



# TRANSFERIUM A NOVÉ TUHNICE V KARLOVÝCH VARECH

## URBANISTICKÝ PROJEKT

HANA GERBOVÁ

ATELIER KLOKOČKA- ZDRÁHALOVÁ  
FA ČVUT ZS 2017/18



**Bc. Hana Gerbová**

**atelier Ing. arch. akad. arch. Jiří Klokočka  
Ing. arch. Jana Zdráhalová, Ph.D.**

**diplomní projekt  
2017**

**OBSAH**

	zadání diplomové práce	4
	prohlášení diplomanta	5
Představení	Karlovy Vary	8
	řešené území	9
	historie	10
	Karlovarské centrum	14
	širší vztahy	16
	fotodokumentace	20
	dopravní situace	22
	situace v území	24
	obyvatelstvo	26
	morfologie	28
	zpracované studie	30
	swot analýza	36
	cíle projektu	37
Návrh	koncept	40
	situace	42
	řezy území	44
	axonometrie	48
	transferium	56
	dopravní schéma	58
	funkční využití	60
	výkres zeleně	62
	vizualizace	64
	závěr	67
	zdroje	69

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Hana Gerbová

datum narození: 27.2.1990

akademický rok / semestr: 2017/2018 ZS

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15119 Ústav urbanismu

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. akad. arch. Jiří Klokočka

téma diplomové práce: **Transferium a nové Tuhnice v Karlových Varech**

zadání diplomové práce:

### 1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem diplomové práce bude transformace území kolem Dolního nádraží Karlových Varů; optimalizace urbanistické struktury, zástavba, veřejný prostor a začlenění stávající železniční trati, nové využití brownfieldu bývalého depa tak, aby tvořilo významný rozvojový pól města. Cílem práce je jak doplnění urbánní struktury novou zástavbou a nalezení její vhodné funkční naplně, tak i dopravní řešení v území včetně umístění nového dopravního terminálu.

### 2/ stavební program

Cílem je navrhnout dopravní řešení v širším centru města Karlovy Vary a určit tematické naplně se zohledněním všech hmotových a prostorových vazeb v území. Bude se jednat především o koncepční a ideové řešení čtvrti. Zástavba bude řešena objemově s důrazem na výškové uspořádání a specifikaci funkčního využití.

### 3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Autorská zpráva

Analytická část

Urbanistické schéma širších vztahů 1:10 000

Celková situace 1:2000

Urbanistické řezy

Perspektivní zobrazení vybraných prostor

### 4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model

Portfolio ve formátu A4

CD s portfoliem ve formátu PDF

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů či modelu mohou být vedoucím projektu ještě upřesněna. Měřítka výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

Datum a podpis studenta

*Hana Gerbová* 16. 10. 2017

Datum a podpis vedoucího DP

*Jiří Klokočka* 16.10.2017

Datum a podpis děkana FA ČVUT

27 -10- 2017

*YH*

registrováno studijním oddělením dne

16. 10. 2017

*[Signature]*

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA ARCHITEKTURY

**AUTOR, DIPLOMANT:** Hana Gerbová  
AR 2017/2018, ZS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:**  
(ČJ) **TRANSFERIUM A NOVÉ TUHNICE V KARLOVÝCH VARECH**

(AJ) **TRANSFERIUM AND THE NEW TUHNICE DISTRICT IN KARLOVY VARY**

**JAZYK PRÁCE:** ČESKÝ

**Vedoucí práce:** Ing. arch. akad. arch. Jiří Klokočka Ústav urbanismu 15119

**Oponent práce:**

**Klíčová slova**  
(česká): Urbanistická koncepce, transferium

**Anotace**  
(česká):

Tématem diplomové práce je urbanistická koncepce města Karlovy Vary, především transformace území širšího centra města, nalezení nové identity řešeného území v návaznosti na dopravní situaci a vhodné umístění nového dopravního terminálu. Návrh dotváří město v návaznosti na stávající strukturu, upravuje hlavní dopravní tepny tak, aby se překonaly dopravní bariéry a navrátil se tak břeh řeky Ohře obyvatelům města. Cílem diplomové práce je nastínění možného vývoje v dodnes nevyřešeném území, na hranici lázeňské části města.

**Anotace** (anglická):

The theme of the diploma thesis is the urbanistic concept of the city Karlovy Vary, especially the transformation of the wider city center territory. Thesis is focused on finding a new identity of the solved territory in connection with the traffic situation and suitable placement of the new transport terminal. The project complements the city in connection with the existing structure, adjusts the main traffic arteries to overcome the traffic barriers and to return the riverside of the Ohře river to the citizens of Karlovy Vary. The aim of the diploma thesis is to outline the possible development of the unresolved territory on the border of the spa city area.

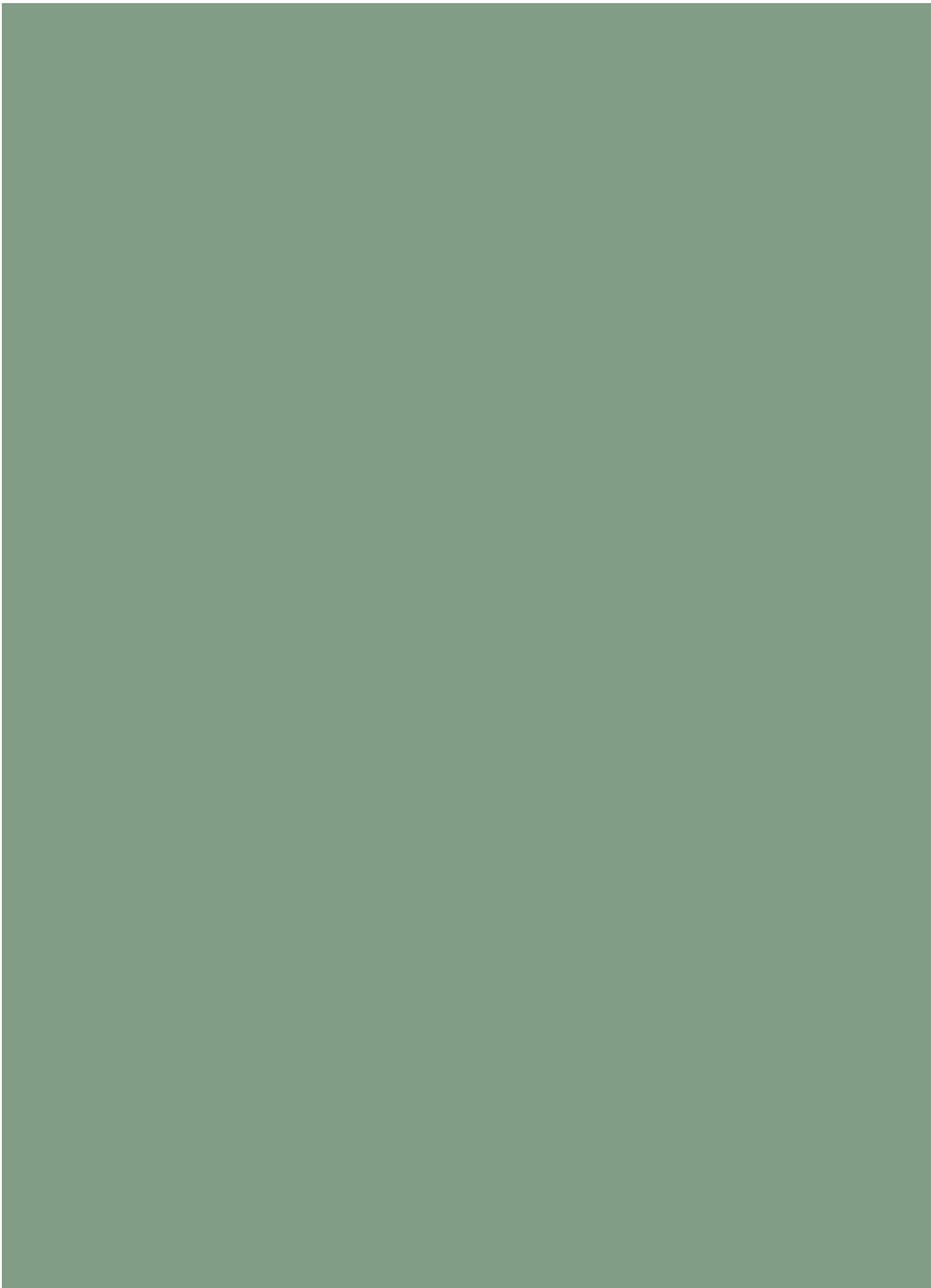
### Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

*Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.*





# PŘEDSTAVENÍ

# KARLOVY VARY



KRAJ	Karlovarský
ROZLOHA	59,1 km <sup>2</sup>
POČET OBYVATEL	49 046 (2017)
NADM.VÝŠKA	447 m n. m.
ČÁSTI OBCE	15

Karlovy Vary jsou krajským a statutárním městem v západních Čechách. Díky unikátnímu kulturně-historickému dědictví, dlouholeté tradici lázeňství, překrásné lázeňské architektuře a kouzlu okolní přírody. Jsou právem považovány za jedny z nejkrásnějších lázeňských měst Evropy. V posledních letech však město čelí několika závažným problémům, z nichž nejviditelnějším je úbytek zájmu ze strany turistů a hlavně neustávající odchod obyvatel z města.

Se svým současným počtem cca 48 000 obyvatel a rozlohou 59 km<sup>2</sup>

jsou Karlovy Vary nejmenším a nejméně lidnatým krajským městem v ČR.

Město leží na soutoku řek Teplé a Ohře na úpatí Krušných hor a Slavkovského lesa, 110 km západně od Prahy. Karlovy Vary jsou spolu s Mariánskými a Františkovými Láznemi součástí takzvaného západočeského lázeňského trojúhelníku, který je pro svoji jedinečnost nominován pro zápis na seznam světového dědictví UNESCO.

Město je asi nejvíce známé díky Mezinárodnímu Filmovému Festivalu, který se zde koná již 51 let, vždy 1. týden v červenci.



Údolí řeky Teplé a v dáli hotel Thermal

Pískový Karel IV před Mlýnskou kolonádou sochař Tom Bosambo



Mlýnská kolonáda



Tržní kolonáda

# ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v geografickém centru dnešního města Karlovy Vary na březích řeky Ohře v délce 2000 m a šířce v rozmezí 350 a 600 m. Reliéf území je na každém z břehů rozdílný.

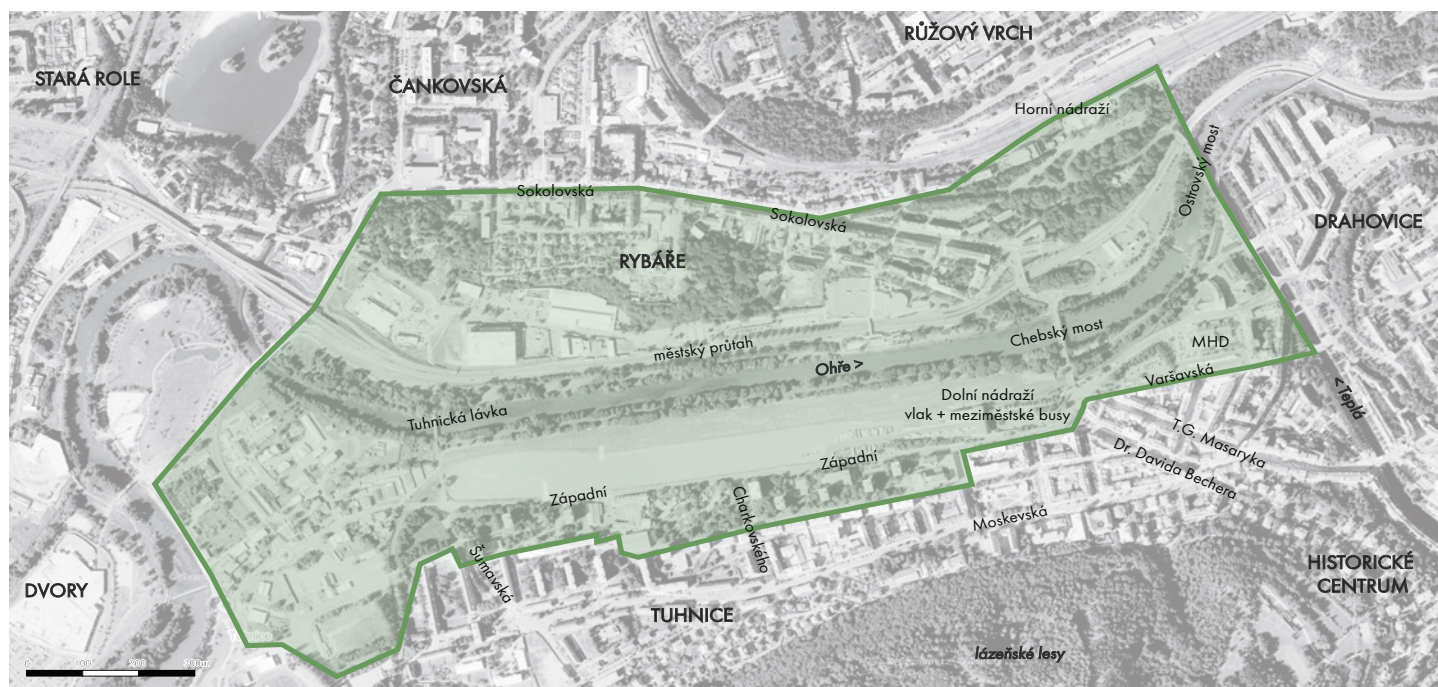
Na severním břehu směrem do Rybář má prvních 100 m rovinatý, nivní charakter. Za městským průtahem však začíná terén prudce stoupat a dosahuje převýšení až 28m. Na tomto břehu řeky se historicky rozprostírala obec Rybáře, která byla do tzv. velkých Karlových Varů začleněna teprve v r. 1938. Velká část původních Rybář byla poničena spojeneckým bombardováním v březnu

1945, které mělo přerušit provoz na nacisty okupované železnici, a tak se zde dodnes nachází celá řada nezastavěného území a proluk.

Atraktivní prostředí kolem řeky znehodnotil městský průtah. V jeho blízkosti stojí obchodní domy - BauMax, Jip, Auto Kelly, OMV a půjčovna náradí. Výraznou budovou je bývalá hokejová hala, která po otevření KV Areny ztratila svou funkci a změnila se tak na obrovskou vietnamskou tržnici.

Zajímavou dominantou v území je areál bývalého pivovaru. Objekty už není možné zachránit a majitel hledá nové vhodné využití pro tento areál.

ROZLOHA	1 207 ha
PŘEVÝŠENÍ S-J	28 metrů
DÉLKA ÚZEMÍ	2 km
ŠÍŘKA ÚZEMÍ	350-600m



Na protějším - jižním břehu má území po celou dobu rovinatý, nivní reliéf s maximálním převýšením 8 m. Na tomto břehu navazuje na řešené území městská část Tuhnice - živá a v současnosti pravděpodobně nejrušnější část města s úřady, obchody, restauracemi a kavárnami.

V návaznosti na volnočasový areál Meandr se nachází nevyužívané budovy městské vodárny a areál ČEZU a Innogy.

Území mezi Západní ulicí a železniční tratí sloužilo jako překladiště a depo Českých Drah. I toto území však na konci války zasáhlo rozsáhlé spojenecké bombardování a většina nádražních budov byla poničena.

Krátery byly zavezeny hlínou z uhelných dolů, která však obsahovala nebezpečný arsen. Likvidace starého depa a dekontaminace celého území proběhla teprve v roce 2014. Od té doby je většina území nevyužitá. Železnice je jednokolejná a není elektrifikovaná.

Ve východní části u Chebského mostu se nachází autobusový terminál a budova Dolního nádraží. V budově se v současnosti nachází infocentrum, kanceláře dopravního podniku, malá trafika a taneční studio.

Ulice Varšavská v jihovýchodní části řešeného území je ústím do lázeňské části města. Nachází se tady chráněná budova Městské tržnice a objekt bývalé stáčírně minerálních vod.



