezky na bývalém tělese vlečky zůstává zachována<sup>25</sup>, je však rozvinuta do podoby plnohodnotné krajinařské úpravy s jednotlivými tematickými zastaveními a odpočívadly (např. místa setkávání, dětská hřiště pro nejmenší, pro seniory, hřiště pro psy, hřiště pro basketbal a fotbal, fitness, venkovní gril, zastavení na naučné stezce - venkovní expozice, coffee galerie v místě bývalé zastávky, fontána, umělecké dílo apod.). Prostor upravené kvalitní veřejné zeleně kolem cyklostezky je propojen s regenerovaným parterem sídlištní zástavby v Družební ulici a vzniká tak poměrně veliké místo pro rekreaci obyvatel přímo ve městě. Vzhledem k trasování okružních cyklotras a naučných tras (cyklotrasa 2005 Boží Dar - Jáchymov - Ostrov, Malé Rondo, Velké Rondo, naučná stezka Ostrovsko a hornictví, zelená a modrá turistická trasa) po tělese stávající cyklostezky se tento prostor nové zelené infrastruktury (parku) stane významným pro všechny uživatele napojené na tyto trasy, nikoliv jen pro místní obyvatele v nejbližším okolí. V profilu Družební ulice pak vede další samostatná cyklostezka, která může být využita ve spojení se stávající cyklostezkou jako tzv. „mini rondo“ pro zokružování trasy v nejbližším okolí a využití například jako in-line dráhy pro malé děti nebo začínající sportovce.

### Vybavení veřejných prostranství

V případě, že základní rolí mobiliáře je vytvářet zázemí pro plnohodnotné využívání veřejných prostranství města<sup>26</sup>, považujeme za samozřejmé, že veřejná prostranství budou vybavena kvalitním mobiliářem, ošetřovanou hodnotnou veřejnou zelení a nasvětlena v souladu s aktuálními doporučeními v oblasti veřejného osvětlení. Návrh mobiliáře by měl být vždy podřízenou součástí celkového architektonického řešení konkrétního veřejného prostranství a architektonické řešení by měli vždy zpracovávat autorizovaní architekti. Veřejná prostranství by měla splňovat požadavky nejen na žádoucí podmínky pro nezbytné venkovní aktivity, ale také pro volitelné, rekreační a sociální aktivity.<sup>27</sup> Prostranství, která takové požadavky splňují, by měla být cílem budoucích úprav v řešeném území.

### Etapizace

Součástí návrhu je i předpokládaná etapizace realizace návrhu. Byly navrženy čtyři etapy, kdy v 1. a 2. etapě je navrhována zástavba i veřejná prostranství a technická infrastruktura, ve 3. a 4. etapě jsou pak navrhována pouze veřejná prostranství, která propojují jednotlivé části města. V důsledku specifického charakteru a polohy řešeného území mezi starou a novou částí města návrh obsahuje především v oblasti veřejných prostranství a technické infrastruktury prvky, které nebudou sloužit jenom pro nově vystavěné objekty, ale především pro celé město nebo přinejmenším přilehlé části a tudíž je nutné na etapizaci i na

<sup>25</sup> V průběhu zpracování návrhu byla nejprve vytvořena koncepce s ponecháním ústřední volné zelené plochy (louky) nezastavěné, zadavatel však přišel s požadavkem louku zastavět a požadoval s ohledem na vývoj v nové průmyslové zóně Ostrov větší počet ploch k zastavění a s tím i zajištění vyššího počtu nových bytů. Při zpracování ideálního plánu na zastavění řešeného území bylo nejprve navrženo zrušení cyklostezky vedoucí po tělese bývalé vlečky a její přesunutí do polohy podél Družební ulice. Diagonální poloha tělesa bývalé vlečky tvoří již po celou dobu své existence dosti významnou bariéru v racionálním využití území a tato dráha (později vlečka) byla hlavním důvodem, proč jednotlivé části města, stará a nová, nebyly nikdy dostatečně propojené (viz urbanistický vývoj města v textu výše). Dnes, když již byla vlečka zrušena, nám přišlo jako nejvýhodnější se takovéto bariéry zbavit a využít plochy k co nejideálnějšímu propojení staré a nové části města. Investice do přebudování cyklostezky nám přišla jako nepoměrně menší ztráta, než ztráta prostoru pro budování nové městské čtvrti. Zadavatel byl však toho názoru, že cyklostezka na tělese bývalé vlečky je vybudována nově a musí zůstat na svém místě. Ideální návrh byl tedy upraven tak, aby byl prostor co nejlépe využit i při zachování stávajícího trasování cyklostezky po tělese bývalé vlečky. Dá se možná říci, že trasa bývalé dráhy a vlečky je již ve městě tak zakořeněna, že její stopa zůstane vepsána ve struktuře města i nadále, což je také pochopitelné řešení.

<sup>26</sup> MELKOVÁ, Pavla, RAIMANOVÁ, Žofie. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014. Kapitola D.5 Mobiliář. 207 s. ISBN 978-80-87931-09-7

<sup>27</sup> GEHL, Jan. Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství - Program Partnerství pro veřejná prostranství a Jan Gehl, 2000. 53 s. ISBN 80-85834-79-0

náklady uváděné v bilancích v tabulkové části nahlížet jako na investice pro město, nikoliv je přepočítávat pouze na nově postavené objekty (bytové jednotky). Etapizace není závazná.



Obrázek 12: Pohled na řešené území s vyznačenou etapizací

### Bilance

V tabulkové části byla zpracována rekapitulace bilancí zastavitelných ploch, užitných ploch objektů, ploch veřejných prostranství a celkových a průměrných nákladů spolu s celkovou rekapitulací a vypočtenými průměrnými náklady na m<sup>2</sup>, vše rozdělené na čtyři etapy.

### ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA STÁVAJÍCÍ A NAVRHOVANÉ OBJEKTY

Stávající objekty (při úpravách) a navrhované objekty budou respektovat výše definované dělení řešeného území na části s definovaným charakterem a strukturou zástavby. Za prioritní považujeme tvorbu veřejného prostranství pomocí dodržování uličních (stavebních) čar, které náleží ke zvolené struktuře zástavby. Charakter objektů by měl svým měřítkem, architektonickým výrazem i orientací vstupu sledovat městský charakter odpovídající strukturální a regionální typologii. Počty podlaží by měly přiměřeně stoupat směrem od jihu a západu k východu řešeného území. V západní části podél Jáchymovské ulice je třeba dodržet členění na dvě nadzemní podlaží plus podkroví, v jižní části s vilovými a rodinnými domy je žádoucí nepřevyšovat také dvě nadzemní podlaží plus podkroví. Toto výškové řešení odpovídá stávajícím okolním objektům v této části města. V prostřední části řešeného území je výškové řešení objektů navrženo vyšší a proměnlivé - stoupající směrem k novému městu. Podrobně je výškové řešení stanoveno pro každý objekt v tabulkové části. Předpokládáme, že přízemí objektů by mělo být v co největší míře využito pro občanskou vybavenost veřejného i komerčního charakteru. Toto řešení podpoří městskost jednotlivých veřejných prostorů i celé čtvrti jako celku. Řešeným územím prochází mnoho pěších, kteří si rádi tuto výhodu města užijí, po cestě nakoupí, vyřídí potřebné zařízení nebo si odpočinou v příjemné kavárně či restauraci. Všechna občanská vybavenost v přízemí objektů musí být přístupná z přiléhajícího veřejného prostoru (tzn. z ulice).

V tabulkové části byl zpracován seznam všech navržených objektů. Jednotlivé objekty jsou rozděleny podle charakteru náležejícímu do konkrétní struktury zástavby a samostatně číslovány pro každý tento charakter. Barevné členění tabulek odpovídá barevnému členění objektů v grafických přílohách. Je navrženo 27 domů v proluce (označeny fialově), 3 objekty bytových domů (označeno růžově) a 5 rodinných domů (označeno červeně). U každého objektu je evidována výměra plochy, výměra určená k zastavění, počet podlaží,



vypočítaná hrubá podlažní a užitná plocha, vypočtené procento zastavění, předpokládaný počet bytových jednotek a z něho vypočtený potřebný počet odstavných stání, určeny předpokládané náklady Kč/m<sup>2</sup> a vypočítané předpokládané náklady celkem na výstavbu objektu. Řešené území bylo rozděleno do čtyř etap výstavby. Nové objekty jsou navrženy pouze v 1. a 2. etapě výstavby. Celkem bylo navrženo 35 objektů o celkové ploše určené k zastavění 23 924 m<sup>2</sup>, hrubé podlažní ploše 39 438 m<sup>2</sup>, užitné ploše 27 570 m<sup>2</sup>, 311 bytových a 33 obchodních jednotkách a celkových nákladech 488,8 mil. Kč.

## 5. KONCEPCE ŘEŠENÍ INFRASTRUKTURY

### ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Dopravní infrastruktura je navržena v souvislosti širších vztahů jako hierarchicky uspořádaná, která svým charakterem zajišťuje co největší bezpečnost všech účastníků dopravy v řešeném území, zejména chodců a cyklistů. Řešení dopravní infrastruktury je navrženo tak, aby došlo k vytvoření takových podmínek, kdy prostor místních komunikací bude plnit v řešeném území ve vzájemné rovnováze jak funkci dopravní, tak obslužnou a přiměřeně i pobytovou a společenskou v závislosti na významu té které komunikace a v závislosti na prostoru, kterým komunikace prochází. Navrhované řešení využívá zvláštních předpisů jako TP 85 - Zpomalovací prahy, TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, TP 135 - Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích a TP 145 - Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi. Jako základního nástroje zklidňování dopravy na obslužných komunikacích návrh také využívá snižování dovolené rychlosti na 30 km/hod, tj. navrhování zón s omezenou rychlostí dle TP 218 - Navrhování zón 30. Dále návrh dopravní infrastruktury využívá TP 103 - Navrhování obytných a pěších zón a TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty.

#### Návrh hierarchie komunikační sítě města

Vzhledem k neaktuálnosti řešení dopravy v územním plánu (v době zpracování ještě nebyl realizován obchvat města) a neexistenci dalších koncepčních materiálů, jako podkladu pro zpracování této územní studie, bylo nutné zhodnotit a zaktualizovat nahlížení na zařazení komunikační sítě ve městě Ostrov tak, aby odpovídalo aktuálním potřebám a současným požadavkům. V řešeném území bylo tedy nejprve rozhodnuto o úpravách v hierarchii jednotlivých komunikací, tzn. zařazení do funkčních skupin a podskupin místních komunikací podle dopravního významu a ve vztahu ke struktuře osídlení dle ČSN 73 6110<sup>28</sup>. Návrh těchto úprav byl provázen návrhem některých propojovacích komunikací mimo řešené území, které však z rozboru komunikační sítě přirozeně vyplynuly a bylo tedy nasnadě tento návrh zaznamenat pro potřeby zadavatele.