# HISTORIE



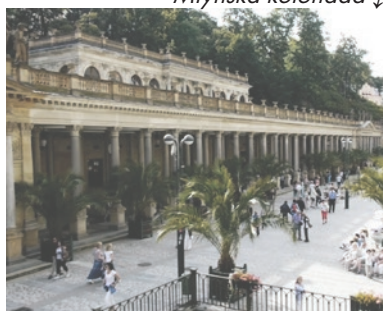
↑ Tržní kolonáda  
původní litinová kolonáda ↓



↑ provizorní dřevěná kolonáda  
Tržnice - Adolf Hitler Platz ↓



↑ Hotel Thermal s bazénem  
Mlýnská kolonáda ↓



Město Karlovy Vary bylo založeno v polovině 14. století Karlem IV. v místě vývěru horkého pramene pod původním názvem Horké Lázně u Lokte (Warmbad bei Elbogen). Později bylo město přejmenované na Karlovy Vary. V roce 1370 udělil král lázním městská práva.

V průběhu 16., 17. a 18. století čelily K. Vary několika velkým potopám a požárům, proto se z této doby zachovalo jen velmi málo budov. Většina architektonických památek tak pochází z druhé poloviny 18. a z 19. století, kdy město zažívalo období největšího rozkvětu.

V průběhu 19. stol začal ve městě značný rozvoj průmyslu, zaměřený na vývoz vřidelní vody, lázeňství a produkci porcelánových výrobků. Rozvoj průmyslu si žádal napojení na železnici a tak byla roku 1870 postavena budova Horního nádraží a město se tím napojilo na evropskou železniční síť. V roce 1898 bylo navíc postavena budova nového Dolního nádraží.

Koncem 19. století se Karlovy Vary výrazně změnila také architektonicky. Stále více se prosazuje historizující styl staveb (neoklasicismus, neobaroko, neorenesance). Největší vliv na celkový vzhled lázeňského města mají v tomto období především stavební projekty vídeňské firmy Fellner a Helmer podle jejich návrhů vzniká ve městě asi 20 budov - mimo jiné také Grandhotel Pupp, městské divadlo, Císařské lázně, kolonáda Sadového pramene a dnes již neexistující Vřidelní kolonáda.

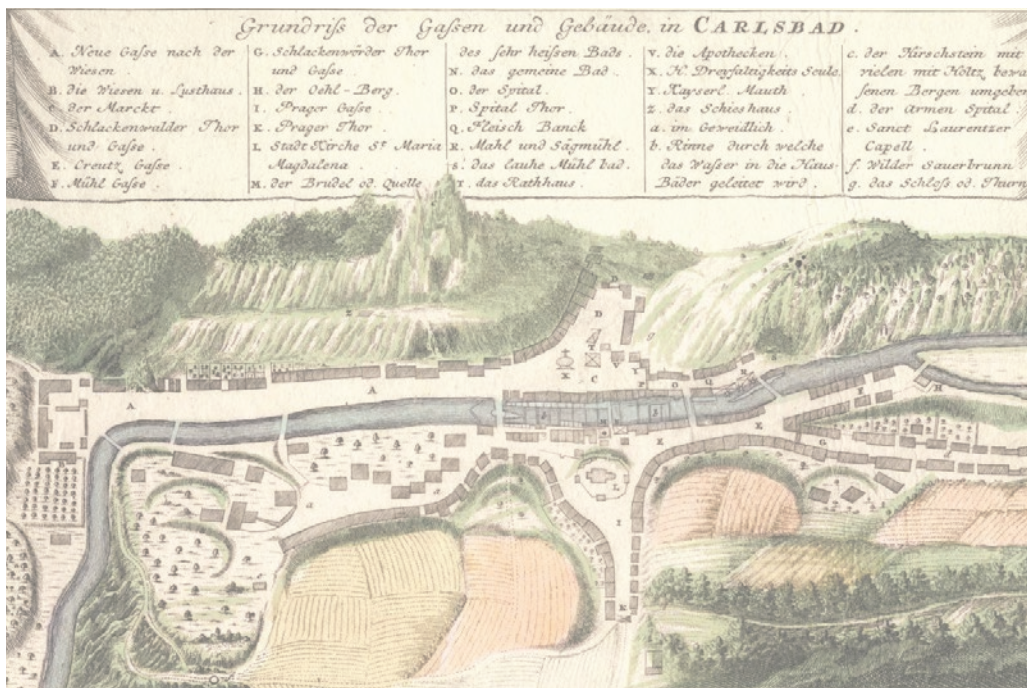
Počátkem 20. století bylo možné Karlovy Vary považovat za nejslavnější lázeňské město Evropy, o čemž svědčí plejáda významných lázeňských hostů z řad umělců, významných průmyslníků a obchodníků i světových státníků. Obě světové války však zcela změnila tvář střední Evropy a částečně také společenské uspořádání. Návštěvnost Karlových Varů se tak snížila na zlomek té předválečné. Došlo také k vysídlení původního německého obyvatelstva a dosídlení novými obyvateli z vnitrozemí, což vedlo podobně jako jinde v Sudetech ke značnému kulturním úpadku města i širokého okolí.

V roce 1948 byly zestátněny lázeňské zdroje i sanatoria a klientela se omezila především na občany zemí bývalého Sovětského svazu. Po sametové revoluci 1989 se začaly pomalu rekonstruovat zchátralé budovy a modernizovat lázeňské provozy. Nikým neregulovaný prodej městského majetku, zejména domů v historickém centru města, však v konečném důsledku způsobil praktické vylidnění původního obyvatelstva centra města a odchod místních obyvatel do městské periferie.

V současnosti jsou Karlovy Vary navzdory všem problémům stále vyhledávaným turistickým cílem domácích i zahraničních turistů. Výpadek tradičních ruských turistů způsobený ukrajinsko-ruskou krizí a z ní vyplívajících sankcí, v současné době zaplnili turisté z Německa a především z Číny.

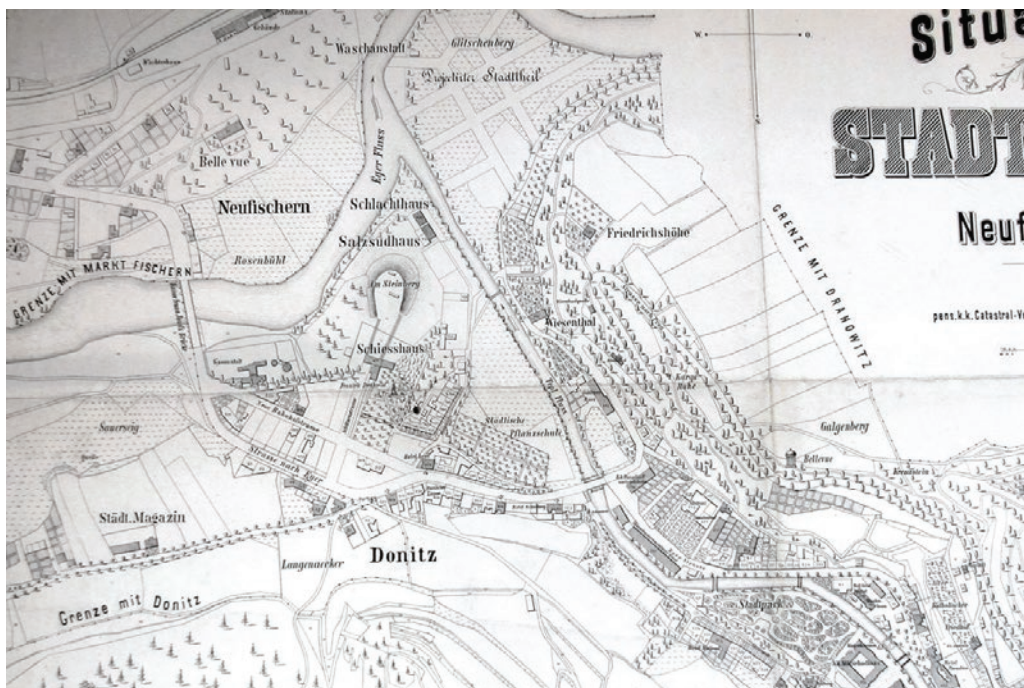
Ve městě se také koná několik tradičních kulturních a sportovních událostí z nichž nejnámější je bezesporu Mezinárodní Filmový Festival Karlovy Vary. Právě díky filmovému festivalu má většina široké i odborné veřejnosti dojem z Karlových Varů, jako z živého a kulturou oplývajícího města. Po příjezdu do Karlových Varů mimo festival jsou pak všichni velmi nepříjemně zklamaní.

Ze současného oficiálního počtu 48 000 obyvatel je potřeba odečíst ještě zhruba 7000 ve městě žijících cizinců, žijících povětšinou ve vlastní komunitě, nezávislé na té domácí. Od zbylého počtu je dále potřeba odečíst také cca 5000 mladých lidí, převážně studentů VŠ a čerstvých absolventů, kteří zde mají trvalé bydliště, ale ve městě již nežijí.



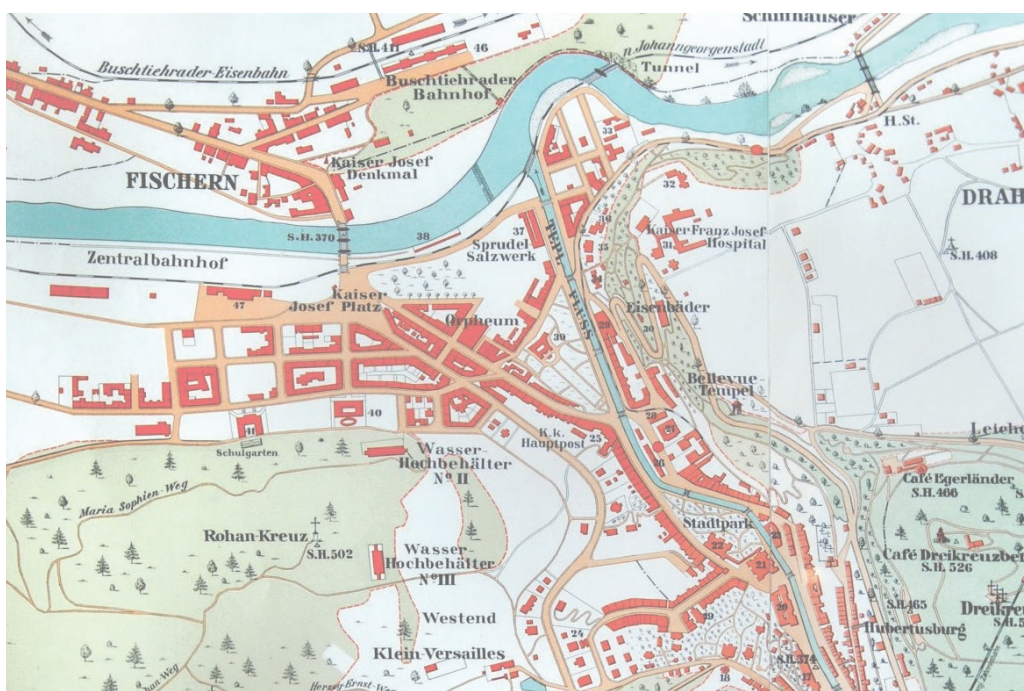
nejstarší půdorysný plán města z Prospektu 1733

Historické centrum se rozvíjelo od dnešního kostela SV. Máří Magdalény, u dnešního Vřídla



plán nových čtvrtí města Na Steinbergu a Wiesenthalu, Schindler 1876

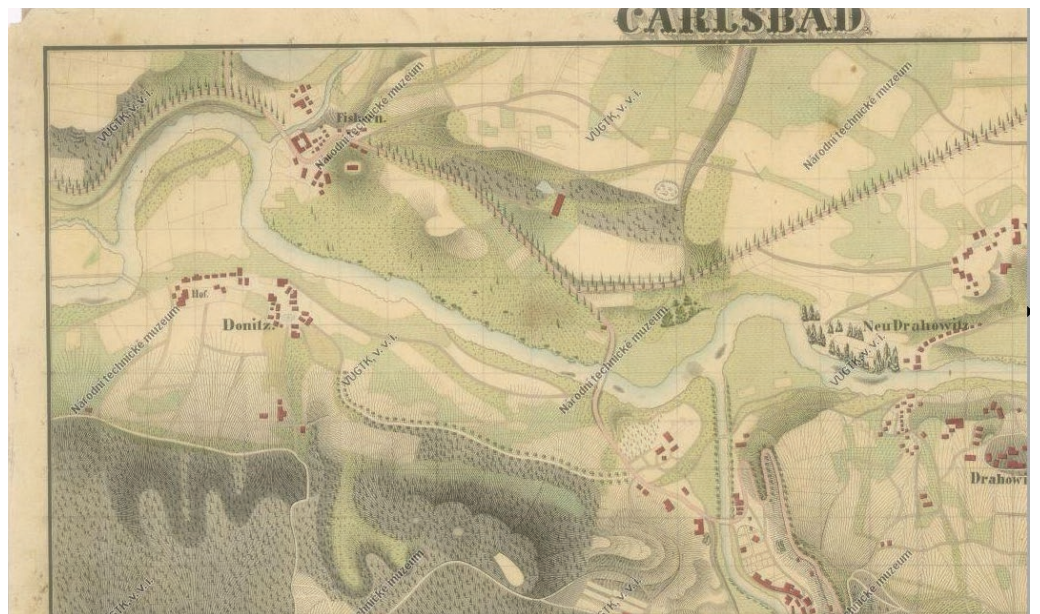
U soutoku řek Teplá a Ohře bývala skála. Ta byla kvůli výstavbě dnešní budovy městské tržnice odtěžena. Na mapě je jsou již dvě hlavní městské třídy a Hlavní nádraží.



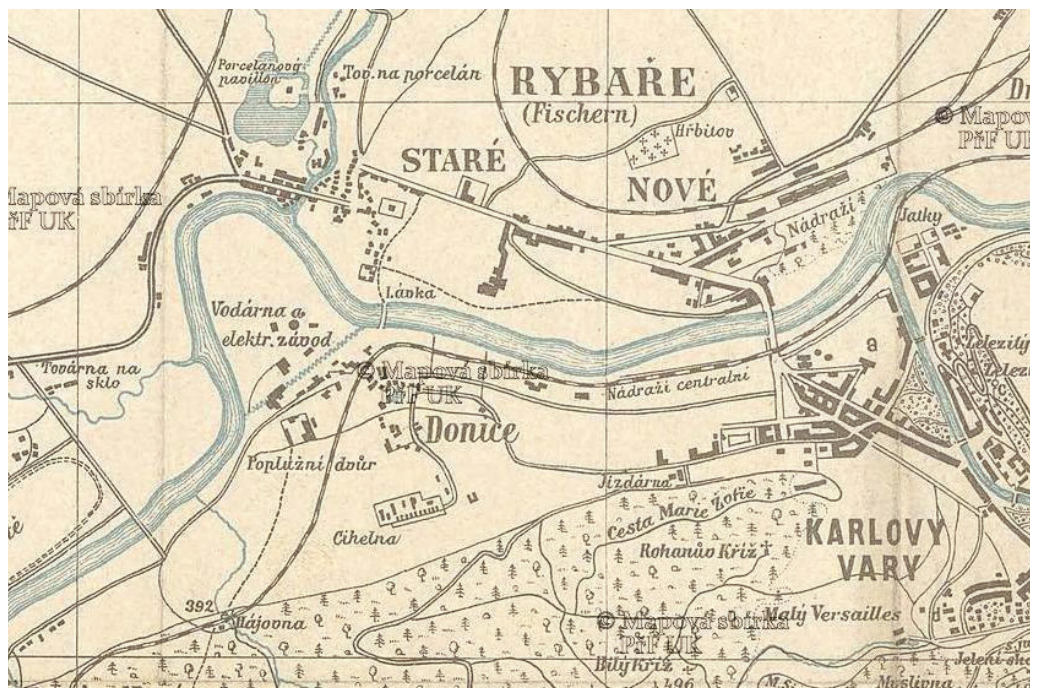
mapa města a promenád 1911

Život se postupně přesouvá stále více k soutoku řek. Hlavním nádražím se stalo dnešní Dolní nádraží s velkolepým náměstím.

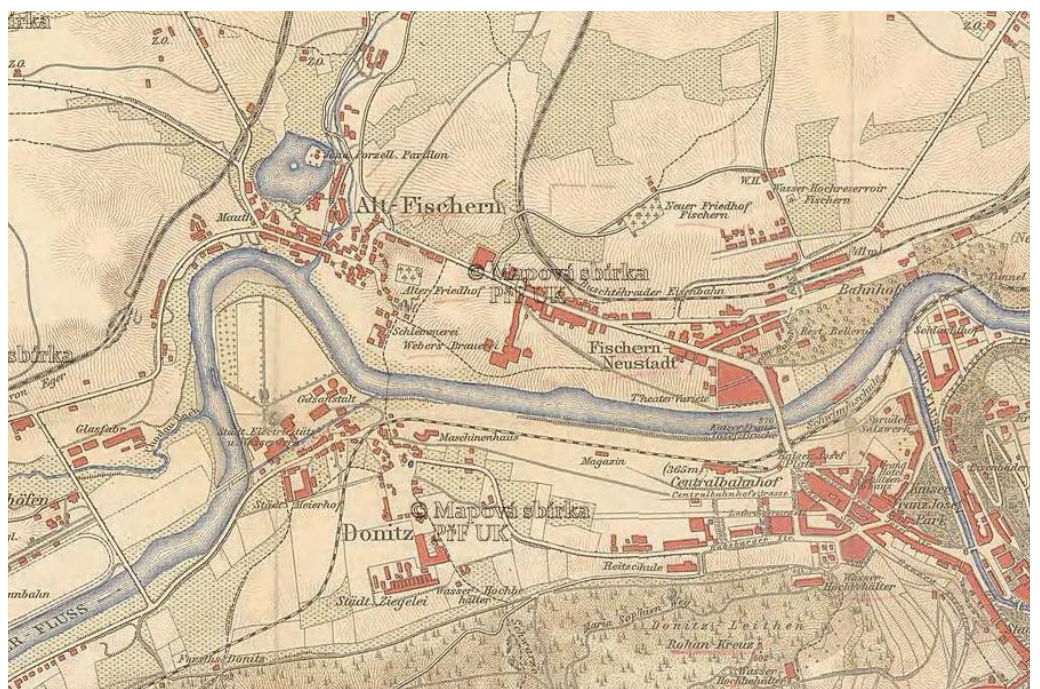
mapa z roku 1888



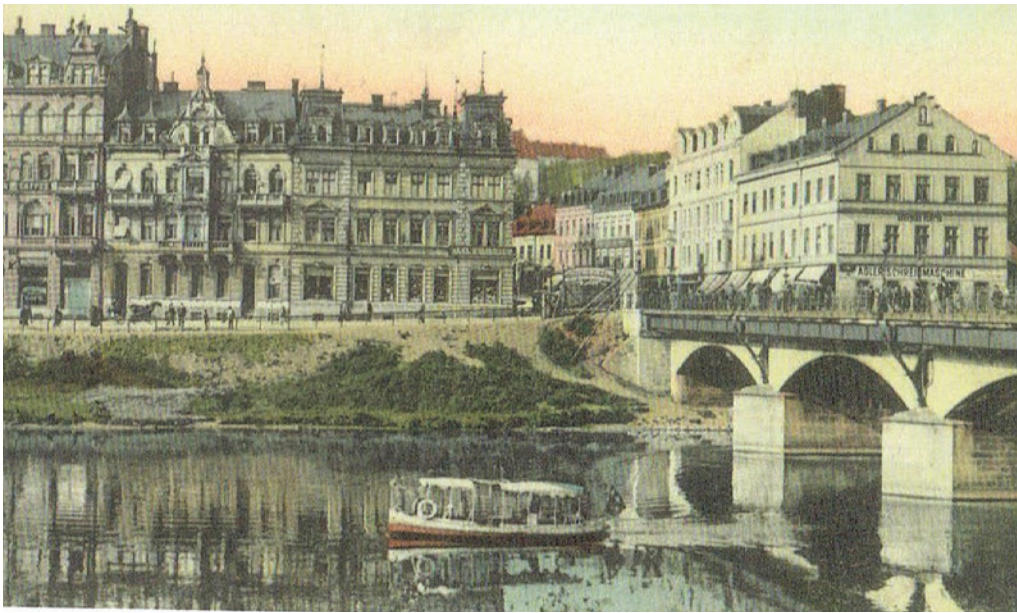
mapa z roku 1888



mapa z roku 1888



zdroj:  
 Program regenerace Městské  
 památkové zóny Karlovy Vary  
 GRAFICKÁ ČÁST



*Chebský most a parník na řece Ohři.*

*V dnešní době není řeka splavná. Koryto je zanesené, nicméně pro vodáky je řeka velmi atraktivní.*



*Chebský most a pohled do centra města.*

*Chebský most se stal Kulturní památkou a ačkoli jej čeká v blízké době rekonstrukce, nebude možné most rozšířit a přizpůsobit narůstající dopravě.*



*Budova Dolního nádraží, než byla koncem 2. světové války zničena při náletech spojenců na Horní nádraží.*

# KARLOVARSKÉ CENTRUM

V souvislosti s problematikou termínu "centrum města" jsem si v Karlových Varech všimla zajímavého fenoménu. A to proměnlivého vnímání místa městského centra.

Město se původně rozvíjelo pouze kolem řeky Teplé. Od Grandhotelu Pupp až zhruba k Mlýnské kolonádě. Historickým centrem města tedy můžeme rozumět právě toto území. Další vývoj města byl však jasně definován příkrými svahy na obou březích řek Teplé a Ohře, a tak se město kolem 19.století rozrůstalo dále směrem k soutoku řek

Teplé a Ohře.

Vysídlování původního historického centra nastalo již na počátku 20. století, kdy se z městských domů nejprve stávaly hotely. Později v devadesátých letech byly domy prodány zahraničním, převážně ruským majitelům, kteří v domech nežijí, jen je několikrát do roka navštíví. Tak se z historického centra města pomalu stalo "město duchů" a skutečné funkční centrum města se tak přesunulo znovu více na sever směrem k řece Ohři.

*Mlýnská kolonáda a bývalé infocentrum*



Asi nejfotografovanějším místem v Karlových Varech je Mlýnská kolonáda postavena v letech 1871 – 1881 podle projektu českého architekta Josefa Zítka.

*Obelisk u Hlavní pošty nedaleko Thermalu*



Významným místem je budova Hlavní pošty, nový obelisk s fontánou a charakteristické datum z květin ve Smetanových sadech, kam se nově přesunuly vánoční trhy.

*Meeting point „U Knihy“ ve Varšavské ulici*



Zásadní místo „U knihy“ na rohu ulice Zeyerova je strategické díky bezprostřední vzdálenosti terminálu MHD. Ulice přímo navazuje na třídu T.G.Masaryka a Dr. Davida Bechera. Zde je také největší koncentrace kaváren, restaurací a barů.

*Hotel Thermal během KVIFF*



Hotel Thermal, ikona filmového festivalu, je místními obyvateli milována i nenáviděna. Letos v létě stavba oslavila 40. let od otevření. Na jaře 2017 bylo zamítnuto zapsání komplexu, včetně plaveckého bazénu, na seznam kulturních památek.



Z mého průzkumu vychází, že s každou generací se živé centrum města posouvalo severozápadním směrem. V 60. letech bylo centrum vnímáno kolem Mlýnské kolonády. Lázeňské území bylo běžně navštěvované obyvateli města. Večer se chodívalo do tradičních podniků jako např. Krásná Královna či styllová kavárna Elefant. Běžně se chodívalo tančit do Grand hotelu Pupp.

S další generací se centrum posunulo až k prostranství u Hlavní pošty. Lázeňské centrum se postupně vylidňovalo, atrak-

tivní podniky využívali pouze turisté. V dnešní době je centrem pro místní obyvatele terminál MHD ve Varšavské ulici a městské třídy v okolí. Dnes je ostrá hranice „U pošty“ překračována jen výjimečně. V lázeňském centru není prakticky ani večerka a tak sem lidé, mimo turistů, moc nechodí.

Zvláštní je také změna centra na jediný týden v roce, a to během filmového festivalu, kdy se centrem města stane prostranství před hotelem Thermal.



Do budoucna se dá jistě předpokládat další posun městského centra. Nedávno zrekonstruovaná ulice Sokolovská by se mohla stát atraktivní ulicí s živým partem. Staré herny a nonstop bary postupně nahrazují obchůdky s potravinami nebo oblečením. Ulice je hlavním spojením k sídlištím Čankovská a Růžový

Vrch, a tak se nedá předpokládat její větší zklidnění. O to větší potenciál má dnes území na jižním břehu řeky Ohře, kde by mohly obě hlavní městské třídy plynule navazovat na novou třídu a pokračovat až do městské části Tuhnice.

## ŠIRŠÍ VZTAHY



*údolí řeky Ohře  
a Svatošské Skály*



*Goticko-románský hrad Loket*



*Zámek a hrad  
v Bečově nad Teplou*



*kolonáda  
v Mariánských Lázních*

Karlovy Vary, jako krajské město, nejsou propojeny dálniční sítí. Výstavba dálnice D6 je stále v procesu a neustále se její dokončení oddaluje. Bohužel stejně tak je to i s železničním propojením. Do hlavního města Prahy se jezdí přes Chomutov a cesta trvá téměř 4 hodiny. Naopak zajímavé je, že je v Karlových Varech mezinárodní letiště.

Výraznou předností Karlových Varů je unikátní kulturně-historické dědictví, které v sobě spolu s tradičním lázeňstvím skrývá značný turistický potenciál. Turismus, je spolu s průmyslem spojeným s těžbou a zpracováním kaolínu a průmyslem spojeným se

stáčením minerálních vod, hlavním zdrojem příjmů města i celého regionu.

V blízkém okolí se nachází mnoho turistických cílů, jako jsou hrad Loket a Bečov nad Teplou, lázně Kyselka, nebo přírodní lákadla Svatošské skály nebo národní přírodní rezervace Kladská

Dále pak bezprostřední blízkost Krušných hor, které svůj turistický potenciál pomalu ale jistě objevují. Důlní památky a historická hornická města na české i německé straně hor a zejména 20 km vzdálený areál Klínovec s celoročním provozem. V roce 2019 se stane největším lyžařským a bikovým areálem ČR.



Ve vzdálenosti asi 20 km od Karlových Varů u města Sokolov vzniká v rámci rekultivace a revitalizace důlní činnosti jezero Medard. To bude po napuštění v příštím roce se svojí rozlohou 490 hektarů, délkou 4 km a šířkou 1,5 km největším jezerem v ČR. Délka břehové linie, kolem které má v příštích letech vyrůst rozsáhlý rekreační areál, měří 12 kilometrů. Na základě urbanistické studie se zde v příštích letech počítá se zbudováním hotelových komplexů, pláží, základny sportovního jachtingu, areálu lanových sportů, letiště pro ultralehká letadla, potápěčskou základnou a dalšími turistickými lákadly, která

jistě budou využívána také návštěvníky Karlových Varů.

Karlovy Vary jsou spolu s Mariánskými a Františkovými Lázněmi součástí tzv. západočeského lázeňského trojúhelníku, který je pro svoji jedinečnost nominován pro zápis na seznam světového dědictví UNESCO.

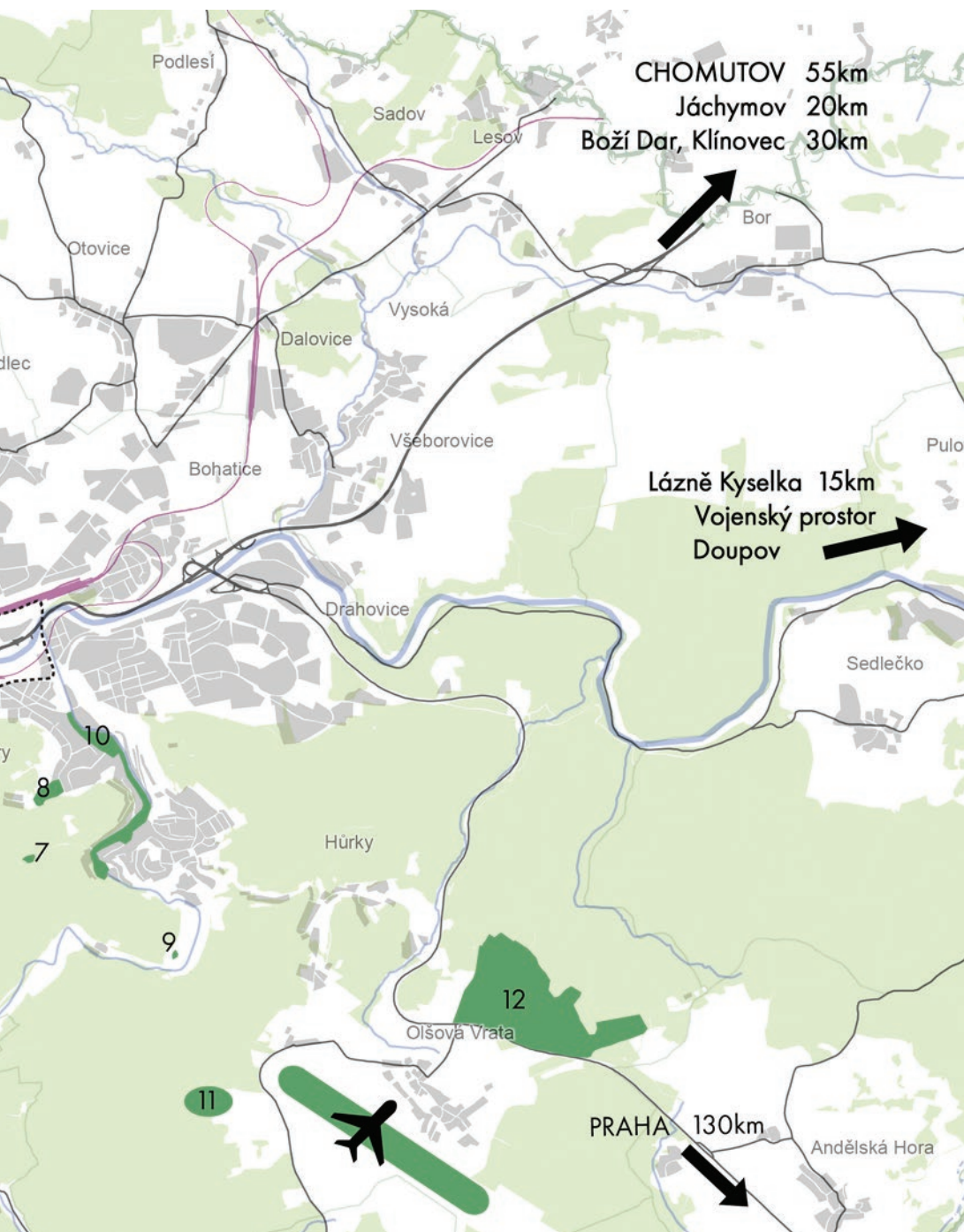
V širším okolí města se nachází hned několik golfových hřišť, volnočasových areálů, in-line okruhů. Řeka Ohře je každý rok obklopená vodáky nejčastěji z Lokte až do Kyselky.