#### Komunikační síť města dle stávajícího územního plánu

Ve stávajícím územním plánu je v hierarchii komunikací v nadmístním postavení silnice I/13 Karlovy Vary - Chomutov - Děčín - Liberec, která je vedena jako obchvat města západně, z části severně od zastavěného území. V územním plánu je tato komunikace evidována jako přeložka. Nyní již je tato přeložka realizována a slouží jako obchvat města. Komunikační síť města je na tuto silnici I/13 napojena na třech místech a to vždy mimoúrovňovými křižovatkami (na jihu u průmyslové zóny s odbočkou na Hájek, severozápadně od řešeného území s odbočkou na Kfely a Hroznětín a na severu s odbočkou na Dolní a Horní Žďár).

Dopravní kostru města Ostrov po realizování obchvatu silnice I/13 pak dle územního plánu<sup>29</sup> tvoří v souladu s pasportem komunikací města, který zpracovatel této územní studie neměl k dispozici:

- průtah silnice II/221 Hroznětínskou ulicí, dál částí Jáchymovské a Nádražní ulice směrem na Mořičov
- úsek silnice III/22222 od Hájků Karlovarskou ulicí ke křižovatce Jáchymovské a Nádražní ulice (průtah II/221)

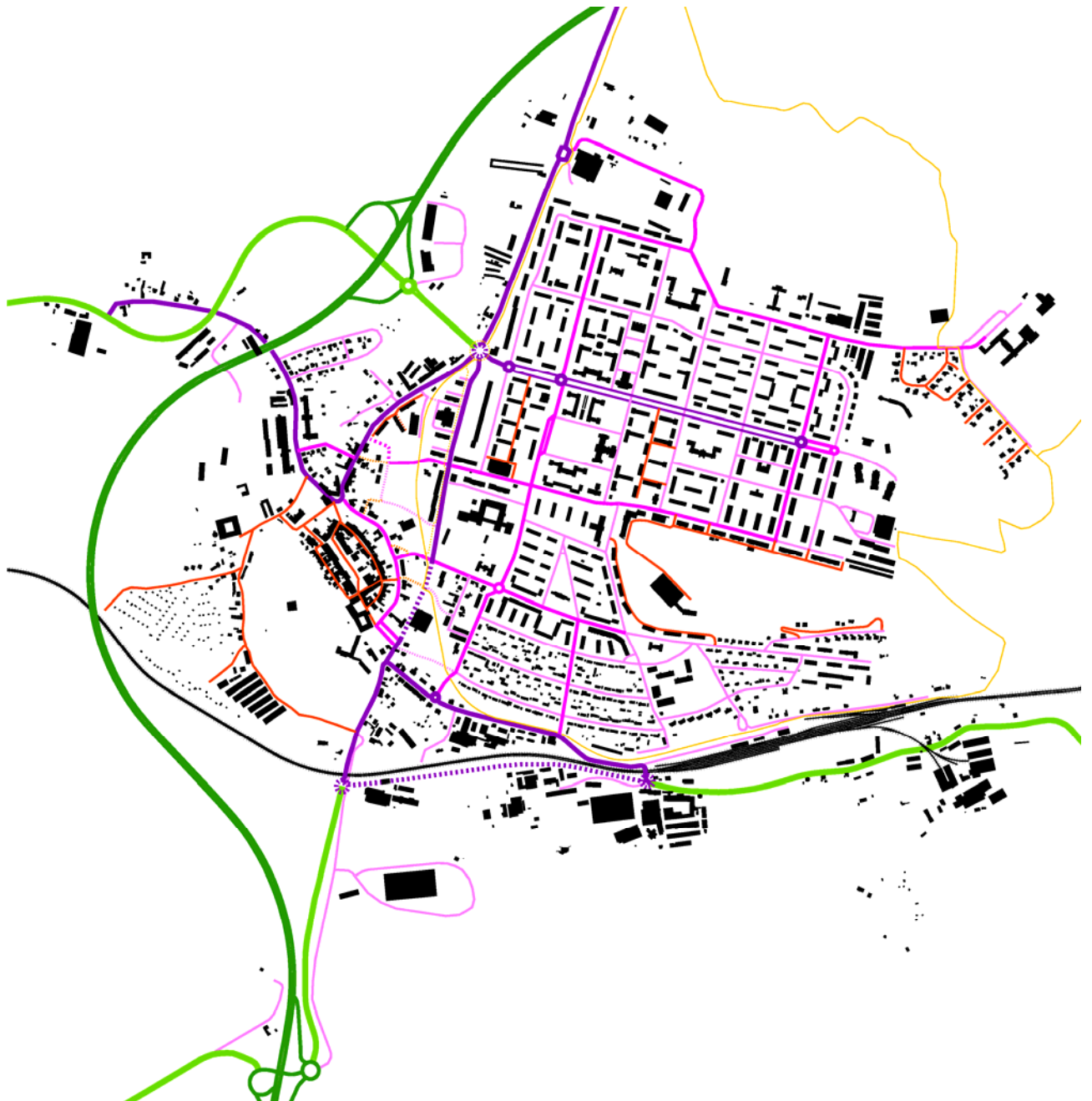
Další komunikací tvořící dopravní kostru města jsou místní komunikace II. třídy:

- bývalý průtah silnice I/13 - Jáchymovská ulice od křižovatky s Hroznětínskou až do Dolního Žďáru
- nová komunikaci připojující II/221 přes mimoúrovňovou křižovatku s přeložkou I/13 na křižovatku Jáchymovské s Hlavní ulicí
- ulice Hlavní až na křižovatku s ulicí S. K. Neumanna
- „Severní polookruh“, který tvoří ulice S. K. Neumanna (dnes zřejmě přejmenována na Boreckou ulici), Severní (až k nemocnici), Masarykova
- „Jižní polookruh“, který tvoří ulice Masarykova, Lidická, S. K. Neumanna
- pokračování ulice Masarykovy směrem na jih (zřejmě ulice Dukelských hrdinů)
- ulice Krušnohorská
- ulice Hornická

Obslužné ulice III. třídy jsou pak ostatní ulice vyjma ulic ve vyznačených územích označené jako obytné zóny funkční třídy D1 dle ČSN 73 6110.

<sup>28</sup> Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. Kapitola 5. 18-19 s.

<sup>29</sup> AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Cheb, listopad 2013. Odůvodnění územního plánu. 15 s.



Obrázek 13: Navržená hierarchie komunikační sítě města (tmavě zeleně silnice I. třídy, světle zeleně silnice II. a III. třídy, tmavě fialově městské třídy a významné ulice, tmavě růžově zklidněné městské ulice, růžově zklidněné obytné ulice, oranžově obytné zóny, světle oranžově pěší zóny, žlutě cyklostezky).

### Navržená hierarchie komunikační sítě města

stávající vnější síť:<sup>30</sup>

- silnice I/13 Karlovy Vary - Chomutov
- silnice I/25 Ostrov - Jáchymov - Boží Dar
- silnice II/221 Ostrov - Hroznětín - Horní Blatná - Potůčky
- silnice III/22127 Ostrov - Velichov - Kyselka
- silnice III/22222 Ostrov - Hájek - Sadov

navrhované úpravy na vnitřní síti:

- **městské třídy a významné ulice:**<sup>31</sup> Jáchymovská, Hroznětínská, Karlovarská, Mořičovská, Nádražní, Hlavní, Družební

<sup>30</sup> Ředitelství silnic a dálnic ČR. Náhledy map silniční a dálniční sítě ČR po krajích [online]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy> [cit. 19.10.2016]

<sup>31</sup> **Městská třída (významná ulice)** je dopravně i architektonicky důležitá městská komunikace, která obestavením nebo doprovodnou zelení organizuje okolní městskou strukturu. [Význam slova Městská třída [online]. Dostupné z: <http://www.vyznam-slova.com/Městská%20tř%3%ADda> [cit. 19.10.2016]]

- **zklidněné městské ulice:**<sup>32</sup> Jáchymovská (od zámku k náměstí U Brány), Lidická, Krušnohorská, Bezručova, Masarykova, Dukelských hrdinů, Severní, U Nemocnice, Borecká, S.K. Neumanna, Hornická
- **zklidněné obytné ulice:** všechny ostatní ulice, pokud nejsou zařazeny do obytných nebo pěších zón
- **obytné zóny:**<sup>33</sup> čtvrti rodinných domů u nemocnice (Lesní, Jedlová, Habrová, Topolová, Smrková, Pod Křížkem), lokalita na kopci (Na Kopci, část Klínovecké a část Lidické), vnitroblok Klicperova a Šafaříkova, historické centrum města<sup>34</sup> (Staré náměstí, Malé náměstí, Husova, Dlouhá, Žižkova, Jiráskova, Šlikova, Školní, Klášterní a Staroměstská)
- **pěší zóny:**<sup>35</sup> prostorově problematická napojení prostoru řešeného území na Jáchymovskou ulici (stávající jednosměrný úsek Lidické ulice mezi loukou a Jáchymovskou, nově vytvořený průchod navrhovanými domy 24 a 5 směrem k náměstí U Brány, stávající ulička do vnitrobloku mezi navrhovanými objekty 22 a 23 v Jáchymovské ulici, stávající zaslepený úsek Krušnohorské ulice, navrhovaná ulice naproti Jiráskově ulici)
- **cyklostezky:** Malé Rondo, Velké Rondo

**Křížení jednotlivých komunikací** komunikační sítě mezi sebou pak respektuje stanovenou hierarchii a v územní studii navržené řešení dodržuje následující pravidla:

- městské třídy a významné ulice jsou hlavními ulicemi, vedení provozu těmito ulicemi je považováno za prioritní
- připojení zklidněných městských ulic na městské třídy a významné ulice je vždy přes zvýšený práh či zvýšenou křižovatkovou plochu (předpokládáme, že zvýšený práh i zvýšená křižovatková plocha bude mít jiný charakter povrchu než vozovka městské třídy či významné ulice, např. dlažbu když vozovka hlavní ulice je asfaltová)
- připojení zklidněných obytných ulic na městské třídy a významné ulice či zklidněné městské ulice je vždy přes zvýšený práh či zvýšenou křižovatkovou plochu (předpokládáme, že zvýšený práh i zvýšená křižovatková plocha bude mít jiný charakter povrchu než vozovka městské třídy či významné ulice, např. dlažbu když vozovka hlavní ulice je asfaltová)
- připojení obytných zón do zklidněných obytných ulic je vždy přes zvýšený práh či zvýšenou křižovatkovou plochu
- připojení obytných zón do zklidněných obytných ulic je vždy přes zvýšený práh či zvýšenou křižovatkovou plochu
- připojení pěších zón na zklidněné městské ulice a zklidněné obytné ulice je vždy přes zvýšenou křižovatkovou plochu, která vstupuje do zklidněné městské či obytné ulice zároveň jako zpomalovací zařízení a usnadňuje procházení pěších v jedné úrovni