*Hornické město Jáchymov, dnes známé radonové lázně*



*Chátrající budovy lázní Kyselka na břehu řeky Ohře*



## ŠIRŠÍ VZTAHY

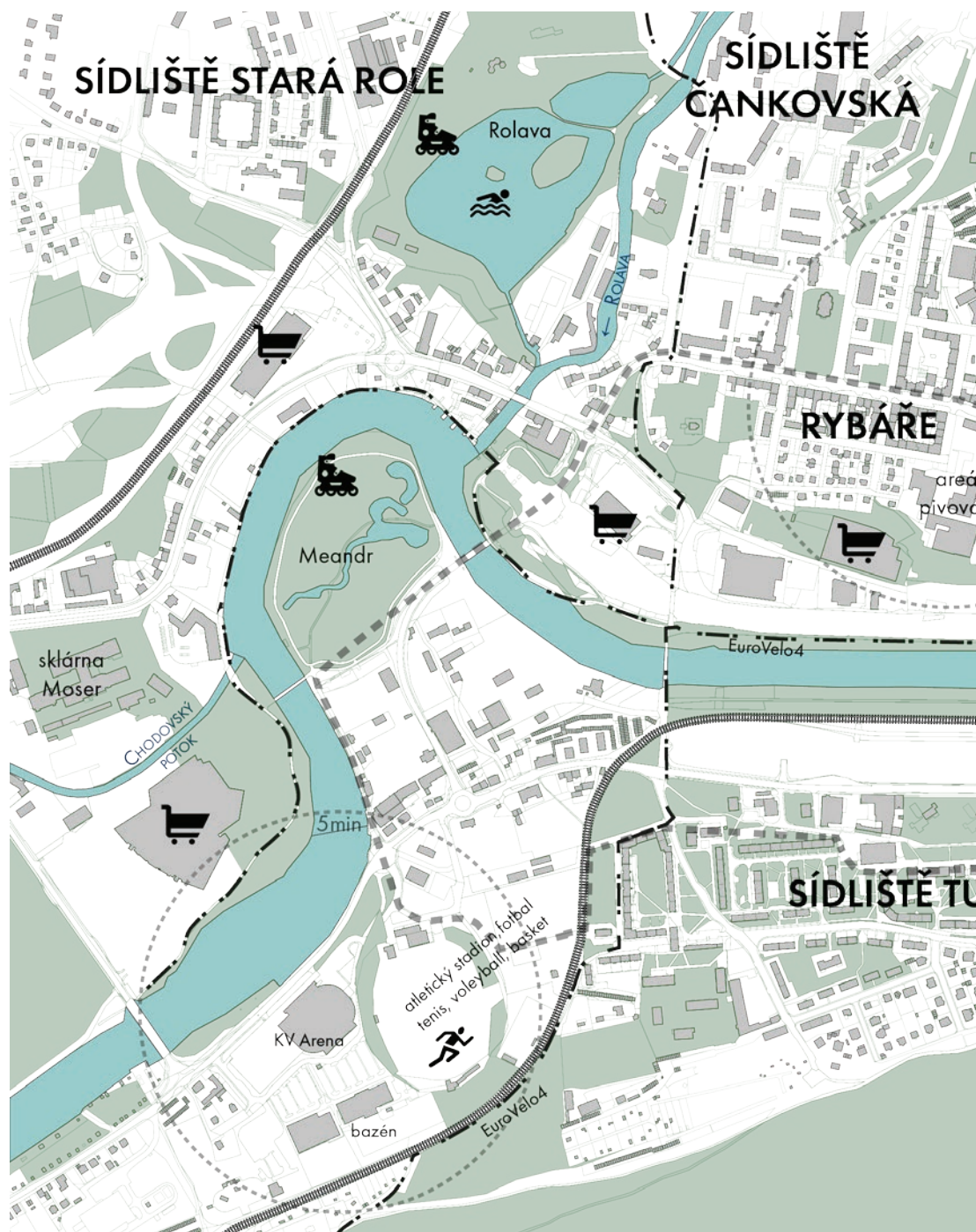
Karlovy Vary disponují hned několika zajímavými turistickými a volnočasovými lákadly ve vztahu k řešenému území. Těmi nejvýraznějšími jsou Hipodrom ve Dvorech, volnočasový areál a koupaliště Rolava, inline okruh a sportovní areál Meandr Ohře, nebo také nechvalně proslulá multifunkční KV Aréna. Zvláštností Karlových Varů jsou také tři golfová hřiště na okrajích města. Územím prochází hojně využívaná cyklostezka, kopírující břeh řeky Ohře a napojující Karlovy Vary na sousední město Loket n. Ohří, dále pak směřující západním směrem na Sokolov a Cheb. Plánované je prodloužení této stezky směrem na východ do

10 km vzdálených Lázní Kyselka. Řešené území se rovněž nachází v blízkosti tzv. Lázeňských lešů. Starých dubovo-bukových lesoparků protkaných cestami s lavičkami, altánky, rozhlednami a nejrůznějšími romantickými zákoutími. Ty byly budované zejména v 19. století jako vyhledávané cíle pěších vycházek lázeňských hostů a dodnes neztratily nic na svém kouzlu.

Z hlediska pohybu obyvatel je důležité zmínit, že dané území tvoří geografické a živé centrum dnešního města. Územím prochází městský průtah směřující od západu ze sousedního Sokolova východním směrem na Prahu a Ostrov.

### ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

ROZLOHA	1 207 ha
PŘEVÝŠENÍ S-J	28 metrů
DÉLKA ÚZEMÍ	2 km
ŠÍŘKA ÚZEMÍ	350-600m

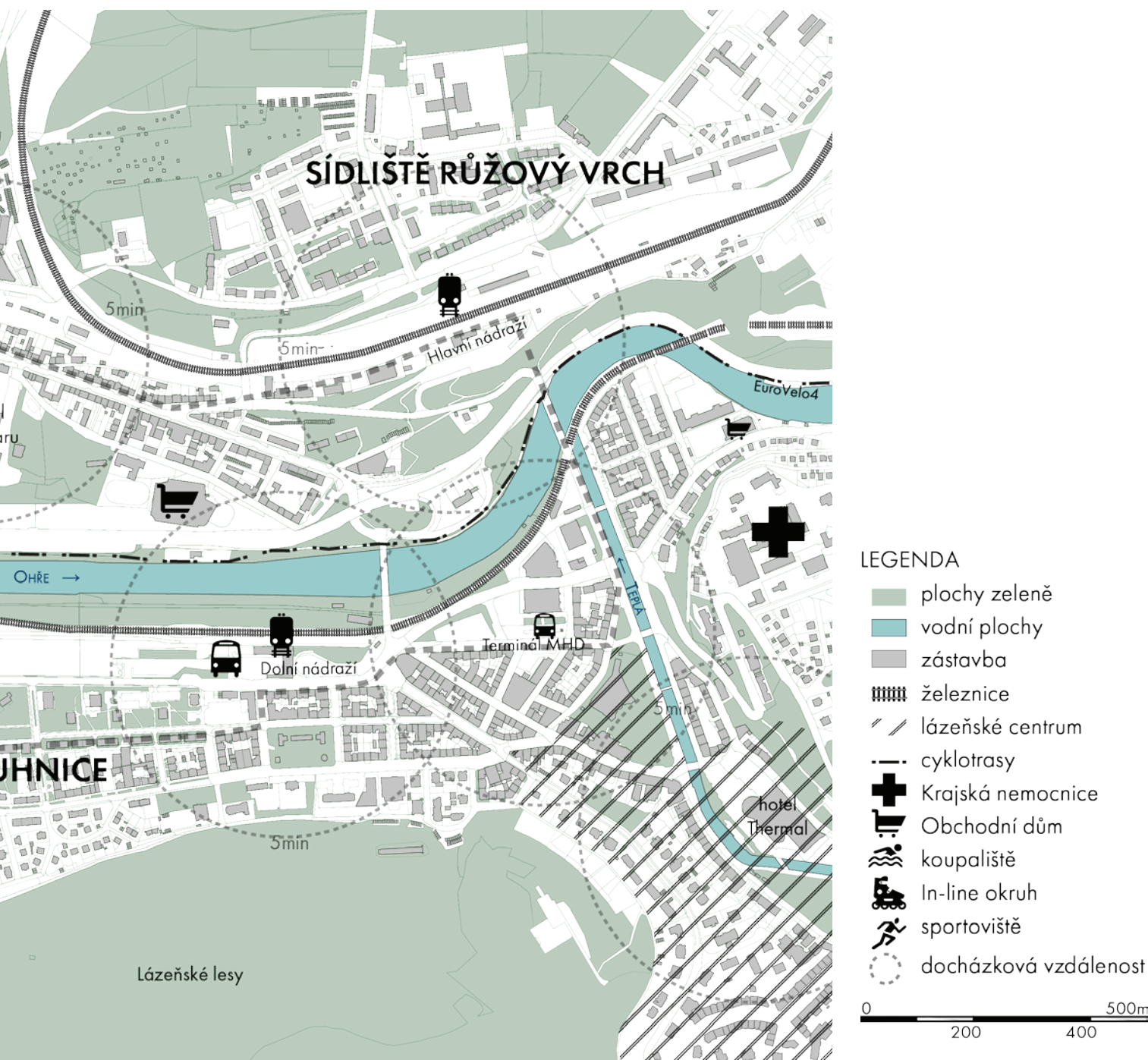


Z jihu navazuje na území městská část Tuhnice, ze severu pak městská část Rybáře s blokovou zástavbou a zejména tři největší panelová sídliště Karlových Varů - Růžový Vrch, Čankovská a Stará Role. Severo-východním směrem pak navazuje historická část Karlových Varů s cca 2 km vzdáleným původním historickým centrem.

Bezprostředně sousedící městské části Tuhnice, Rybáře a zejména městská část Karlovy Vary s třídou T.G. Masaryka mají veškerou občanskou vybavenost. Nachází se zde většina úřadů, několik mateřských, základních i středních škol a lékařské polikliniky.

Jde o živé centrum města s velkým pohybem lidí, množstvím kaváren, restaurací a barů. Setkáváme se zde jak s obchody orientované na klientelu z řad turistů, tak i s obchody sloužící denním potřebám obyvatel města.

V současné době je největším problémem rozdělení dopravních terminálů do dvou míst. Terminál vlaků a meziměstských autobusů se nachází v prostoru Dolního nádraží, zatímco terminál MHD je umístěn mezi ulice Varšavská a Horova. Oba terminály jsou propojeny nevzhledným podchodem pod křižovatkou u Chebského mostu.



## FOTODOKUMENTACE

### BÝVALÝ AREÁL DEPA ČD

Rozlehlé území sloužilo jako překladiště a depo ČD. Likvidace starého depa a dekontaminace celého území proběhla v roce 2014. Od té doby je většina plochy nevyužitá a vznikl tak obrovský brownfield v centru města, na břehu řeky Ohře. České dráhy prodaly pozemky společnosti GAMMA Property a.s. a zatím neexistuje vize, na které by se město a vlastníci shodli.



### DOLNÍ NÁDRAŽÍ

Dolní nádraží je výchozí stanicí pro neelektrifikovanou železniční trať. V areálu se také nachází autobusový terminál pro meziměstské spoje a parkoviště autobusů. Prostory jsou v současné době předimenzované a terminál tak zabírá velkou část území.

Aby byly vnitřní prostory nějak využity, jsou v současnosti pronajímány ke komerčním účelům nesouvisejícím s účelovostí budovy, jako například taneční škola.



### TRŽNICE

Terminál MHD v prostanství před budovou Městské Tržnice je už několik let zcela nevyhovující a stále častěji tak zaznívají hlasy volající po jeho rekonstrukci, případně odstranění. Prostranství před budovou tržnice vybízí ke zbudování náměstí, které tu bývalo ještě v 50. letech.

Budova Tržnice je památkově chráněná, nyní je v ní umístěna prodejna Albert. Objekt je obklopen parkovišti a v parčíku před ním se často scházejí místní bezdomovci.





## SPORTOVIŠTĚ

V bezprostředním okolí řešeného území se nachází celá řada voločasových a sportovních areálů, jako jsou Meandr Ohře s in-line dráhou, multifunkční KV Arena s bazénem, koupaliště Rolava, nebo atletický stadion AC Start a přilehlé volejbalové či tenisové kurty. Vše je v přímé návaznosti na cyklostezky a areály jsou tak i vzájemně propojené.

## CHEBSKÝ MOST A PRŮTAH MĚSTEM

Městský průtah vytváří neprůchodnou bariéru rozdělující město. V budoucnu se chystá obchvat města, ale výrazné dopravní odlehčení nemůžeme očekávat. Průtah slouží jako hlavní propojení mezi centrem a přilehlými sídlišti. Chebský most z roku 1869 bude kulturní památkou. V současnosti je most těsně před nutnou rekonstrukcí a v budoucnu nebude možné jeho rozšíření, jak plánovaly některé ze zpracovaných urbanistických studií.

## STÁČÍRNA MINERÁLNÍCH VOD

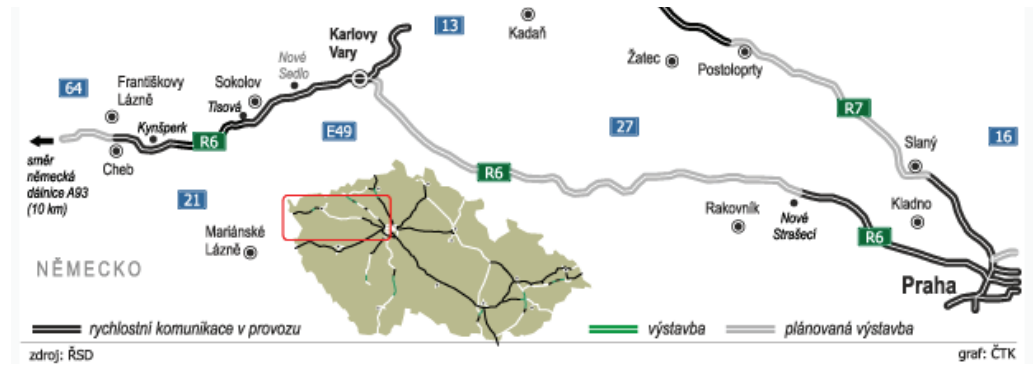
Objekt bývalé solivárny je majetkem Karlovarských Minerálních Vod. Přestože objekt není památkově chráněný, majitel se jí v budoucnu chystá zachovat a přeměnit na multifunkční objekt s obchody, restaurací, kanceláři i byty. Prostory stáčírny byly v roce 2015 otevřeny během Karlovarského Filmového Festivalu veřejnosti.

## DOPRAVNÍ SITUACE

### DÁLNIČE D6

Karlovými Vary prochází dálnice D6, která má spojit největší města kraje - Cheb, Sokolov a Karlovy Vary s hlavním městem Prahou. Z dálnice je však v současnosti hotová necelá polovina,

především mezi zmíněnými městy v kraji. Další úseky jsou budovány velmi pomalu a spojení s Pahou je tak velmi nepohodlné. Lepší alternativou v kraji těžko najdete, nepočítáme-li spojení letecké.



### MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ



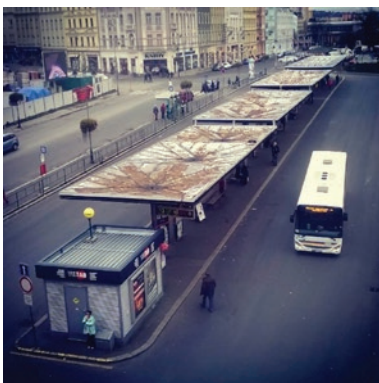
Nový letištní terminál a pomník Jurije Gagarina

ČR má pouze 5 mezinárodních letišť s pravidelným provozem. Jedno z nich se nachází v Karlových Varech. Leží 4 km jihovýchodně od centra a je nejmenším z mezinárodních civilních letišť v Česku. V roce 2016 odbavilo 25 235 cestujících. V březnu 2009 byla dokončena nová futuristická hala terminálu. Do

roku 2025 by se měla dráha prodloužit a rozšířit tak, aby letiště mohlo přijímat i velká dopravní letadla. Nejčastější spojení je mezi KV a Moskvou. Nově je možné letět do Düsseldorfu nebo sezoně do Tel Avivu. Spojení s městem je zajištěno autobusovou linkou MHD, která končí na terminálu Tržnice.



### MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA



Zastávka Tržnice je v současnosti hlavním dopravním uzlem městské hromadné dopravy. Bohužel technický stav tomu ani zdaleka neodpovídá. Mimo jedné trafiky a pár laviček se zde nic nenachází. Terminál stojí před budovou bývalé Městské tržnice, která dnes slouží jako obchod s potravinami. V těsné blízkosti jsou dvě placená parkoviště s kapacitou celkem 200 parkovacích míst. Terminál leží v přímé návaznosti na městskou třídu T.G. Masaryka a třídu Dr. Davida Bechera, obě směřující do historického centra k řece Teplé. Končí zde mnoho linek MHD a zastavují zde i dálkové autobusy. Při výstupu turistů z těchto linek je evidentní nedostatečná orientace v místě. Absence in-

formačních tabulí, směrovek, či viditelnost urbanistických záchytných bodů zneprůjemňuje první dojem vnímání města většinou návštěvníků. Ještě horší dojem získají turisté na zastávce dálkových linek terminálu Dolního nádraží. Velká budova s minimální vybaveností, malým infocentrem působí jistě smutným dojmem. Přestože je zde mnoho volného prostoru a dostatek parkovacích míst pro taxi, více než dvě vozidla taxislužby zde nepotkáte. Většina je právě na Tržnici, případně pak u GH Pupp a v okolí turistické části města. Dolní Nádraží slouží především pro dopravu meziměstskou. A to jak autobusy, tak vlakem. Autobusové nádraží má v současnosti 12 zastávek, které jsou



většinu času prázdné. Nádraží zabírá zbytečně moc prostoru v atraktivní části města, na břehu řeky Ohře.

Dolní nádraží leží na neelektrifikované regionální trati 3. kategorie vedoucí z Mariánských Lázní, přes Bečov nad Teplou do Potůčků a dále do německého Johannegeorgenstadtu. Elektrifikace trati tradičním způsobem není možná, jelikož se na ní nachází mnoho tunelů a podjezdů, které by nevyhovovaly minimální podjezdné výšce.