<sup>32</sup> **Zklidněná komunikace** je komunikace navržená či upravená podle principů dopravního zklidňování s užitím zklidňujících prvků (pěší zóna, obytná zóna, zúžení dopravního pásu, opatření pro regulaci rychlosti, opatření pro usnadnění přecházení, vysazená plocha - mys, šikana, zpomalovací práh). Jedná se především o komunikace funkčních skupin C a D, případně i B (např. průjezdní úseky silnic obcemi). Řeší se podle zákona č. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky MD ČR 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. V případě této územní studie se zklidněnou městskou ulicí myslí zejména ulice upravená či navržená s opatřeními pro regulaci rychlosti, která ovlivňují volbu jízdní rychlosti, která směřují k jejímu snížení, a to jak formou podvědomé psychologické motivace, tak působením na dynamiku jízdy vozidlem vhodnými stavebními opatřeními i působením společným. Za taková opatření se považují zejména okružní křižovatky, dělící ostrůvky, vysazené plochy, zpomalovací prahy a další prvky podle TP 85, 132, 135, 145. Dále pak vysazené plochy - mysy, které jsou tvořeny chodníkem, zelení nebo jejich kombinací. Vysazené plochy se umísťují do parkovacího nebo zastavovacího pruhu, nebo do části jízdního pruhu podle zvláštních předpisů TP 131, 132, 145. Za zklidňující opatření pro zklidněné městské ulice se dále myslí zpomalovací prahy, které jsou dopravně - technickým zařízením snižujícím rychlost jízdy vozidel. Působí především fyzicky umělou změnou výškových poměrů jízdního pásu. Zpomalovací prahy jsou budovány také v zájmu ochrany chodců, především dětí a navrhují se podle TP 85. Ulice označené touto územní studií v hierarchii komunikační sítě jak zklidněné městské ulice budou vykazovat proměnlivou míru zklidnění podle své polohy ve městě a místních specifik v daném místě. V řešeném území touto územní studií se jedná o ulici Jáchymovskou (od zámku k náměstí U Brány), Lidickou a Krušnohorskou, kde vzhledem k poloze těsně vedle historického centra města s intenzivním pohybem pěších předpokládáme aplikaci zklidňujících opatření zejména pro usnadnění pohybu pěších do centra (omezení rychlosti na 30 km/hod, zúžení jízdních pruhů, změnu povrchů a aplikaci zpomalovacích prahů). Zklidněnými obytnými ulicemi definovanými touto územní studií jsou myšleny především obslužné ulice v obytných částech v režimu Zóny 30. [Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. 12-13 s.]

<sup>33</sup> **Obytná zóna** je jedna nebo více zklidněných komunikací zejména v částech obytných souborů s převahou pobytové funkce s přímou dopravní obsluhou staveb za stanovených podmínek provozu podle zvláštního předpisu. Prostor místních komunikací v této zóně je opticky, případně i fyzicky a také hmatově podle zvláštního právního předpisu rozdělen na prostor pobytový a prostor dopravní, se smíšeným provozem a je obvykle řešen v jedné úrovni. [Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. ]

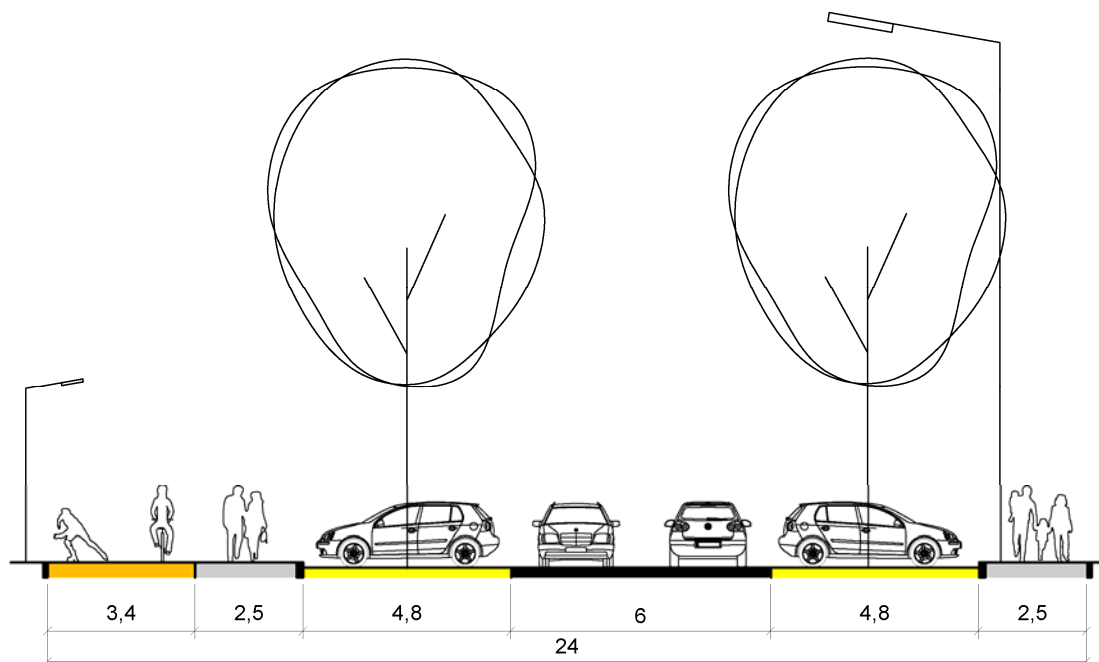
<sup>34</sup> Domníváme se, že historické centrum města by nemělo být zařazeno do kategorie obytné zóny, správně zařazení je dle našeho názoru pěší zóna. Chápeme však, že vytvoření pěší zóny by znamenalo požadavek na vytvoření parkovacích míst při vstupu do pěší zóny, což je vždy z hlediska prostorových možností náročné. Typ komunikace obytná zóna je vhodný spíše do nových obytných čtvrtí s rodinnými domy, kde je možné vytvořit adekvátní prostorové podmínky pro dodržení požadavků na prostor místní komunikace.

<sup>35</sup> **Pěší zóna** je jedna nebo více zklidněných komunikací obvykle v obchodním nebo historickém centru obce (města) nebo její části, v centrech občanského vybavení s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužné motorové dopravy a veřejné hromadné dopravy za stanovených podmínek provozu podle zvláštního právního předpisu. Prostor místní komunikace v této zóně se skládá z prostoru pobytového a z prostoru dopravního se smíšeným provozem v celé šíři a může být takto rozdělen opticky případně fyzicky a také hmatově podle zvláštního právního předpisu. [Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. 11 s.]

- cyklostezka je vedena ve výškové úrovni chodníků a prochází přes zvýšené prahy zklidněnými městskými či obytnými ulicemi, přes městské třídy a významné ulice přechází cyklostezka přejezdem pro cyklisty v úrovni vozovky

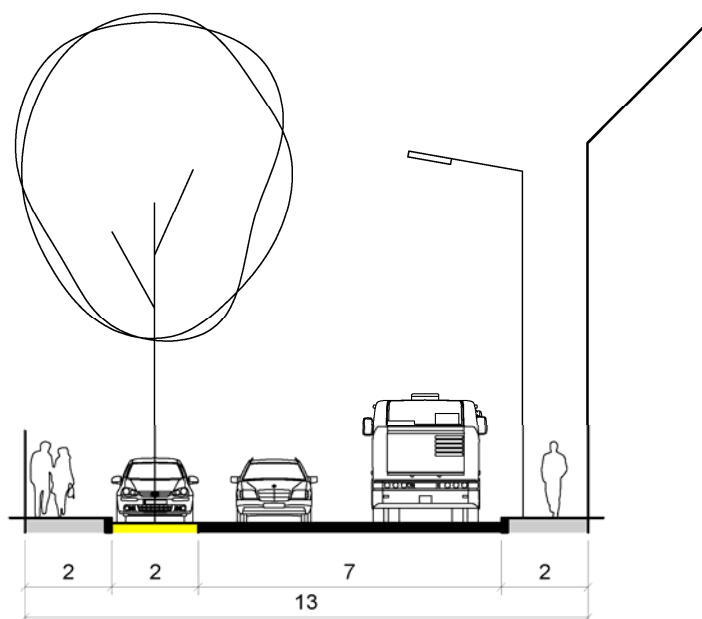
### Šířkové uspořádání prostoru místních komunikací

Na základě stanovené hierarchie komunikační sítě byl vytvořen návrh šířkového uspořádání prostoru místních komunikací pro jednotlivé ulice, jak je uvedeno na následujících schématických řezech:



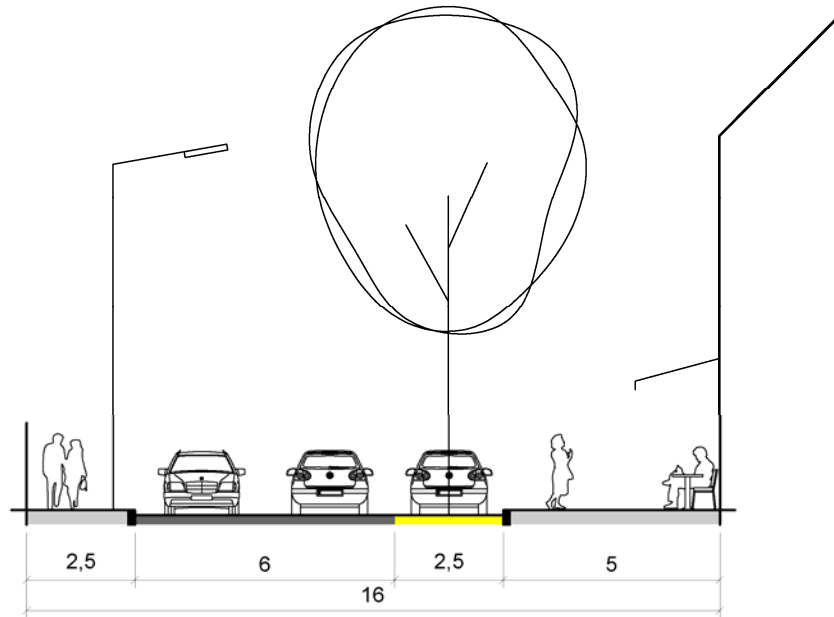
### Družební - městská třída a významná ulice:

prostor místní komunikace - 24m, hlavní dopravní prostor - vozovka 6m, parkovací pásy kolmé/šikmé stání s alejovými stromy - 2x4,8m, přidružený prostor - chodníky 2x2,5m, cyklostezka 3,4m



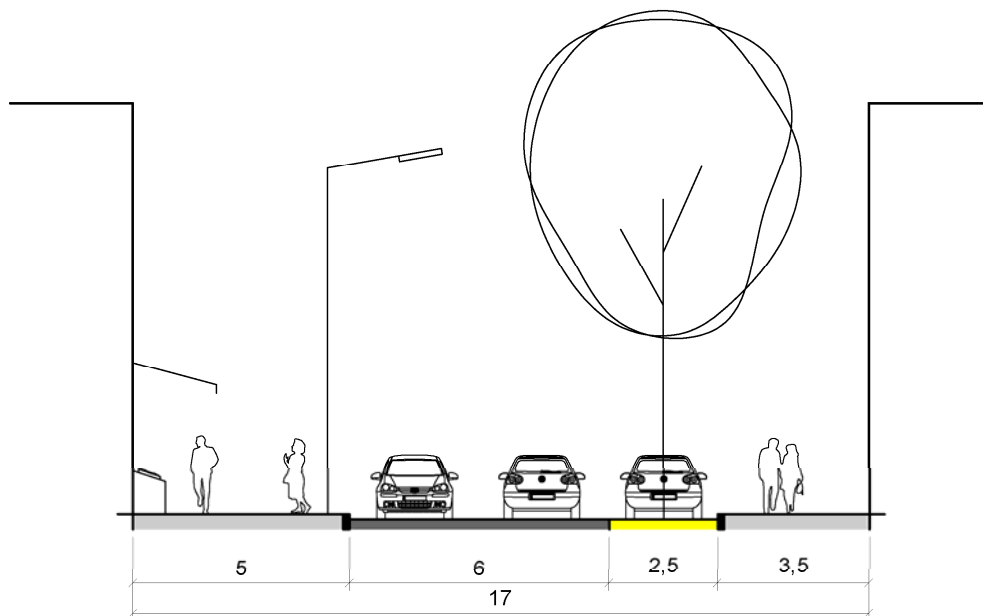
### Jáchymovská (od náměstí U Brány po Hlavní ulici) - městská třída a významná ulice:

prostor místní komunikace - 13m, hlavní dopravní prostor - vozovka 7m, parkovací pásy podélné stání s alejovými stromy - 2m, přidružený prostor - chodníky 2x2m