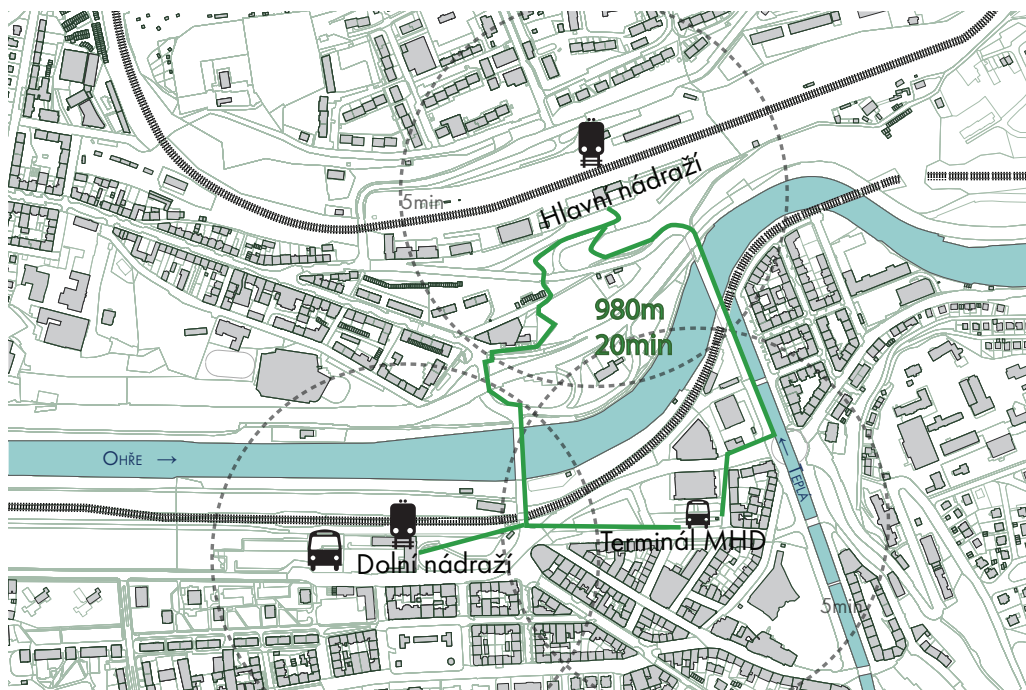
Naopak Horní nádraží leží na elektrifikované železniční trati 1. kategorie vedoucí z Chebu do Ústí nad Labem.

Z budoucích plánů na vysokorychlostní propojení železničních sítí v Evropě se ale opět s naším krajem nepočítá.

Nejbližší napojení na vysokorychlostní trať bude nejspíš až v Ústí nad Labem.

Na jaře roku 2017 byla dokončena stavba nové budovy Horního nádraží. V současnosti se staví nová lávka přes kolejiště a chystá se rekonstrukce prostoru před nádražím.

Jednotlivé dopravní terminály MHD a obou nádraží, nejsou vzájemně propojeny a dělí je řada bariér, jako jsou hlavní silniční tahy, nebo zpustlé a zarostlé travní porosty.



Územím také prochází hojně využívaná cyklostezka, kopírující břeh řeky Ohře a napojující Karlovy Vary na sousední město Loket, Sokolov a Cheb. Plánované je prodloužení této stezky směrem na východ do 10 km vzdálených lázní Kyselka. Cyklotrasa je součástí jedné z klíčových evropských cyklistických tras, EuroVelo 4, protínající celou Evropu od západu až na východ. Z Pobřeží Francie až do hlavního města Ukrajiny -

Kyjeva. Vlakové spojení z Dolního nádraží je často využíváno také cyklisty, kteří se tak vydávají na výlety krásnou krajinou. Železniční trať 149 nemá velké vyhlídky jako dopravní tepna, ale především jako turistická atrakce. Malebné území, kterým trať vede, uchvátí nejen milovníky železniční dopravy. Často se také na trati konají vyjíždky historickou parní lokomotivou.

Je evidentní, že město potřebuje vyřešit otázku jednotného dopravního terminálu. Neexistuje žádný koncept jejich vzájemného propojení a značených cest mezi nimi, což komplikuje život jak místním, tak zejména turistům, kteří se zde jen velmi obtížně orientují. Nyní se vedou diskuse nad studií karlovarské projekční kanceláře Hangár, která navrhuje řešení terminálu v lokalitě dnešní Tržnice.

## ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ

### Projekt vysokorychlostních tratí v Česku (VRT)



trať 149 z Mariánských Lázní do Karlových Varů

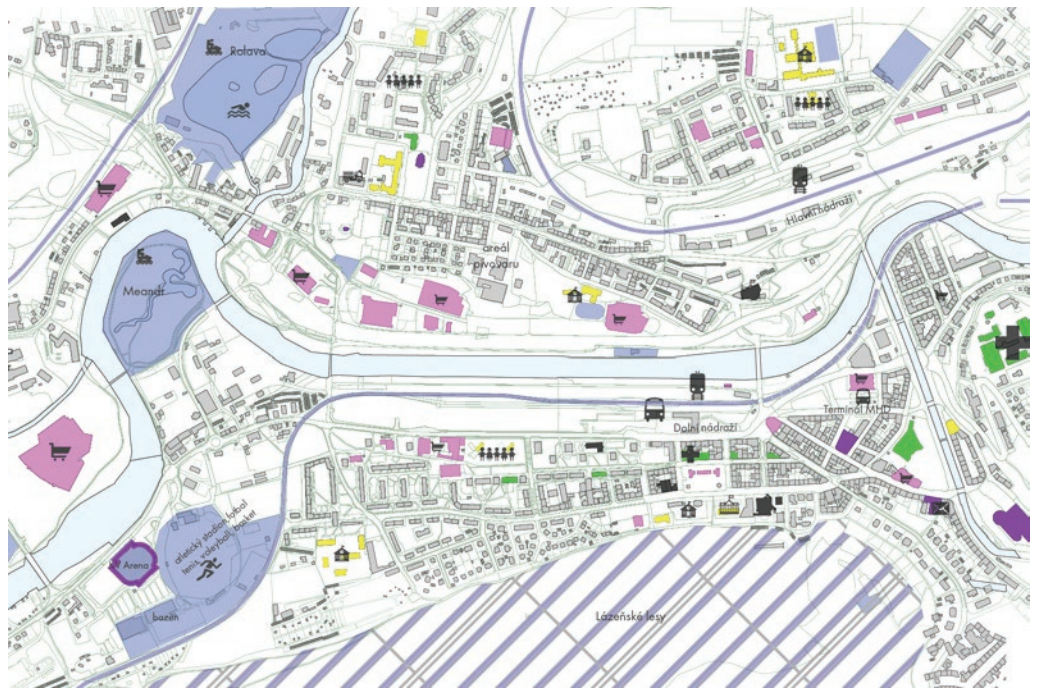
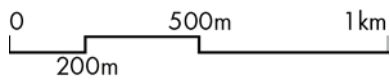


## CYKLODOPRAVA



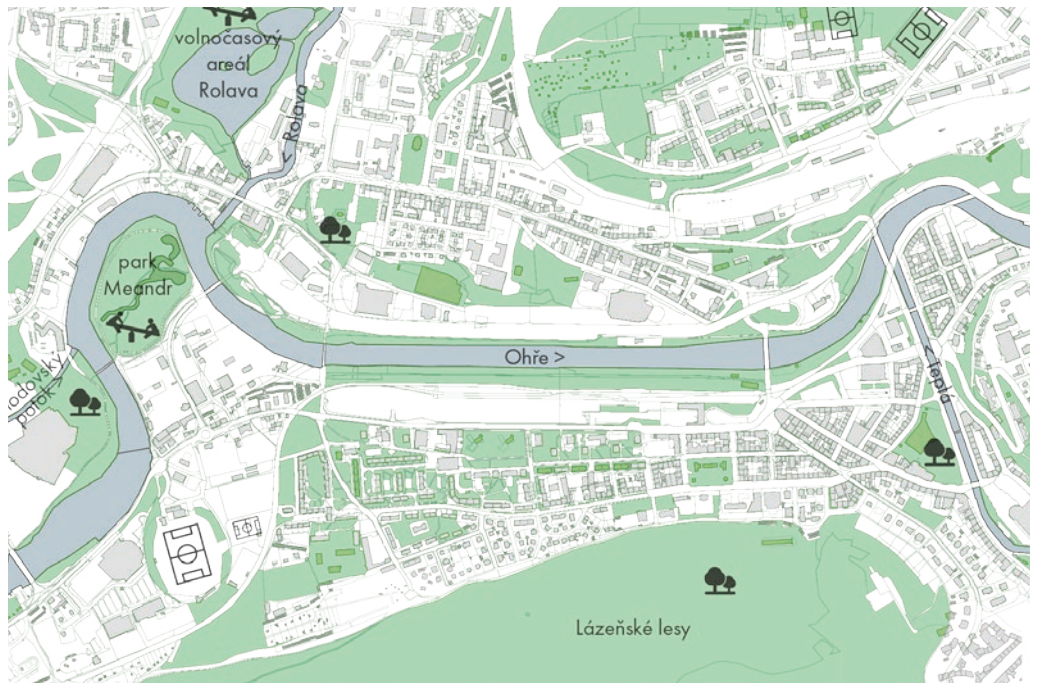
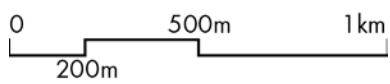
## FUNKČNÍ VYUŽITÍ A VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- sport
- vzdělání
- kultura
- komerce
- zdravotnictví
- správa
- ostatní zástavba



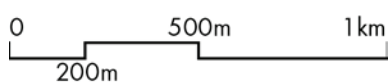
## ZELEŇ A VODNÍ PLOCHY

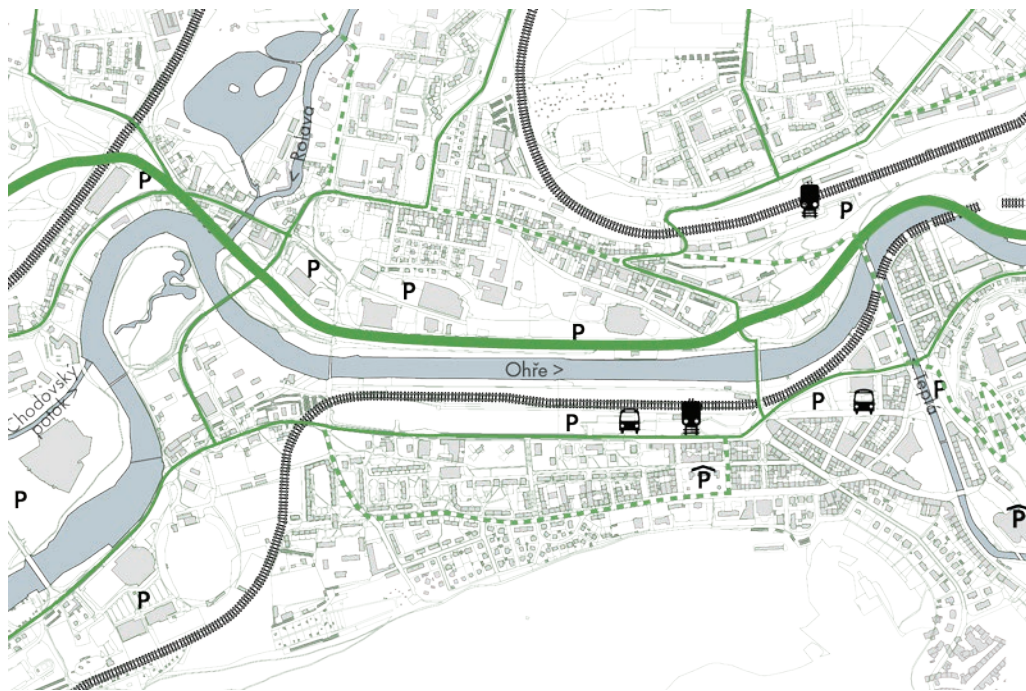
- zeleň
- vodní plochy
- hřiště
- sportoviště
- park



## PODLAŽNOST

- 2NP
- 3NP
- 4NP
- 5NP
- 6NP
- 7NP
- 8NP
- 9NP +





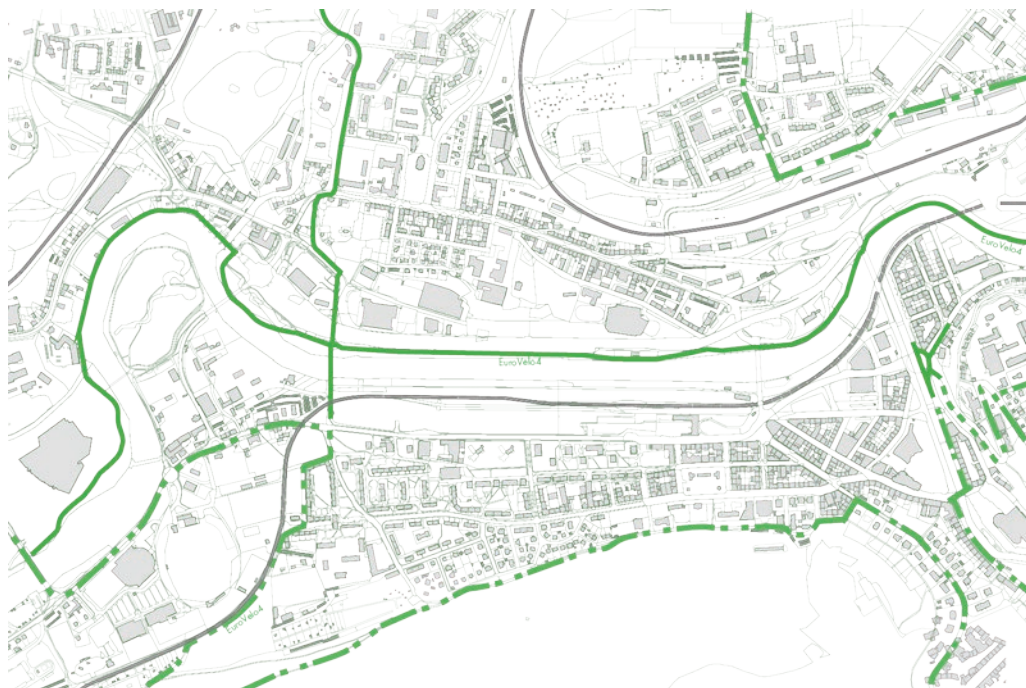
## DOPRAVNÍ SITUACE

- kryté parkoviště
- parkoviště

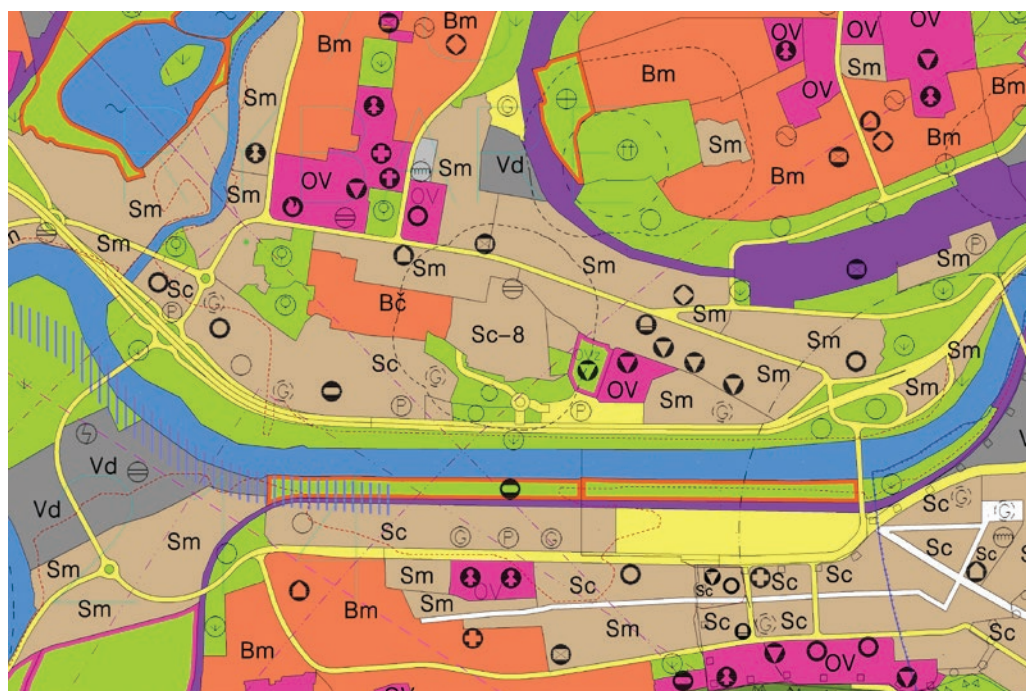
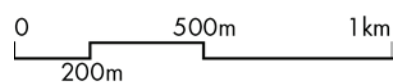
železnice