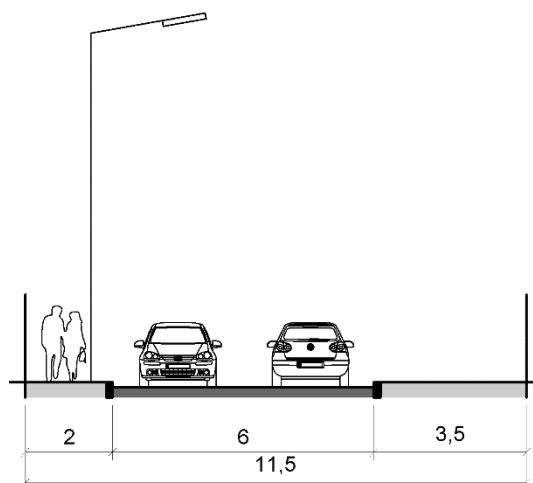
**Jáchymovská (od zámku k náměstí U Brány) - zklidněná městská ulice:**

prostor místní komunikace - 13-16m, hlavní dopravní prostor - vozovka 6m, parkování/zásobování podélné stání s alejovými stromy - 2,5m, přidružený prostor – chodníky 2,5+5m



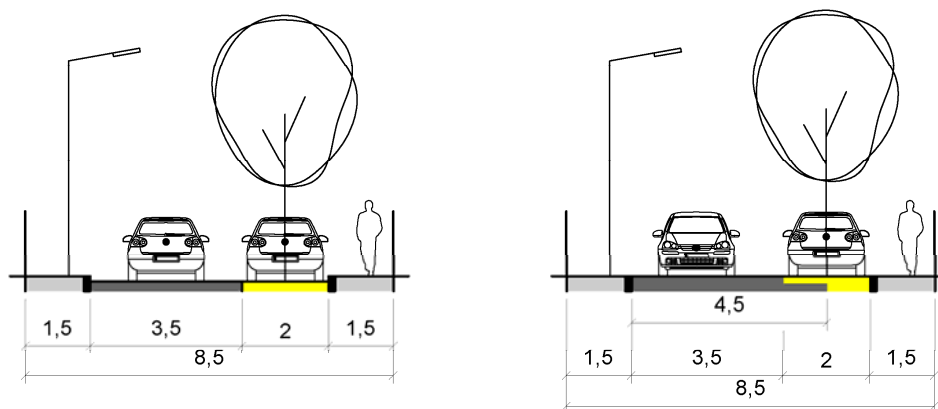
**Lidická - zklidněná městská ulice:**

prostor místní komunikace - 17m, hlavní dopravní prostor - vozovka 6m, parkování/zásobování podélné stání s alejovými stromy - 2,5m, přidružený prostor - chodníky 3,5+5m



**Krušohorská - zklidněná městská ulice:**

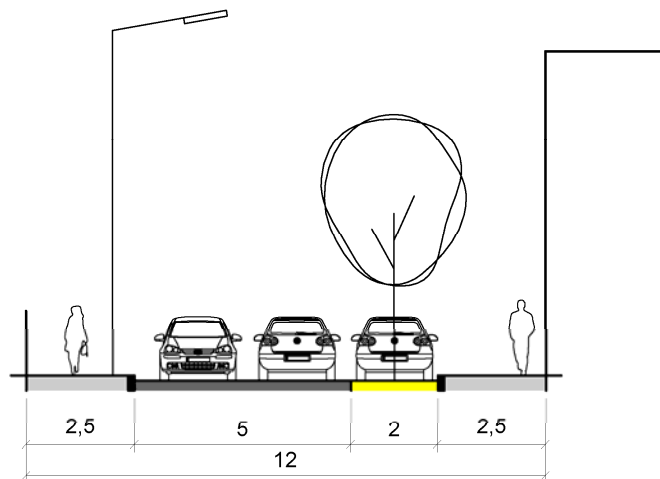
prostor místní komunikace - 11,5m, hlavní dopravní prostor - vozovka 6m, přidružený prostor - chodníky 2+3,5m



**Jižní část - zklidněné obytné ulice:**

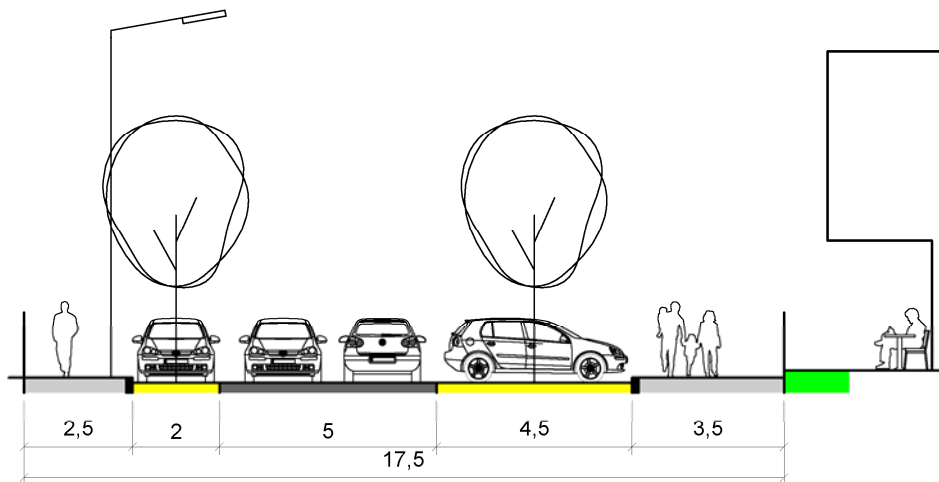
varianta zóna 30 dle TP 218: prostor místní komunikace - 8,5m, hlavní dopravní prostor - vozovka jednosměrně 3,5m, parkovací pruh podélné stání s komorními alejovými stromy- 2m, přidružený prostor - chodníky 2x1,5m

varianta obytná zóna dle TP 103: prostor místní komunikace - 8,5m, jízdní pás min. 3,5m, místně parkovací pruh podélné střídané s plochami zeleně a komorními stromy - 2m, oboustranně pás pro pěší - 2x1,5m



**Střed u superbloku - zklidněná obytná ulice:**

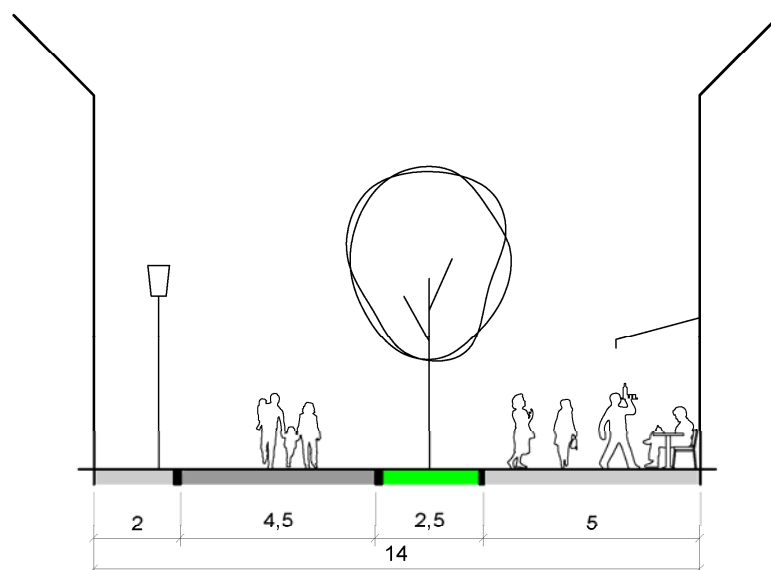
zóna 30 dle TP 218: prostor místní komunikace - 12m, hlavní dopravní prostor - vozovka 5m, parkování podélné stání s komorními alejovými stromy - 2m, přidružený prostor - chodníky 2x2,5m



**Střed u superbloku - zklidněná obytná ulice:**

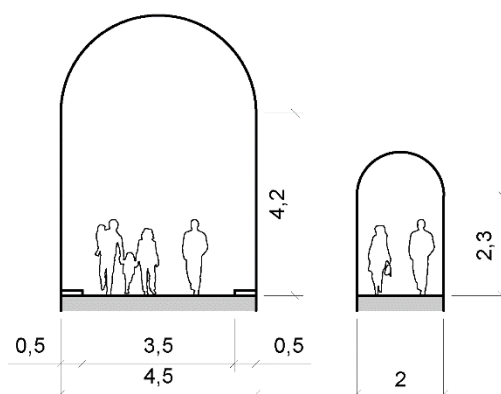
zóna 30 dle TP 218: prostor místní komunikace - 17,5m, hlavní dopravní prostor - vozovka 5m, parkování podélné stání s komorními alejovými stromy - 2m, parkování kolmé stání 4,5m, přidružený prostor - chodníky 2,5+3,5m





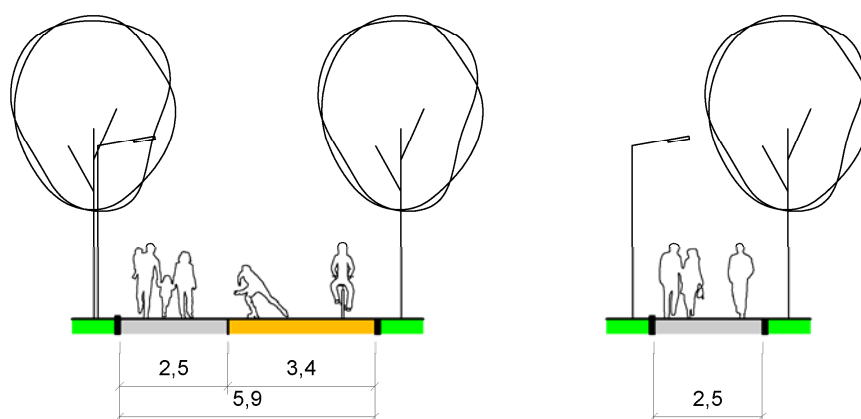
**Západní část - pěší zóny:**

dle TP 103: prostor místní komunikace - dle skutečného stavu uličky, jízdní pás min. 3,5m, místně plochy zeleně s komorními stromy - 2,5m, oboustranně pás pro pěší - min. 2x1,5m



**Západní část a střed - průjezdy a průchody:**

průjezdy - 4,5m, průchody - 2m



**Rekreační část - cyklostezka, parkové cesty pro pěší:**

hlavní trasa cyklostezky s chodníkem - 5,9m, parkové pěšiny - 2,5m

Konkrétní řešení jednotlivých prostorů navržené v této územní studii odpovídá podrobnosti dostupných podkladů a omezeným možnostem zpracování v rámci podrobnosti územní studie. Pro podrobné řešení jednotlivých veřejných prostranství bude nutné konkrétní řešení zpřesnit a upravit, zásadní je dodržení urbanistické koncepce a koncepce hierarchie komunikační sítě dle této územní studie.

### Parkování

V rámci výše zobrazených vzorových řezů jsou v prostoru místních komunikací navrženy parkovací zálivy (pruhy a pásy) určené pro parkovací stání především pro občanskou vybavenost v přízemích navrhovaných objektů a potřeby obytného okrsku (návštěvy). Odstavná stání pro obytné objekty (rodinné domy, domy v prolukách a bytové domy) budou umístována na soukromých pozemcích těchto domů a v případě potřeby i pod terénem pod stavbami nebo volnými plochami ve vícepodlažních podzemních garážích.<sup>36</sup> Toto řešení je zvoleno s ohledem na dodržení kompaktního charakteru a struktury zástavby, který vychází z urbanistické koncepce této územní studie. V řešeném území bylo navrženo celkem 585 parkovacích stání v prostoru místních komunikací. V tabulkách Bilance zastavitelných ploch s odhadem nákladů byl proveden výpočet potřeby odstavných stání pro navržené počty bytových jednotek a výpočet potřeby parkovacích stání pro navržené počty obchodních jednotek a to zvlášť pro 1. a 2. etapu výstavby. Celkem je dle tabulky v řešeném území základní potřeba 249+64 odstavných stání pro obytné objekty a 94+29 parkovacích stání pro obchodní jednotky. Při přepočtu 2,5 obyvatel na 1 bytovou jednotku a celkovém počtu 311 (249+62) bytových jednotek se předpokládá 777 nových obyvatel obytného okrsku a z toho vyplývá potřeba 39 odstavných stání pro obytné objekty.<sup>37</sup>

Celkový potřebný počet odstavných stání pro navrhované řešení je vypočítán podle vzorce  $O_o \times k_a$ , kde  $O_o$  je základní počet odstavných stání<sup>38</sup> a  $k_a$  je součinitel vlivu stupně automobilizace, který byl stanoven na 400/vozidel na 1000 obyvatel tzn. 0,84.

Odstavná stání pro bytové objekty (rodinné domy, domy v proluce a bytové domy):

$$O_o \quad 249+64 = 313$$

$$k_a \quad 0,84$$

$$\text{potřebný počet} = 313 \times 0,84 = 263 \text{ odstavných stání}$$

Celkový potřebný počet parkovacích stání pro navrhované řešení je vypočítán podle vzorce  $P_o \times k_a \times k_p$ , kde  $P_o$  je základní počet parkovacích stání<sup>39</sup>,  $k_a$  je součinitel vlivu stupně automobilizace, který byl stanoven na 400/vozidel na 1000 obyvatel tzn. 0,84 a  $k_p$  je součinitel redukce počtu stání, který byl stanoven na 0,8.<sup>40</sup>

Parkovací stání pro obchodní jednotky a obytný okrsek (návštěvy):

$$P_o \quad 94+29+39 = 162$$

$$k_a \quad 0,84$$

$$k_p \quad 0,80$$

$$\text{potřebný počet} = 162 \times 0,84 \times 0,8 = 109 \text{ parkovacích stání}$$

Stávající počet parkovacích stání v řešeném území je 475, v této územní studii bylo navrženo celkem 585 parkovacích stání, pro nové objekty je tedy k dispozici celkem 585-475 = 110 parkovacích stání, což odpovídá výše uvedenému výpočtu. V případě vyšší potřeby dle podrobnějších výpočtů je možné doplnit vzorové řezy místních komunikací o další parkovací zálivy (např. v Lidické ulici a zklidněných obytných ulicích kolem superbloku). Parkovací zálivy je vždy vhodné doplnit alejovými stromy dle koncepce sídelní zeleně (v zklidněných obytných ulicích menšími stromy).

<sup>36</sup> Dle kapitoly 14.1.15 normy se mají parkovací a odstavná stání v kompaktní zástavbě bytového i nebytového charakteru umísťovat především pod terénem a to jak pod stavbami, tak pod volnými plochami, pod veřejným prostranstvím, náměstím, parkem a dále ve vícepodlažních garážích nadzemních i podzemních podle ČSN 73 6058. [Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. 103 s.]

<sup>37</sup> Dle Tabulky 34 normy se předpokládá 1 parkovací stání na 20 obyvatel obytného okrsku. [Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. 101 s.]

<sup>38</sup> Dle Tabulky 34 normy se předpokládá 1 odstavné stání na byt do 100 m<sup>2</sup> obytné plochy a 2 odstavná stání na byt nad 100 m<sup>2</sup> obytné plochy. [Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. 100 s.]

<sup>39</sup> Dle Tabulky 34 normy se předpokládá 1 parkovací stání na jednotlivou prodejnu obchodu do 50 m<sup>2</sup> prodejní plochy a 1 parkovací stání na 20 obyvatel obytného okrsku. [Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. 101 s.]

<sup>40</sup> Dle Tabulky 30 normy se předpokládá součinitel redukce počtu stání  $k_p$  v obcích (městech) do 50 000 obyvatel ve skupině charakteru území B dle Tabulky 31 normy (stavby v centru obce, ale mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci, dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou) 0,8. [Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006. 99 s.]

## ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

### Zásobování vodou

Koncepce zásobování řešeného území pitnou vodou vychází ze stávající vodovodní sítě. V rámci návrhu nové zástavby a vymezení uličních prostranství je navrženo několik vodovodních řadů, které propojují stávající vodovody vedoucí v Jáchymovské ulici (od náměstí U Brány k severu DN 150 a k jihu DN 80), v Krušnohorské ulici (DN 80), v Lidické ulici (DN 200), v ulici Družební (DN 150), v ulici Dukelských hrdinů (DN 150 a dále 200) a v ulici Nádražní (DN 80).

Dílčí úseky stávajících vodovodů kolidují s navrhovanou zástavbou nebo neumožňují její napojení a bude nutné je zrušit a přeložit případně nahradit. Jedná se o krátký úsek vodovodního řadu v Lidické ulici, který bude nahrazen přeložkou vedoucí v uličním prostranství. Zrušeny budou přípojky k objektům č.p. 1486 a 1487 a budou napojeny z nově navrhovaného vodovodního řadu vedoucího v komunikaci podél bytového objektu 1d. Přeložit bude nutno i přípojku vedoucí k objektu č.p. 241 do nové trasy mimo hranici zástavby objektu navrhovaného v uliční frontě Lidické ulice. Krátká přeložka vodovodního řadu je navržena rovněž v ulici Krušnohorské tak, aby nekolidovala s navrhovaným objektem č. 10. Zrušena bude dlouhá přípojka vedoucí z řadu v Lidické ulici k objektu Penny Marketu (č.p. 1372), která bude nahrazena novým vodovodním řadem vedoucím v trase rušené přípojky podél cyklostezky a propojujícím stávající vodovodní řad v Lidické ulici s řadem v ulici Krušnohorské.

Nové vodovodní propojení umožňující zásobování navrhované zástavby pitnou vodou je navrženo ze stávajícího řadu v křižovatce ulic Dukelských hrdinů a Čapkova. Vede nově navrhovanými komunikacemi podél navrhovaných rodinných domů č. 1 - 5 a dále podél objektů č. 11 - 15 do stávajícího řadu v Krušnohorské ulici. Z tohoto navrhovaného řadu budou provedena dvě propojení do stávajícího řadu v Jáchymovské ulici. Jedno podél navrhovaného objektu č. 16 a druhé podél objektu č. 12. Kolem velkého navrhovaného bloku zástavby v centrální části řešeného území bude realizován vodovodní okruh s napojením do stávajících řadů v Lidické, Krušnohorské a Jáchymovské ulici. Nový vodovodní okruh je navrženo propojením stávajících řadů v Lidické a Jáchymovské ulici novým řadem vedoucím v komunikaci mezi objekty navrhovanými v místě stávajících řadových garáží.

Navrhované vodovodní řady budou ukládány v rámci stávajících nebo navrhovaných uličních prostranství. Trasy navrhovaných vodovodních řadů jsou zakresleny v grafické příloze. Předpokládá se realizace vodovodních řadů z HDPE, profily jednotlivých navrhovaných řadů budou upřesněny v podrobnější projektové dokumentaci. Bilance potřeb pitné vody v rozvojových plochách je uvedena v tabulkových přílohách. V rámci budoucí uliční sítě je navrženo zokruhování navrhovaných vodovodních řadů. Napojení jednotlivých objektů na pitnou vodu bude realizováno prostřednictvím přípojek. Přípojky budou napojeny z vodovodního řadu prostřednictvím navrtávacího pasu, v místě napojení přípojky z řadu bude na přípojce osazen šoupátkový uzávěr se zemní soupravou. Každá přípojka bude ukončena vodoměrnou šachtou umístěnou na pozemku odběratele poblíž hranice pozemku. Nové zásobovací vodovodní řady budou kladeny v uličních profilech navrhovaných komunikací dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

### Zásobování požární vodou

Navržená vodovodní síť bude řešena v souladu s ČSN 730873 Požární bezpečnost staveb - Zásobování požární vodou, tzn., že profily vodovodních řadů budou v obytném území, s výjimkou jednotlivých koncových úseků, navrhovány minimálně DN 80 a vodovodní síť bude osazena hydranty vzdálenými od sebe max. 240 m (maximální vzdálenost objektu od hydrantu je 150 m). Přesné rozmístění požárních hydrantů bude s ohledem na podélný profil a rozmístění armatur, šachet a dalších objektů inženýrských sítí provedeno dle výše uvedených zásad v podrobnější projektové dokumentaci.