VÝZNAMNÉ DOPRAVNÍ TRASY

- městský průtah
- sběrná komunikace
- obslužná komunikace



- cyklostezka
- cyklopruh
- značená cyklotrasa



## ÚZEMNÍ PLÁN

- bydlení
- smíšené území
- výroba
- občanské vybavení
- rekreace
- plochy zeleně
- vodní toky a plochy
- plochy dopravní
- železnice, dráhy a lanov

## OBYVATELSTVO

Počet obyvatel	295 648
Průměrná hrubá mzda	24 812 Kč
Podíl nezaměstnaných	3,30 %
Dokončené byty	282
Hosté v ubyt. zařízeních	838 052

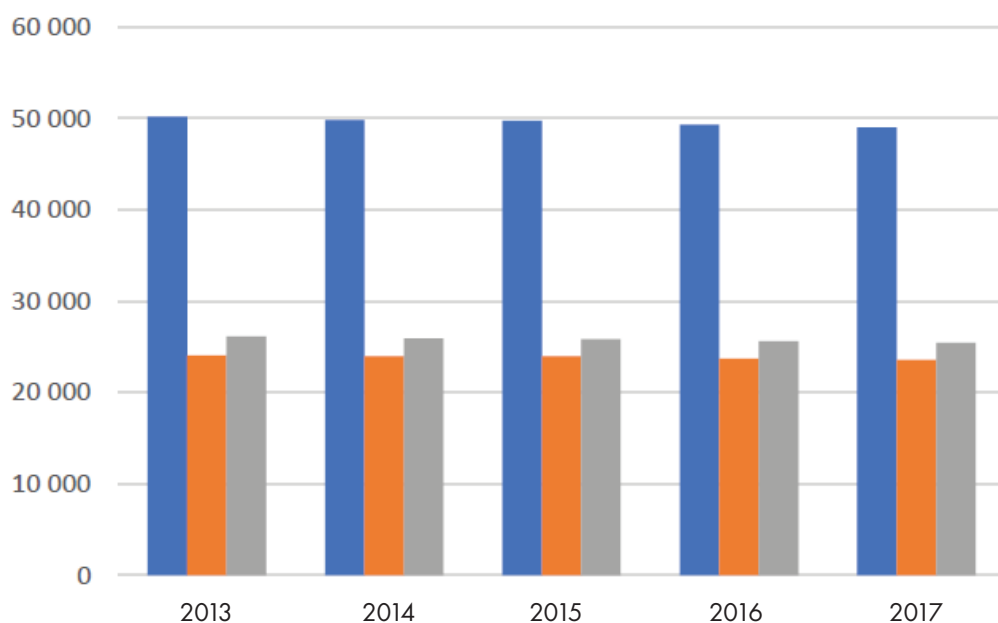
Karlovy Vary jako krajské město již od roku 2014 nedosahují ani hranice 50 tisíc obyvatel. Na snížení počtu obyvatel města má podle informací zveřejněných Českým statistickým úřadem zásluhu záporný migrační přírůstek obyvatel a také záporný přirozený přírůstek.

Poklesu obyvatel pod padesátitisícovou hranici dlouho zamezoval pouze příliv cizinců, který je v Karlových Varech trojnásobný oproti porodnosti. Pokles pod 50 tisíc, který nastal v roce 2014 znamená pro město ztrátu minimálně tří zastupitelů a také méně peněz z rozpočtového určení daní.

Obyvatelé se stěhují buď zcela mimo kraj, nebo v rámci kraje do menších sídel, jejichž objem co do počtu obyvatel stále roste a lze tak předpokládat, že těchto sídel bude dále přibývat. Lidé zde nachází levnější bydlení a jejich odchod má negativní dopad na zatížení dopravní infrastruktury, jelikož dojíždí za prací do větších měst.

Podíl cizinců k počtu obyvatel Karlovarského kraje byl v roce 2012 kolem sedmi procent, po Praze je to nejvyšší podíl v ČR. Nejpočetnější skupinou cizinců jsou Vietnamci, následují Němci, Rusové a Ukrajinci.

VÝVOJ POČTU OBYVATEL NA ZÁKLADĚ INFORMACÍ Z ČSÚ



V lázeňském městě mnoho obyvatel pracuje v hotelových a restauračních provozech. Kraj je také známý svou těžební historií. Největší těžební společností je Sokolovská Uhelná a.s. Nutné je také zmínit historii výroby porcelánu nebo skla. Sídlí zde manufatura Moser a.s., Thun 1794, a.s. a Karlovarský porcelán, a.s.

Mnoho obyvatel je zaměstnanáno ve velkých podnicích jako je například zahraniční Witte automotive Nejdek, s.r.o., která otevřela novou pobočku v Ostrově, VLNAP a.s. - výroba přízí v Nejdku nebo KE Ostrov - Elektrik, s.r.o. - výroba elektrického a elektronického zařízení pro motorová vozidla.

Karlovy Vary	Počet obyvatel			
	Rok	celkem	muži	ženy
	2013	50 172	24 035	26 137
	2014	49 864	23 947	25 917
	2015	49 781	23 953	25 828
	2016	49 326	23 714	25 612
	2017	49 046	23 585	25 461

Zvláštním fenoménem je odchod obyvatel za prací do Německa. Mnoho obyvatel jezdí na celý týden za hranice a vrací se pouze na víkend.

V krajském městě doposud působí jen Vysoká škola finanční a správní, která je soukromou univerzitou. Své distanční středisko má v Karlových Varech ještě Česká zemědělská univerzita nabízející kombinovanou výuku bakalářského oboru Územní technická a správní služba a pak soukromý Bankovní institut.

Mladí lidé, kteří odcházejí studovat do větších měst se po studiích jen málokdy vracejí zpět. Spolu s absencí kulturního vyžití zvláště pro mladé lidi je tím způsoben rapidní odliv trvalých obyvatel města a stárnutí populace.

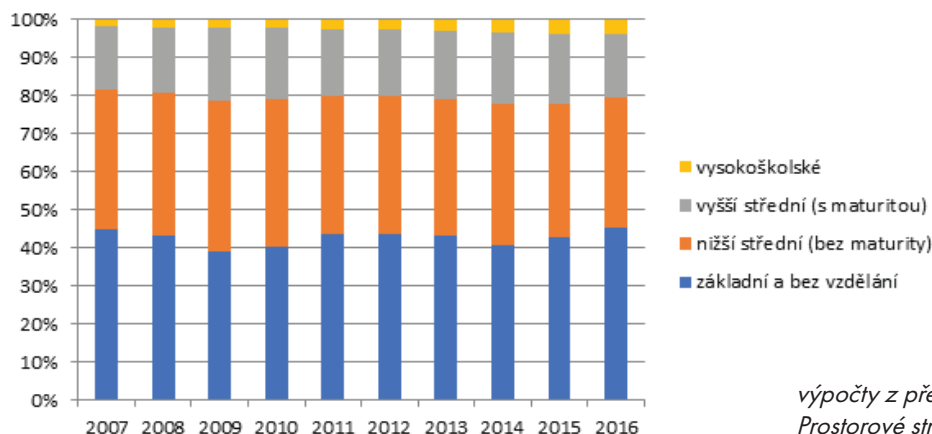
Druhým negativním jevem způsobeným absencí vysoké školy je nízká

vzdělanost obyvatel celého karlovarského kraje, která podle údajů sčítání lidu z roku 2011 dosahovala jen 7%, což je nejméně v rámci celé ČR.

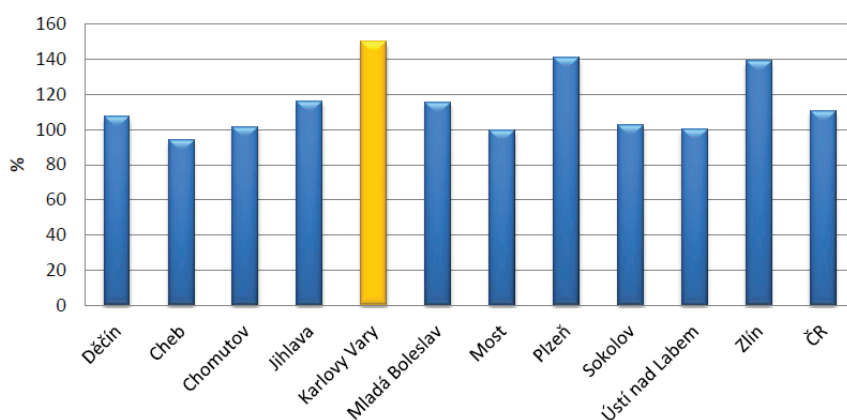
V roce 2017 se v Karlových Varech otevřela pobočka Karlovy Univerzity, obor fyzioterapie. Jelikož se tato informace nerozšířila s dostatečným předstihem, nepřihlásil se dostatek studentů a tak se její otevření odložilo na následující rok. Sídlo university bude dočasně umístěno v budově bývalé školy na nábřeží Jana Palacha. Do prvního ročníku chce přijmout až pětadvacet studentů bakalářského oboru fyzioterapie.

6.3.2. Analýza struktury nezaměstnanosti v okrese Karlovy Vary dle její nejvyššího dosaženého vzdělání mezi lety 2007-2016

VZDĚLÁNÍ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
základní a bez vzdělání	2310	2218	2885	3060	3039	3024	3241	2781	2469	2116
nižší střední (bez maturity)	1878	1900	2910	2946	2513	2536	2714	2517	2052	1591
vyšší střední (s maturitou)	862	884	1408	1406	1213	1201	1345	1276	1051	783
vysokoškolské	93	109	163	179	193	181	230	232	224	177



Průměrný věk obyvatel v Karlových Varech se pohybuje kolem 45 let. Populace v okrese Karlovy Vary bude ubývat a dnešní generace tak za 15 let způsobí vyšší věkový průměr, než je tomu dnes. Okres by se na tento fakt měl připravovat například bezbariérovými zastávkami MHD, dostatečně rozšířenými zdravotními službami nebo zbudováním více služeb pro seniory. Město se již v současné době potýká s nedostatkem zařízení pro seniory. Nejbližší specializované domovy pro seniory se nachází až v Nejdku nebo v Rychnově u Sokolova. O to víc jsou možná využívány agentury domácí péče, které denně dojíždí k seniorům domů a poskytují potřebnou pomoc a péči.



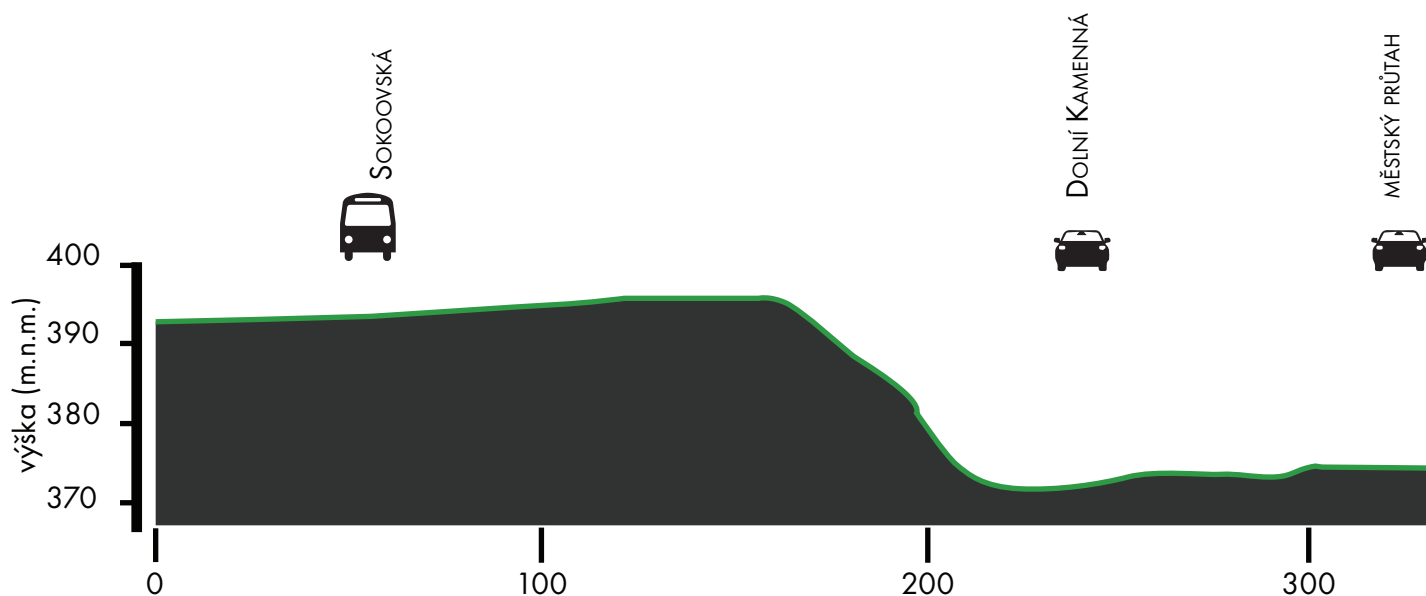
Index stáří v roce 2011 v Karlových Varech a ve zbylých sledovaných městech; zdroj ČSÚ

# MORFOLOGIE

Město se nachází na soutoku řek Ohře a Teplé, kdy řeka Ohře město pŕlŕ na severnŕ a jŕznŕ část pŕbliŕnĕ stejnĕ velikosti. Zatŕmco severnŕ část se z geomorfologickĕho hlediska řadŕ do podkruŕnohorskĕ oblasti, jŕznŕ část nŕleŕ do geografickĕho celku Slavkovskŕ les. Kruŕnohorskŕ část mŕ na ŕzemŕ mĕsta jŕz spŕŕe pŕnĕvnŕ rŕsy a nenŕ tedy pŕlŕŕ členitŕ. Jŕznŕ část poloŕenŕ ve Slavkovskĕm lese disponuje naopak velmi pŕŕkrŕmŕ svahy. Charakter krajiny tak pŕedurĕil tvar historickĕ mĕstskĕ zŕstavby a vymezil smĕry jejŕho dalŕŕho rozvoje.