### Kanalizace

Stávající odkanalizování řešeného území je provedeno jednotnou kanalizační sítí s dílčími úseky dešťové kanalizace v Jáchymovské ulici, které nejsou dle vyjádření správce plně funkční. Jednotná kanalizace je vedena do odlehčovacích komor, z nichž jedna se nachází ve Školní ulici a dvě v ulici Dukelských hrdinů, odkud po odlehčení pokračují stoky na čistírnu odpadních vod. Na základě vyjádření správce kanalizační sítě je navrhované odkanalizování území navrženo prostřednictvím nové oddílné kanalizace. Stávající jednotná kanalizace v Jáchymovské ulici od navrhovaného objektu č. 23 ke křižovatce se Šlikovou ulicí je navržena ke zrušení. Dále jsou navrženy ke zrušení dvě větve jednotné kanalizace v jižní části řešeného území vedoucí od velkoobchodu elektro k Nádražní ulici. Rušené úseky budou nahrazeny navrhovanými splaškovými a dešťovými kanalizacemi. Nová splašková kanalizace je tedy navržena v Jáchymovské ulici a vede od objektu č. 23 Jáchymovskou ulicí až do Nádražní ulice, kde bude za objektem odlehčovací komory zaústěna do stávající stoky vedoucí na čistírnu odpadních vod. Na tuto navrhovanou splaškovou stoku se napojí druhá větev, která začíná u velkého bloku navrhovaného objektu 1b a vede v souběhu s cyklistickou komunikací v místě bývalé vlečky a dále budoucí komunikací podél navrhovaných objektů č. 11 - 15 do Nádražní ulice. Do této stoky bude napojena splašková kanalizace od nově navrhovaných rodinných domů č. 3 - 5 a dále do ní bude přepojena splašková kanalizace z areálu velkoobchodu elektro a Penny marketu v Krušnohorské ulici. Další větev splaškové kanalizace je navržena od navrhovaného objektu č. 27 v místě

stávajících rušených garáží a vede podél bloku bytových domů 1d a 1c do navrhované kanalizace popsané v předcházejícím textu. V nejnižším rohu řešeného území koliduje plocha pro výstavbu rodinného domu č. 1 s trasou stávající jednotné kanalizace. Je navržena její přeložka v délce cca 58 m. Do přeložky bude zaústěna krátká větev kanalizace pro objekty č. 1 a 2. Jedná se o jediný návrh jednotné kanalizace v řešeném území.

Stávající dešťová kanalizace v severní části Jáchymovské ulice bude zkontrolována, vyčištěna, opravena a případně zcela nevyhovujícího stavu rekonstruována. V další části Jáchymovské ulice (od stávajícího objektu č.p. 211) je vedena navrhovaná dešťová stoka, která je vedena Jáchymovskou ulicí a je zaústěna do stávajícího náhonu v místě jeho křížení s Jáchymovskou ulicí. Do této stoky bude napojena navrhovaná větev dešťové kanalizace vedoucí od navrhovaného objektu č. 27 přes Lidickou ulici a dále podél bytového bloku č. 1d a mezi objekty č. 4 a 6 a dále 22 a 23 do Jáchymovské ulice. Do stoky se připojí i větev z ulice mezi objekty č. 1c a č. 8. V podrobnější dokumentaci bude nezbytné provést podrobný průzkum náhonu, zhodnocení jeho stavu a výpočet jeho kapacity. V případě nevyhovujícího stavu bude nutné provést jeho celkovou rekonstrukci. V další části Jáchymovské ulice je navržena nová větev dešťové kanalizace vedoucí od křižovatky s Krušnohorskou ulicí do stávající stoky, která se nachází u parkoviště před zámkem. Samostatná větev dešťové kanalizace je navržena podél východního okraje velkého bloku bytových domů (č. 1b) a pokračuje v souběhu s cyklistickou komunikací do ulice vedoucí podél navrhovaných objektů č. 11 - 15 a dále Nádražní ulicí a bude zaústěna za odlehčovací komorou do odlehčovací stoky vedoucí do recipientu.

Profily kanalizačních stok budou navrhovány v podrobnější projektové dokumentaci. Bilance produkce splaškových odpadních vod i srážkového odtoku v rozvojových plochách je uvedena v tabulkových přílohách. Nové splaškové kanalizační stoky budou kladeny v uličních profilech navrhovaných komunikací dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Napojení splaškových vod od jednotlivých objektů do navrhované splaškové kanalizace bude řešeno prostřednictvím přípojek zaústěných do vysazené odbočky. Na přípojce bude v rámci pozemku napojovatele poblíž hranice pozemku umístěna domovní revizní šachta u bytových domů nebo objektů vybavenosti budou revizní šachty umístěny na veřejném pozemku. Dešťové vody budou ze zpevněných ploch odváděny prostřednictvím uličních vpustí, které budou do dešťových stok napojeny kanalizačními přípojkami. Umístění uličních vpustí bude řešeno v podrobnějších projektových dokumentacích.

### **Etapizace kanalizace**

Na základě vyjádření správce byla v celém řešeném území důsledně navržena oddílná kanalizační síť. Vzhledem k tomu, že stávající kanalizační síť v lokalitě funguje jako jednotná, není jednoduché realizovat novou kanalizační síť v rámci navrhované etapizace. V 1. etapě proto bude nutné realizovat provizorní řešení, které bude spočívat v tom, že v rámci území 1. etapy bude oddílná kanalizace realizována dle návrhu v definitivní podobě, ale za hranicí etapy bude provizorně napojena do šachty stávající jednotné kanalizace a odkanalizování území bude tedy probíhat s oddělením srážkových vod v odlehčovacích komorách, jako v současné době. Ve 2. etapě bude toto provizorní napojení zrušeno a úsek oddílné kanalizace bude rozšířen na území obou etap a bude provedeno definitivní napojení dle studie, které již umožní oddělení srážkových a splaškových vod. V následujících etapách již bude do takto založené oddílné sítě probíhat připojování standardním způsobem. Přesná podoba provizorního řešení bude upřesněna v podrobnějších dokumentacích a není v grafické části urbanistické studie zakreslována.

### **Zásobování teplem ze systému CZT**

V řešeném území se nacházejí rozvody centrálního zásobování teplem (CZT). Původní parovody byly nahrazeny horkovodními rozvody v předizolovaném potrubí ukládaném do země. Stávající horkovody se nacházejí v jižní části řešeného území a pak v prostoru severně od Lidické ulice a u panelových domů nacházejících se podél ulice Družební. Ve dvou místech kolidují stávající rozvody s navrhovanou zástavbou. Jedná se o zástavbu bytového objektu č. 2 v Lidické ulici a o zástavbu objektu č. 16 u parkoviště před zámkem. V obou případech jsou navrženy přeložky horkovodního vedení. Přeložky budou muset být v podrobnější projektové dokumentaci posouzeny z hlediska dilatace předizolovaného potrubí po změně trasy dané přeložkou. Nové rozvody CZT jsou navrženy u budoucích objektů kolektivního bydlení č. 1a - 1d vč. objektu č. 8 a objektů v místě stávajících rušených garáží (bytové objekty č. 2 a 3 a objekt č. 1a). Navrhované horkovody jsou zakresleny v grafické příloze. Konkrétní řešení bude upřesněno v podrobnějších projektových dokumentacích. Bilance potřeb tepla v rozvojových plochách je uvedena v tabulkových přílohách.

### **Zásobování plynem**

Stávající středotlaký plynovod se nachází v jižní části řešeného území v ulicích Nádražní a Šlikově, dále na východě v ulici Máchově a v centrální části v Krušnohorské ulici, kde je umístěna STL regulační stanice napájející NTL rozvody vedoucí Krušnohorskou ulicí mimo řešené území. Provozovatel sítě počítá s výhledovým zrušením STL regulační stanice a s převedením sítě NTL na STL úroveň. Nově je v této územní studii navrženo zásobování plynem prostřednictvím STL rozvodů napojených na stávající přívod k regulační stanici v Krušnohorské ulici a na stávající STL rozvod v prostoru parkoviště před zámkem. Jedna

navržená větev STL plynovodu vede Jáchymovskou ulicí od parkoviště před zámek až na severní okraj řešeného území. Z této větve je napojen okruh vedoucí podél navrhovaných objektů č. 27, 1a, 3, 4, 6 a 22 s odbočkou k objektům č. 7 a 8. Druhá větev vede od parkoviště před zámek podél areálu velkoobchodu elektro a dále v navrhované komunikaci podél objektů č. 15 - 11. Samostatná větev STL plynovodu je navržena pro objekty rodinných domů v jižní části území a je napojena na stávající STL plynovod v Nádražní ulici. Část přírodního STL řadu (k místu odbočení k novým rodinným domům) bude realizována v trase stávající přípojky k objektu velkoobchodu elektro (toto řešení bylo požadováno správcem sítě, územní studie byla tedy upravena dle požadavku ve vyjádření). Stávající přípojka k objektu bude na nově realizovaný řad přepojena.

Dimenze navrhovaných plynovodních řadů budou stanoveny v podrobnějších projektových dokumentacích. Bilance potřeb zemního plynu v rozvojových plochách je uvedena v tabulkových přílohách. Nové zásobovací plynovodní řady budou kladeny v uličních profilech navrhovaných komunikací dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Jednotlivé objekty budou zásobovány plynem z rozvodných STL plynovodních řadů prostřednictvím středotlakých přípojek. Přípojka bude z řadu napojena prostřednictvím navrtávacího pasu a bude v místě napojení z řadu osazena uzávěrem se zemní soupravou. Přípojka bude ukončena na hranici pozemku odběratele v pilíři osazeném hlavním uzávěrem plynu, regulátorem tlaku a plynoměrem případně ve skříni umístěné na objektu. Trasy stávajících a navrhovaných plynovodních řadů jsou zakresleny v grafické příloze.

### **Zásobování elektrickou energií**

Zásobování elektrickou energií je v této územní studii z důvodu přehlednosti dokumentace podrobněji řešeno na úrovni sítě VN. U sítě NN jsou v dokumentaci zakresleny pouze vyvolané přeložky. Je počítáno s vedením kabelů NN v přidruženém pásu komunikací tak, aby bylo možné zásobovat všechny navrhované objekty elektrickou energií.

V řešeném území se nacházejí dvě trafostanice. Jedna v Máchově ulici a druhá na křižovatce ulic Lidická a Družební. Navrhovaná zástavba v místě stávajících rušených garáží (objekty bytových domů č. 2 a 3) koliduje se stávající trasou kabelu VN 22 kV. Navržena je její přeložka od místa křížení kabelu s Jáchymovskou ulicí až k trafostanici v Lidické ulici. Přeložka je vedena podél stávajících objektů č.p. 801 - 803 a dále jižně směrem k Lidické ulici. Z přeložky je napojena navrhovaná trafostanice 22/0,4 kV umístěná u navrhovaného objektu č. 3 a sloužící pro zásobování navrhované zástavby bytových domů elektrickou energií. Kabelové rozvody NN určené k zásobování rozvojových ploch budou napájeny z navrhované trafostanice 22/0,4 kV, případně ze stávajících trafostanic nebo ze stávající sítě NN a budou uloženy v chodnicích popř. v přidruženém pásu podél komunikace dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a příslušných oborových norem. Nové kabelové trasy NN budou smyčkově napojeny v přípojkových a elektroměrových skříních jednotlivých odběratelů, které budou umístěny v integrovaném pilíři na hranici pozemku nebo ve skříni na objektu. S vedením kabelu NN v ulici se zástavbou je automaticky počítáno v pásu nejbližší zástavbě (dle ČSN 736005), tyto trasy proto nejsou v grafické příloze územní studie z důvodu čitelnosti a s ohledem na použité měřítko výkresů zakreslovány. Bilance potřeb elektrické energie v rozvojových plochách je uvedena v tabulkových přílohách.

### **Veřejné osvětlení**

Veřejné osvětlení v lokalitě bude řešeno v rámci přeměny jednotlivých veřejných prostranství jako nové. Stožáry a svítidla veřejného osvětlení budou v rámci rekonstrukcí jednotlivých veřejných prostranství svým charakterem odpovídat charakteru veřejného prostoru a okolní obytné zástavbě a dodržovat případný manuál (standardu) provozovatele. Kabelové rozvody veřejného osvětlení budou vedeny v přidruženém pásu navrhovaných komunikací dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, a to buď v souběhu s ostatními kabely NN, nebo v ose stožárů.

### **Spoje**

Rozvojové plochy budou napojeny na jednotnou telefonní síť kabelovými rozvody napojenými ze stávající sítě dle podmínek provozovatele zařízení. Případné přeložky telekomunikačních vedení nejsou velkého rozsahu a budou řešeny v podrobnějších dokumentacích. Nové telefonní kabely budou kladeny v přidružených pásách navrhovaných komunikací dle ČSN 736005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. V trase kabelů budou v rámci pokládky uloženy náhradní PE chráničky pro případné pozdější doplnění slaboproudých rozvodů. Z důvodů přehlednosti nejsou tyto trasy v grafické části regulačního plánu zakreslovány.

## 6. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

### Vyhodnocení variant

V průběhu zpracování této územní studie byly postupně zpracovány dvě varianty, první umírněná varianta za předpokladu ponechání nezastavěné louky ve středu řešeného území a poté idealistická varianta, která předpokládala přeložení cyklostezky vedoucí po tělese bývalé vlečky do polohy rovnoběžné s Družební ulicí a maximální zastavění řešeného území. Tato idealistická varianta pak byla upravena na základě požadavků pořizovatele tak, aby respektovala stávající cyklostezku vedoucí po tělese bývalé vlečky a zároveň stávající supermarkety Penny Markety a objekt výroby N.G. elektro trade a.s.. V případě že by uplynula návrhová doba této územní studie, tento návrh by byl již zcela realizován a mezitím by stávající halové objekty supermarketů a výroby pozbyly svou funkci, je možné realizovat na jejich místech původní části návrhu idealistické varianty. Výsledný návrh územní studie nenavrhl totiž žádné řešení, které by to znemožnilo. Vyhodnocování variant probíhalo průběžně v rámci výrobních výborů s pořizovatelem a k odevzdání byla dopracována vybraná varianta.



Obrázek 14: Ideální schéma charakteru a struktury zástavby. Fialově je vyznačena sevřená struktura zástavby historického centra (historické město), tmavě růžově nová kompaktní struktura zástavby (kompaktní město), červeně zástavba rodinnými domy, dvojdomky a vilkami v zahradách (zahradní město), růžově rozvolněná struktura zástavby bytovými domy (starší a mladší sídliště - modernistické město), modře periferní struktura zástavby (halové objekty, garáže) a hnědě venkovská struktura zástavby (sídla v krajině, bývalé usedlosti).

## Podrobnější územní studie

Vzhledem ke složitosti a rozsahu řešeného území a také k faktu, že pro město Ostrov nebyla zpracována žádná koncepce širšího systému veřejných prostranství, která by šla použít jako koncepční podklad pro tuto územní studii, byla tato územní studie zpracována jako základní koncepční (ideový) materiál v minimální podrobnosti<sup>41</sup> a nemohla být zpracována v optimální podrobnosti<sup>42</sup> pro následné použití jako podklad přímo pro zpracování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí na úpravy nebo výstavbu veřejných prostranství v řešeném území. Z tohoto důvodu v souladu s metodickým návodem doporučujeme zadání zpracování územních studií v optimální podrobnosti pro jednotlivá veřejná prostranství. Teprve zpracování podrobných územních studií pro jednotlivá veřejná prostranství na základě polohopisného a výškového zaměření, v optimální podrobnosti a v souladu s koncepcí dle této územní studie, může přinést kvalitní veřejné prostory. Tento přístup doporučujeme obzvláště v architektonicko - urbanisticky významnějších částech veřejných prostranství (např. náměstí U Brány, zklidněná část Jáchymovské ulice, pěší zóny).

## Náměstí u Brány/Bezručova ulice

V řešeném území se nachází uzlový bod na náměstí U Brány. Náměstí U Brány slouží částečně jako parkoviště před vstupem do Husovy ulice v místě bývalé městské brány a dále na Staré náměstí v centru města a částečně je využito jako křižovatka ulic Jáchymovská a Hroznětínská. Na jižní a západní straně náměstí již chybí původní objekty, na severozápadní straně při vjezdu do Hroznětínské ulice se nachází nevyužívaný dům. V průběhu zpracování této územní studie byla navrhována hierarchie komunikační sítě a součástí návrhu byla přeměna vedení komunikační sítě přes náměstí U Brány, která spočívala v přenesení dosavadního dopravního významu z náměstí U Brány do Bezručovy ulice a zařazení náměstí U Brány do veřejných prostranství zklidněného městského charakteru spolu s částí Jáchymovské ulice mezi zámek a náměstím U Brány. Požadavek pořizovatele však byl ponechat trasu ze severní části Jáchymovské ulice do Hroznětínské ulice mezi městskými třídami a významnými městskými ulicemi a tudíž s tím spojeným dopravním významem. Důvodem byly zřejmě již provedené úpravy v Bezručově ulici (zjednosměrnění a zastávka městské hromadné dopravy). Požadavek byl tedy respektován. Při řešení úprav křižovatky Hroznětínské a Jáchymovské ulice doporučujeme brát zvýšený ohled na původní prostorové vztahy na náměstí U Brány a polohu náměstí v městské památkové zóně. Vybouráním domů na křižovatce Hroznětínské, Školní a Jáchymovské ulice, i objektů, které stávaly okolo Horní brány, vznikl značně desurbanizovaný prostor.<sup>43</sup> V souvislosti se změnami po vybudování obchvatu města a změnami navrženými touto studií v hierarchii komunikační sítě doporučujeme při navrhování úprav náměstí sledovat cíle uvedené v Programu regenerace městské památkové zóny Ostrov a při prostorových úpravách respektovat původní tvar náměstí a pracovat i s možnostmi dostavby některých objektů na náměstí.

## Rekapitulace bilancí s odhadem nákladů

V tabulkové části byla zpracována rekapitulace bilancí zastavitelných ploch, užitných ploch objektů a ploch veřejných prostranství včetně celkových nákladů a vypočtených průměrných nákladů na m<sup>2</sup>, vše rozdělené na čtyři etapy.

V **1. etapě** bylo navrženo 8590 m<sup>2</sup> zastavitelných ploch pro bydlení (o předpokládané hrubé podlažní ploše 23819 m<sup>2</sup> a užitné ploše 16673 m<sup>2</sup>, předpokládá se 249 bytových jednotek) a 8590 m<sup>2</sup> zastavitelných ploch pro občanské vybavení v přízemí bytových objektů (o předpokládané hrubé podlažní ploše 6614 m<sup>2</sup> a užitné ploše 4706 m<sup>2</sup>, předpokládá se 24 obchodních jednotek). V této etapě bylo navrženo 37300 m<sup>2</sup> veřejných prostranství o celkových nákladech 66,3 mil. Kč a vybavení technickou infrastrukturou o nákladech 42,5 mil. Kč. V **2. etapě** bylo navrženo 3372 m<sup>2</sup> zastavitelných ploch pro bydlení (o předpokládané hrubé podlažní

<sup>41</sup> **Územní studie veřejného prostranství v minimální podrobnosti** je zpracována jako základní koncepční (ideový) materiál navrhuje hlavní zásady prostorového uspořádání a funkčního využití veřejného prostranství. Z pohledu míry zpracování detailu řeší základní fyzické a funkční členění, základní dopravní koncepci a prověřuje základní podmínky reálnosti řešení z pohledu technické infrastruktury. Tato územní studie může být podkladem pro následnou detailnější územní studii veřejného prostranství, je-li to z hlediska řešeného území účelné. Takovéto dvojstupňové řešení je možno doporučit zejména u významnějších či komplikovanějších veřejných prostranství. U méně významných či jednoduchých veřejných prostranství nebude jejich rozpracování podrobnější studií nutné a bude možno přistoupit přímo ke zpracování dokumentace pro územní řízení, která bude respektovat principy definované v ideové územní studii. [Metodický návod pro pořízení a zpracování Územní studie veřejného prostranství. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, verze 3. 11. 2015. 4 s.]

<sup>42</sup> **Územní studie veřejného prostranství v optimální podrobnosti** je zpracována jako podrobný materiál, stanovující prostorové uspořádání a funkční využití veřejného prostranství, včetně doporučení hlavních zásad utváření pro jeho bezprostřední okolí. Z pohledu míry zpracování detailu se řeší uspořádání ploch (včetně materiálu povrchu), detailní koncepci zeleně a případných vodních prvků, rozmístění prvků drobné architektury, mobiliáře a potřebného technického vybavení, popřípadě úpravu nebo odstranění informačních a reklamních zařízení. Územní studie veřejného prostranství v optimální podrobnosti obsahuje podrobný návrh dopravní a technické infrastruktury. Studie optimálního rozsahu se zabývá kromě podrobného řešení parteru také objekty a prvky, které prostranství vymezují, spoluutvářejí, a také prostorovým a funkčním kontextem - širšími návaznostmi. V odůvodněných případech může stanovit úpravy parteru vymezující zástavby (např. obchodů) či funkční a prostorové limity pro komerční využití veřejných prostranství. Územní studie veřejného prostranství je v optimálním rozsahu zpracována v takové podrobnosti, že umožňuje pokračovat na jejím podkladě již v zadávání a pořizování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí či územního souhlasu, popřípadě projektové dokumentace veřejného prostranství, nebo jeho části. Územní studie může být v optimálním rozsahu (je-li to vzhledem k povaze změn řešeného území nutné) použita po formálním dopracování jako dokumentace pro územní řízení. [Metodický návod pro pořízení a zpracování Územní studie veřejného prostranství. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, verze 3. 11. 2015. 4-5 s.]

<sup>43</sup> Město Ostrov, městský úřad, Odbor rozvoje a územního plánování. Program regenerace městské památkové zóny Ostrov 2010-2020. Ing. arch. Luděk Vystyd. Cheb: 2009-2010. 17 s.

ploše 6744 m<sup>2</sup> a užitné ploše 4721 m<sup>2</sup>, předpokládá se 62 bytových jednotek) a 3372 m<sup>2</sup> zastavitelných ploch pro občanské vybavení v přízemí bytových objektů (o předpokládané hrubé podlažní ploše 2261 m<sup>2</sup> a užitné ploše 1470 m<sup>2</sup>, předpokládá se 9 obchodních jednotek). V této etapě bylo navrženo 32098 m<sup>2</sup> veřejných prostranství o celkových nákladech 57,7 mil. Kč a vybavení technickou infrastrukturou o nákladech 34,5 mil. Kč. Ve **3. etapě** bylo navrženo 36911 m<sup>2</sup> veřejných prostranství o celkových nákladech 56,8 mil. Kč a vybavení technickou infrastrukturou o nákladech 5,1 mil. Kč. Tato etapa neobsahuje návrhy nových zastavitelných ploch. Ve **4. etapě** bylo navrženo 5192 m<sup>2</sup> veřejných prostranství o celkových nákladech 9,8 mil. Kč a vybavení technickou infrastrukturou o nákladech 0,5 mil. Kč. Tato etapa také neobsahuje návrhy nových zastavitelných ploch. Celkem bylo navrženo 27 050 m<sup>2</sup> zastavitelných ploch, které mohou poskytnout 21 394 m<sup>2</sup> užitných ploch pro bydlení a 6175 m<sup>2</sup> užitných ploch pro občanskou vybavenost, celkem tedy 27 570 m<sup>2</sup> užitných ploch. Celkem návrh předpokládá 311 nových bytových jednotek a 33 nových obchodních jednotek. Předpokládané náklady na výstavbu navržených objektů jsou 488,8 mil. Kč. V tabulkové části je zpracována také tabulka bilancí veřejných prostranství a technické infrastruktury s odhadem nákladů. Bylo navrženo 111 501 m<sup>2</sup> veřejných prostranství o celkových předpokládaných nákladech 190,8 mil. Kč a vybavení technickou infrastrukturou o celkových nákladech 82,6 mil. Kč. Celkem tato územní studie řešila řešené území o velikosti 187 497 m<sup>2</sup> o celkových předpokládaných nákladech na výstavbu objektů, veřejných prostranství a technické infrastruktury 762 mil. Kč a tedy celkových průměrných nákladech 4065 Kč/m<sup>2</sup> řešeného území.