Masiv slavkovskĕho lesa je tvoŕen ŕulovŕmŕ ŕtvary z období prvohor. Odhalenĕ ŕulovĕ skŕly mŕŕete pozorovat jak v blŕzkĕm okolí Karlovŕch Varŕ, tak i pŕimo ve mĕstĕ. ŕulovĕ podlŕoŕ dalo svŕm zvětrŕvŕnŕm vzniknout bohatŕm loŕiskŕm kaolŕnu, kterŕ se na Karlovarsku tĕŕŕ. Dalŕŕm produktem ŕulovĕho podlŕoŕ, kterŕ ovlivnil podobu mĕsta nejvŕce jsou pak minerŕlnŕ prameny. Ty majŕ svŕj pŕvod ve zlomech v ŕulovĕm podlŕoŕ Karlovŕch Varŕ, v tzv. zŕidelnŕ linii. V lŕzeŕnskĕm ŕzemŕi vyvĕrŕ pŕbliŕnĕ 80 vŕronŕ termŕlnŕ vody, z nichŕ 15 je pŕŕstupnŕch veŕejnosti. Jednotlivĕ prameny se od sebe

Analŕzy vŕŕkopisu - ZABAGED

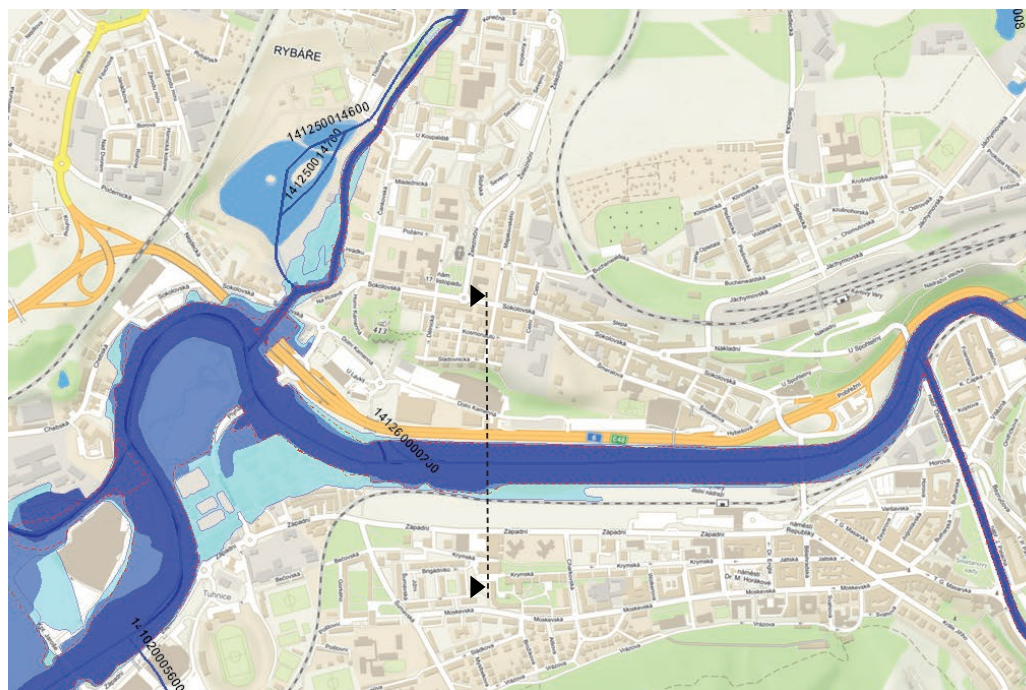


liší teplotou a množstvím rozpuštěného oxidu uhličitého.

Řešené území se nachází na obou březích řeky Ohře, západně od soutoku s řekou Teplá. Celé území v délce cca 2 km a šířce cca 500 m se nachází ve výšce cca 4 - 8 m nad hladinou řeky. Území má po celé délce převážně rovinnatý charakter. Hladina řeky Ohře se jen zcela výjimečně zvedne natolik, aby se nekontrolovaně vylila z jejích břehů. Jak je vidět na mapě, voda se v první řadě vylévá na severní straně, kde zatopí cyklostezku a zastaví se o svah městského průtahu.

V řešeném území se voda může vylít také v jihozápadní části, kde je terén mírně svažité. Nikdy ale nepřekoná železniční kolejiště. Hladina řeky se pohybuje ve výšce kolem 370m. n. m. Hranice záplavové oblasti 100leté vody nepřesahuje výšku 372m.n.m.

Řeka Ohře v tomto úseku bývala splavná parníkem. Dnes je koryto zanesené a řeka je tak splavná pouze na malé loďce. To využívá mnoho vodáků v létě. Výlet údolím řeky Ohře je nezapomenutelným zážitkem.



Záplavové oblasti



ZÁPADNÍ

OHŘE

371 m.n.m

400

500

600

700

vzdálenost (m)

V roce 2013 došlo na řešeném území k demolici stávajících objektů depa a kompletní dekontaminaci půdy. Od té doby se řeší, co na tak rozsáhlé části v centru města bude vznikat. První takovou studií byl projekt firmy Lordship. Po přehodnocení 1.návrhu byl zpracován druhý, umírněnější, ale ani ten neměl velký úspěch.

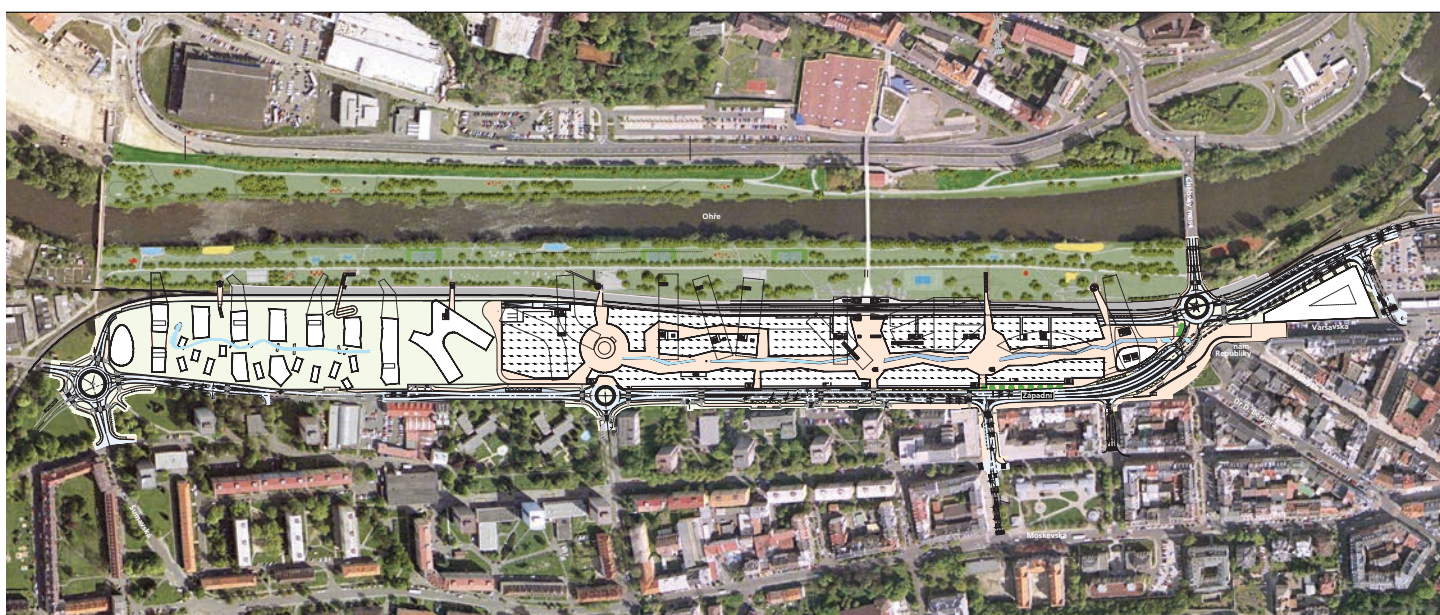
Projekt navrhoval platformu v celém území, která zastřešovala kolejiště,

nádraží a hlavní silniční tah skrz území.

Náměstí Republiky umožnilo přímý přechod pěších z třídy T.G.M. do oblasti projektu a zůstalo téměř bez automobilové dopravy díky navrženému podjezdu u Chebského mostu.

Projekt také počítal s rozšířením tohoto mostu a jeho zvýšením pro budoucí elektrifikaci trati.

STUDIE DEVELOPERSKÉ SPOLEČNOSTI  
LORDSHIP a.s.  
z roku 2011





V roce 2013 vyhlásilo město soutěž na řešené území. Předmětem soutěže o návrh bylo zpracování urbanistické koncepce území širšího centra města Karlovy Vary. V rámci urbanistického řešení byl důraz kladen jak na funkční a prostorové uspořádání a využití řešeného území, tak také na jeho dopravní koncepci. V rámci této dopravní koncepce byl dále důraz kladen na koncepci dopravy veřejné.

1. a 3. cena nebyla udělena. 2. cena

soutěže se rozdělila mezi 3 návrhy a to návrhy z ateliérů: Cigler Marani Architects, a. s.; A69architekti, s. r. o. a projekt autorů - Zdeněk Rothbauer, Vojtěch Sosna, Michal Gabaš

Studio A69architekti později vlastní projekt rozpracovali, nicméně k dohodě o realizaci s městem nedošlo.

Celé území tak dodnes nemá žádnou koncepci ani přibližnou vizi do budoucna.

Celkový pohled od obytné vize



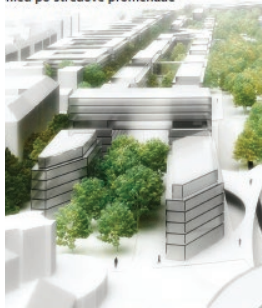
Celkový pohled od obytné vize



rospojení obou břehů Ohře



hled po středové proměně

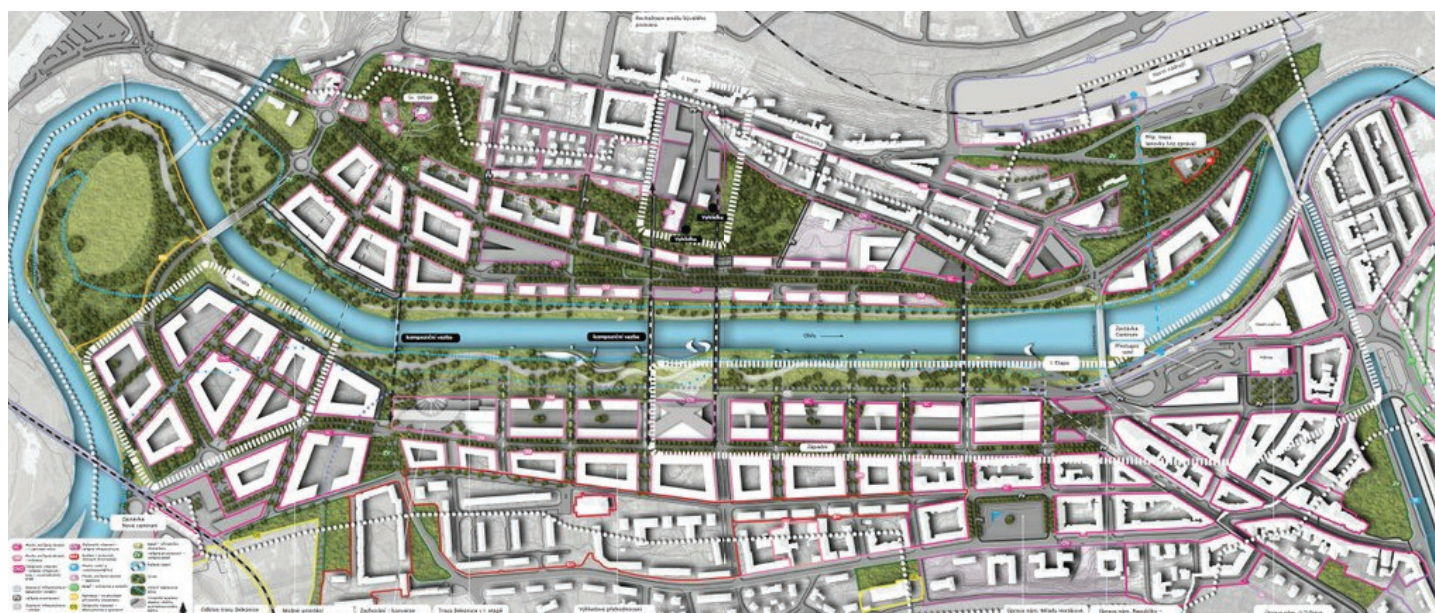


Celkový nadhled



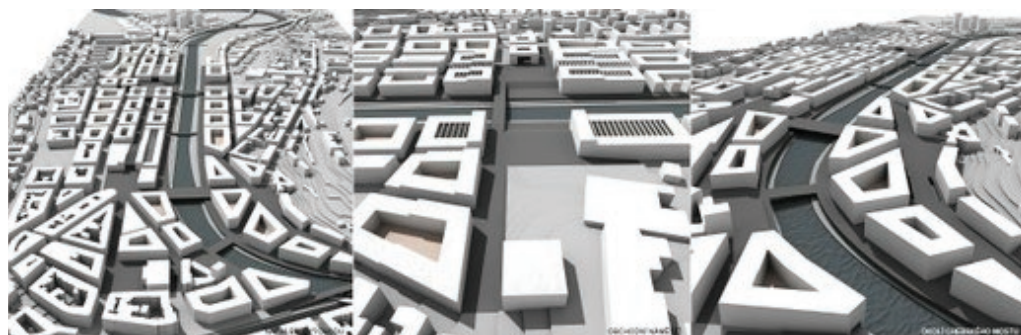
CIGLER MARANI ARCHITECTS, A.S.

Návrh úplně ruší železniční dopravu v území. Železnici odklání přes Doubí a u městské tržnice zachovává pouze konečnou stanici. Zde také umístí dopravní terminál. Městský průtah mění v široký bulvár, a doplňují ho o propojení přes řeku Ohři v místě dnešní Charkovské ulice.



Návrh vytváří platformu nad železnicí a to až od Ostrovského mostu. Zastřešuje taktéž i městský průtah na severním břehu řehy. Vytváří nové propojení v ose ulice Charkovská se čtvrtí Rybáře, ale ruší stávající sjezd z městského průtahu. Taktéž počítá s rozšířením a navýšením kapacity Chebského mostu. Projektu bylo vytknuto především přílišné přiblížení zástavby k řece Ohři.

ZDENĚK ROTHBAUER,  
VOJTĚCH SOSNA A MICHAL GABAŠ

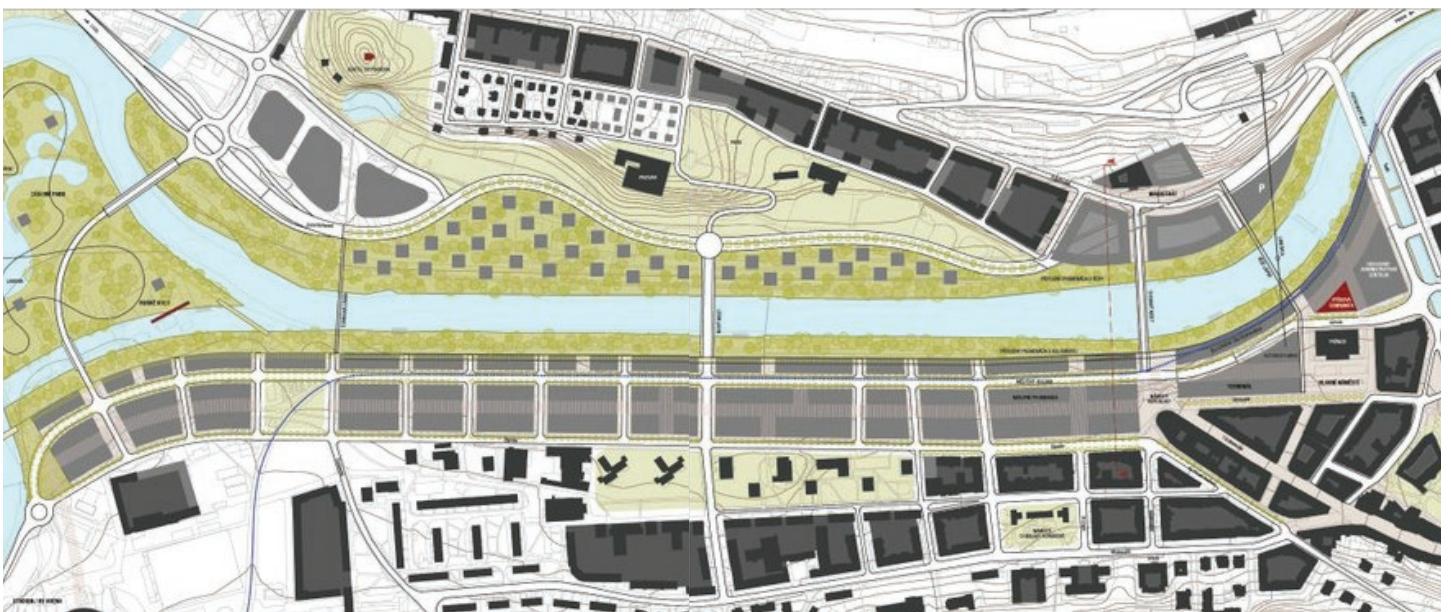


Návrh se chytá mřížky kterou zastavuje jak blokovou, tak i solitérní zástavbou. Hlavní osu tvoří bulvár s nákupní promenádou, který se u meandru napojuje zpět na Západní ulici. Bulvár zastřešuje železnici v celé délce území a parkovací garáže pro domy na jižním břehu řeky Ohře.

Dopravní terminál je umístěn u dnešní Městské tržnice. Zde je také navržena výšková budova jako dominanta a orientační bod.



A69 ARCHITECTS A.S.





Poslední projekt ze studia Hangár měl za úkol pouze prověřit, zda se vlakové nádraží společně s autobusovým nádražím vejdou do jednoho sceleného prostoru mezi ulice Varšavská a Horova. Studie počítá s rozšířením Chebského mostu, s přemístěním vlakové zastávky blíže k bývalé Solivárně a vytváří nová parkovací místa až u Magistrátu města za řekou. Počítá také s výstavbou parkovacího domu u Čertova ostrova.