## 7. SEZNAM PODKLADŮ

### Podklady předané zadavatelem:

- GONO, Petr. Územní studie pro plochy v území Jáchymovské ul. a bývalé vlečky, Ostrov - Zadání. Městský úřad Ostrov, Odbor rozvoje a územního plánování: listopad 2015.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, Odbor rozvoje a územního plánování. Územně analytické podklady obce Ostrov, Ostrov: prosinec 2014.
- AUST, Jaroslav. Územní plán Ostrov. Cheb: listopad 2013, nabytí účinnosti OOP 3.1.2014.
- ŠTROS, Ivan. Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka. Ostrov, nabytí účinnosti 21. 6. 2004.
- ŠTROS, Ivan. Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka - Změna č. 1. Ostrov: nabytí účinnosti 23. 3. 2006.
- ŠTROS, Ivan. Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka - Změna č. 2. Ostrov: nabytí účinnosti 13. 2. 2008.
- ŠTROS, Ivan. Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka - Změna č. 3. Ostrov: nabytí účinnosti 24. 4. 2008
- ŠTROS, Ivan. Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka - Změna č. 4. Ostrov: nabytí účinnosti 3. 8. 2009
- ŠTROS, Ivan. Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka - Změna č. 5. Ostrov: nabytí účinnosti 12. 2. 2010
- ŠTROS, Ivan. Regulační plán části města Ostrov, Jáchymovská ulice - vlečka - Změna č. 6. Ostrov: nabytí účinnosti 29. 10. 2010
- KELLNER, Václav. Geometrický plán Změna dopravního řešení u Zámku a PP. Karlovy Vary: srpen 2010.
- MACHOVEC, Jan. Aktualizace pasportu zeleně ve městě Ostrově. Lednice: září 2007.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV. Technická mapa města Ostrov.
- Výsledky ankety pro občany - Územní studie Jáchymovská ul. - vlečka v Ostrově, 18. 4. 2016
- ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ, 2014. Ortofoto České republiky 1:5000. Digitální verze v jpg.
- ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ, nedatováno. 3D vrstevnice ze ZABAGED®. Digitální verze v dxf.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1938. Výřez z historického leteckého snímku ev.č.7430. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1946. Výřez z historického leteckého snímku ev.č.8287. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1952. Výřez z historického leteckého snímku ev.č.2995 a 2957. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1953. Výřez z historického leteckého snímku ev.č.323. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1956. Výřez z historického leteckého snímku ev.č.13045. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1966. Výřez z historického leteckého snímku ev. č.17475. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1977. Výřez z historického leteckého snímku ev.č.2448. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1987. Výřez z historického leteckého snímku ev.č.4403. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV, 1996. Výřez z historického leteckého snímku ev. č. 19384. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška.
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV. Letecký snímek města Ostrov, barevný. Nedatováno.
- HORA, Tomáš. Letecké fotografie města Ostrov, barevné. 2014.
- Zodpovědný projektant Ing.arch. L. Kozák, vypracoval a kreslil V. Beneš, 1954. Výřez z výkresu Ostrov – Územní plán, Varianta podrobného územního plánu, Státní projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic v Ústí nad Labem, skupina územního plánu v Karlových Varech. Měřítko plánu 1:5000

### Další podklady:

- ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Digitální katastrální mapa k.ú. Ostrov nad Ohří [online] ze dne 1. 2. 2016 [cit. 1.2.2016]. Dostupné z: <http://services.cuzk.cz/vfk/ku/>.
- ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Nahlížení do katastru nemovitostí [aplikace online] [cit. březen 2016]. Dostupné z: <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz>.

- 1842. Výřez z mapových listů III-IV. [ručně kreslené a kolorované mapové listy]. Císařské povinné otisky map stabilního katastru. tzv. Stabilní katastr - Čechy [online]. Měřítko mapového listu 1:2 880. Dostupné z: <http://archivnimapy.cuzk.cz>.
- 1846-1847. Výřez z mapového listu W-6-VI. [ručně kreslené a kolorované mapové listy]. 2. vojenské mapování. tzv. Františkovo - Čechy [online]. Měřítko mapového listu 1:28 800. Dostupné z: <http://archivnimapy.cuzk.cz>.
- 1952. Výřez z historického leteckého snímku. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř) Dobruška [online]. Dostupné z: <http://kontaminace.cenia.cz> (Česká informační agentura životního prostředí).
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Metodický návod pro pořízení a zpracování Územní studie veřejného prostranství [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, verze 3. 11. 2015. Dostupné z: <http://www.ur.cz/images/8-stanoviska-a-metodiky/32-uzemni-studie-verejneho-prostranstvi-03112015.pdf>. [cit. 20.1.2016]
- NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV. MonumNet, Světové dědictví, NKP, chráněná území - Volný přístup [online]. Dostupné z: <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php> [cit. 13.10.2016]
- KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, IV. díl., Ml-Pan. Praha: Nakladatelství Libri, 2000. 895-907 s. Ostrov, Urbanistický vývoj. ISBN 978-80-85983-16-6
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Náhledy map silniční a dálniční sítě ČR po krajích [online]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy> [cit. 19.10.2016]
- METROSTAV. Ostrov má svůj obchvat [online]. 10.6.2006 [cit. 21.10.2016]. Dostupné z: [http://www.metrostav.cz/cz/aktuality/aktualni\\_informace/detail?id=1290](http://www.metrostav.cz/cz/aktuality/aktualni_informace/detail?id=1290)
- MELKOVÁ, Pavla, RAIMANOVÁ, Žofie. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce detailu města, Kancelář veřejného prostoru, 2014. 23 s. ISBN 978-80-87931-09-7
- GEHL, Jan. Život mezi budovami, Užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství - Program Partnerství pro veřejná prostranství a Jan Gehl, 2000. 53 s. ISBN 80-85834-79-0
- ČABLOVÁ, Markéta, MACEKOVÁ, Magdalena, MLČÁK, Lumír, NAWRATH, Martin, ŘÍMANOVÁ, Marie, SEDLÁK, Robert a ŠILBERSKÁ, Petra. Prostory, Průvodce tvorbou veřejných prostranství. Brno: Partnerství, o.p.s., 2013. ISBN 978-80-904918-6-1
- MĚSTSKÝ ÚŘAD OSTROV. Anketa pro občany Územní studie Jáchymovská ul. - vlečka v Ostrově [online]. Výsledky ze dne 18. 4. 2016. Dostupné z: [http://www.ostrov.cz/VismoOnline\\_ActionScripts/File.ashx?id\\_org=11588&id\\_dokumenty=7226](http://www.ostrov.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=11588&id_dokumenty=7226).
- MĚSTO OSTROV, městský úřad, Odbor rozvoje a územního plánování. Program regenerace městské památkové zóny Ostrov 2010-2020. Ing. arch. Luděk Vystyd. Cheb: 2009-2010. 17 s.
- KARLOVARSKÝ KRAJ a VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA a.s.. Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Karlovarského kraje [online]. Dostupné z: <http://webmap.kr-karlovarsky.cz/prvk/>.
- ORTEP, s.r.o., KARAFIÁT, Josef. Územní energetická koncepce města Ostrov [online]. Červen 2009. Dostupné z: <http://www.ostrov.cz/rozvoj%2Duzemni%2Denenergeticka%2Dkonceptce%2Dmesta%2Dostrova/d-2237>.
- Česká technická norma Projektování místních komunikací ČSN 73 6110. Český normalizační institut, 2006.
- Česká technická norma ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Český normalizační institut, 1994.
- Česká technická norma Zásobování požární vodou ČSN 73 0873. Český normalizační institut, 2003.
- Česká technická norma Hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011. Praha: Sweco Hydroprojekt a.s., 2013.
- Technické podmínky TP 85 - Zpomalovací prahy. Brno: Silniční vývoj - ZDZ spol. s.r.o. a VUT v Brně, 2013.
- Technické podmínky TP131 - Zásady pro úpravy silnic, včetně průtahů obcemi. Praha: CityPlan spol. s r.o., 2000.
- Technické podmínky TP132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích. Praha: ČVUT v Praze - Fakulta stavební, duben 2000.
- Technické podmínky TP 135 - Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích. Ostrava: V-projekt s.r.o., září 2005.
- Technické podmínky TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi. Brno: Centrum dopravního výzkumu v.v.i, únor 2001.
- Technické podmínky TP 103 - Navrhování obytných a pěších zón. Plzeň: EDIP s.r.o., říjen 2008
- Technické podmínky TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty. Plzeň: EDIP s.r.o., květen 2006
- Technické podmínky TP 218 - Navrhování zón 30. Brno: Centrum dopravního výzkumu v.v.i., 2010.
- ČEZ Distribuce a.s., Sdělení o existenci energetického zařízení zn. 0100541884 ze dne 15.3.2016
- ČEZ Distribuce a.s., Sdělení o existenci energetického zařízení zn. 0111541887 ze dne 15.3.2016

- ČEZ ICT Services a.s., Sdělení o existenci komunikačního vedení zn. 0200423487 ze dne 15.3.2016
- Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Vyjádření o existenci sítě elektronických komunikací č.j. 559684/16 ze dne 15.3.2016
- RWE Distribuční služby s.r.o., Stanovisko k existenci sítí zn. 5001270228 ze dne 14.3.2016
- Vodárny a kanalizace Karlovy Vary a.s., Zákres sítí č.j. 2016/00440 ze dne 17.3.2016

**Doklady získané projednáním územní studie:**

- Policie České republiky, Dopravní inspektorát. Stanovisko č.j. KRPK-76471-2/ČJ-2016-190306 ze dne 6.10.2016
- ČEZ Distribuce, a.s.. Vyjádření k návrhu územní studie zn. De/05/2016 ze dne 2.9.2016
- Ostrovská teplárenská, a.s., Vyjádření k návrhu územní studie zn. 160923/Taj/ISY ze dne 23.9.2016
- RWE Distribuční služby, s.r.o. (GasNet, s.r.o.), Stanovisko k územní studii zn. 5001387480 ze dne 4.10.2016
- Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s., Vyjádření k územní studii č.j. 7724/220/16/He ze dne 8.9.2016