Projekt narazil na Český inspektorát lázní a pramenů. Ten tvrdí, že by stavba v tomto místě výrazně narušila podloží a ohrozila tak funkci pramenů v lázeňské části. Geologický průzkum na zasažené území, zpracovaný před 15ti lety, toto tvrzení vyvrátil a nyní se čeká na změnu územního plánu.

Návrh je velmi kriticky přijat u obyvatel Karlových Varů. Projekt neřeší dostatečné parkování, zabírá celá dvě už tak nedostačující parkoviště a nahrazuje je vzdáleným parkovacím domem a

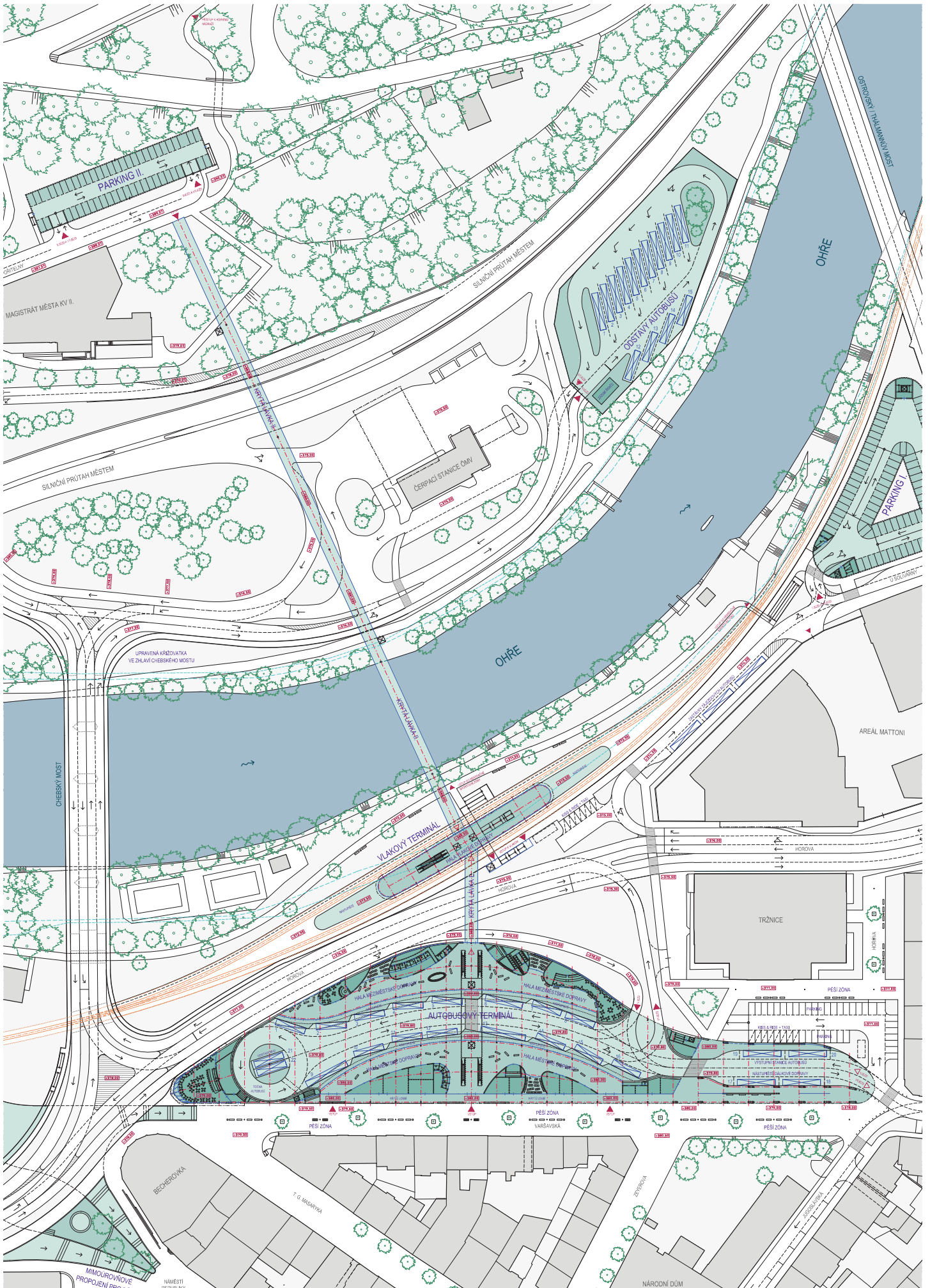
parkovací plochou až na druhé straně řeky. Toto parkoviště je pak propojeno s centrem dlouhou pěší lávkou s pojezdným pásem, vedoucí skrz novou budovu nádraží a autobusový areál. Navíc většina obyvatel města by si přála navrácení náměstí před prostor budovy bývalé Městské tržnice a pokračování tak Zeyerovy ulice směrem od centra. Tento návrh celé území uzavírá a památkově chráněnou budovu Městské tržnice úplně zastiňuje.

Městskou třídu T.G. Masaryka propojuje z rozvojovým územím pěším podchodem pod stávající Západní ulicí.

V projektu je výrazná redukce počtu zastávek. MHD. Jejich počet vyhovuje normám, ale bude nutná optimalizace jízdních řádů.

Momentálně probíhá úprava návrhu na náklady studia Hangár a zároveň změna územního plánu.





## SILNÉ STRÁNKY

- atraktivní lokalita
- rozvinutá infrastruktura pro lázeňství a související služby
- vysoká přírodní hodnota území města a jeho okolí
- kapacitní a průběžně
- modernizované letiště
- blízkost významných sportovních areálů a rekreačních oblastí a jejich napojení na cyklotrasy

## SLABÉ STRÁNKY

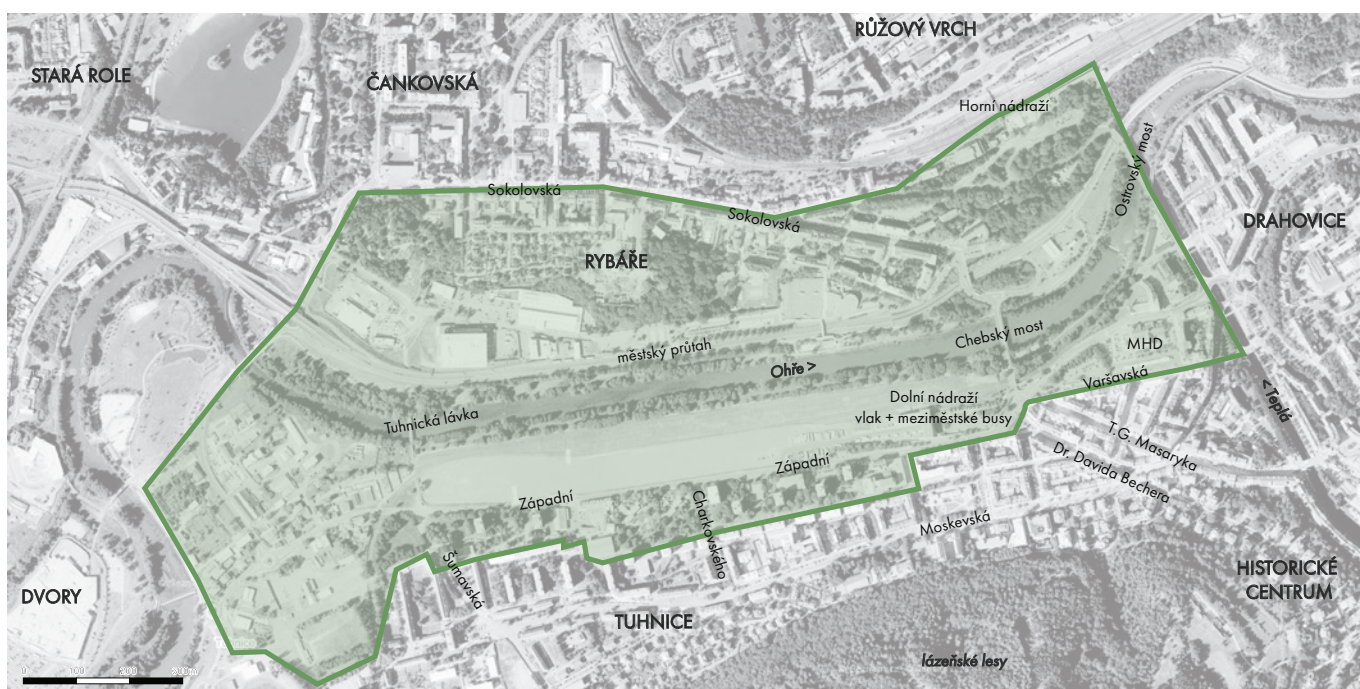
- záplavové území, terénní profil dopravní bariéry - železnice, průtah
- nedostatek parkovacích míst v centru
- nedostatek míst v zařízeních pro seniory
- nedostatečná nabídka volnočasových aktivit mládeže

## PŘÍLEŽITOSTI

- systémové řešení udržitelnosti dopravy ve městě a jeho okolí
- růst zájmu o lázeňské rekreační pobyty ze strany domácích návštěvníků - modernější pojetí lázeňství
- atraktivní prostředí pro aktivní obyvatele - areál Klínovec, golfová hřiště, jezero Medard, ...
- vytvoření lepších pracovních podmínek pro obyvatele

## HROZBY

- relativní stárnutí populace bez promítnutí do sociální vybavenosti města
- odliv obyvatel z města (zejména těch s vyšším vzděláním)
- další nárůst automobilové dopravy
- všeobecný odklon od tradičního lázeňství (dlouhodobé pobyty s léčebným účinkem) k wellness (krátkodobá relaxace)



ODSTRANĚNÍ KOMUNIKAČNÍCH  
BARIÉR NA BŘEZÍCH ŘEKY OHŘE  
A NAVRÁCENÍM ŽIVOTA K RE-  
LAXACI A ODPOČINKU

VYTVORENÍ JEDNOTNÉHO  
DOPRAVNÍHO TERMINÁ-  
LU SLOUŽÍCÍHO TĚŽ JAKO  
NOVÉ LOKÁLNÍ CENTRUM  
A VYTVORENÍ DOPRAVNÍ  
KONCEPCE V ŘEŠENÉM  
ÚZEMÍ VČ. PROPOJENÍ  
CYKLOSTRAS

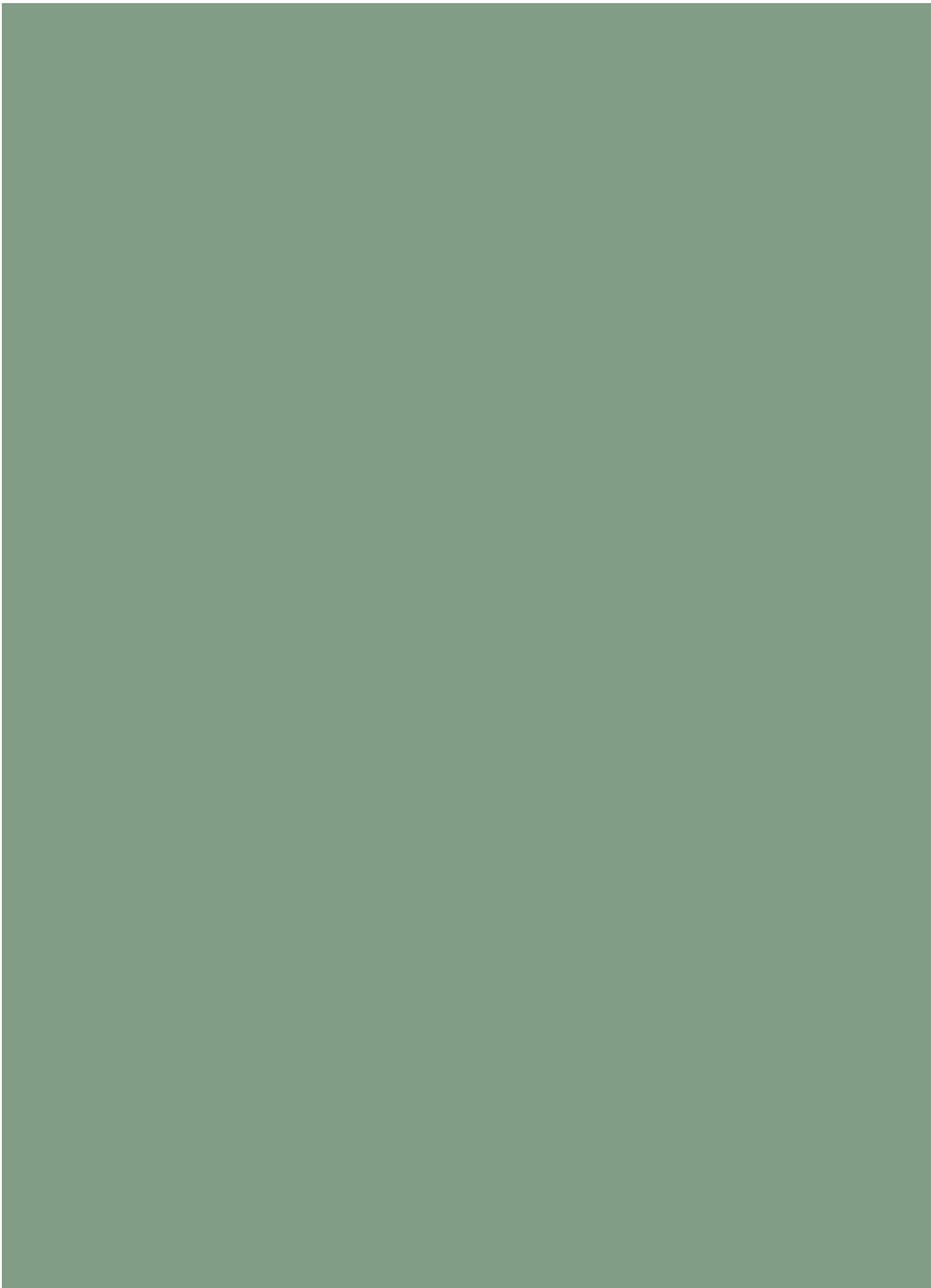
NASTÍNĚNÍ MOŽNÉHO  
VYUŽITÍ ÚZEMÍ NA BŘEZÍCH  
OHŘE A ZATRAKTIVNĚNÍ  
MĚSTSKÉ ČÁSTI TUHNICE

DOPLNĚNÍ OBČANSKÉ VY-  
BAVENOSTI A ZATRAKTIVNĚNÍ  
PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ

V Karlových Varech jsem vyrostla a ráda bych v tomto městě žila i nadále po studiích. Bohužel vnímám mezi svými přáteli velký odliv a nechci vrátit se po studiích do rodného města. Jako hlavní důvod vnímám nedostatek pracovních příležitostí a nízká úroveň společenského vyžití. Dnešní mladá generace žije na vlně zdravého životního stylu, ke kterému patří především sport. Navíc málokdo chce dnes pracovat ve velkých korporátních firmách. S rozvojem internetu jsou pracovní příležitosti dostupné všem i z větších vzdáleností. Stále více vnímám zájem o možnost pracovat odkudkoli na světě. Pro takové „zaměstnání“ jsou atraktivní místa v zahraničí, ať už u moře nebo na horách. Zkrátka

tam, kde je krásné prostředí a možnost aktivního vyžití i po práci.

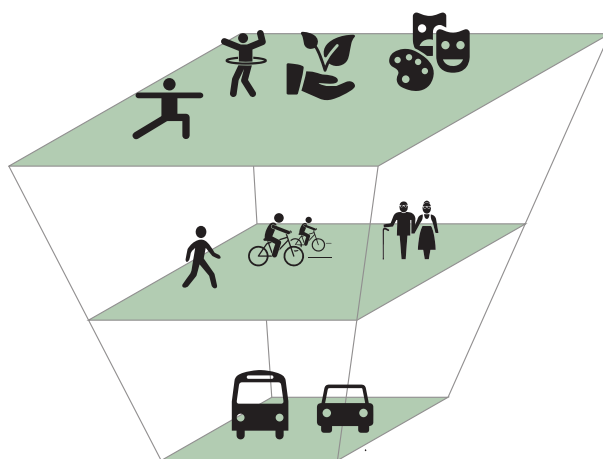
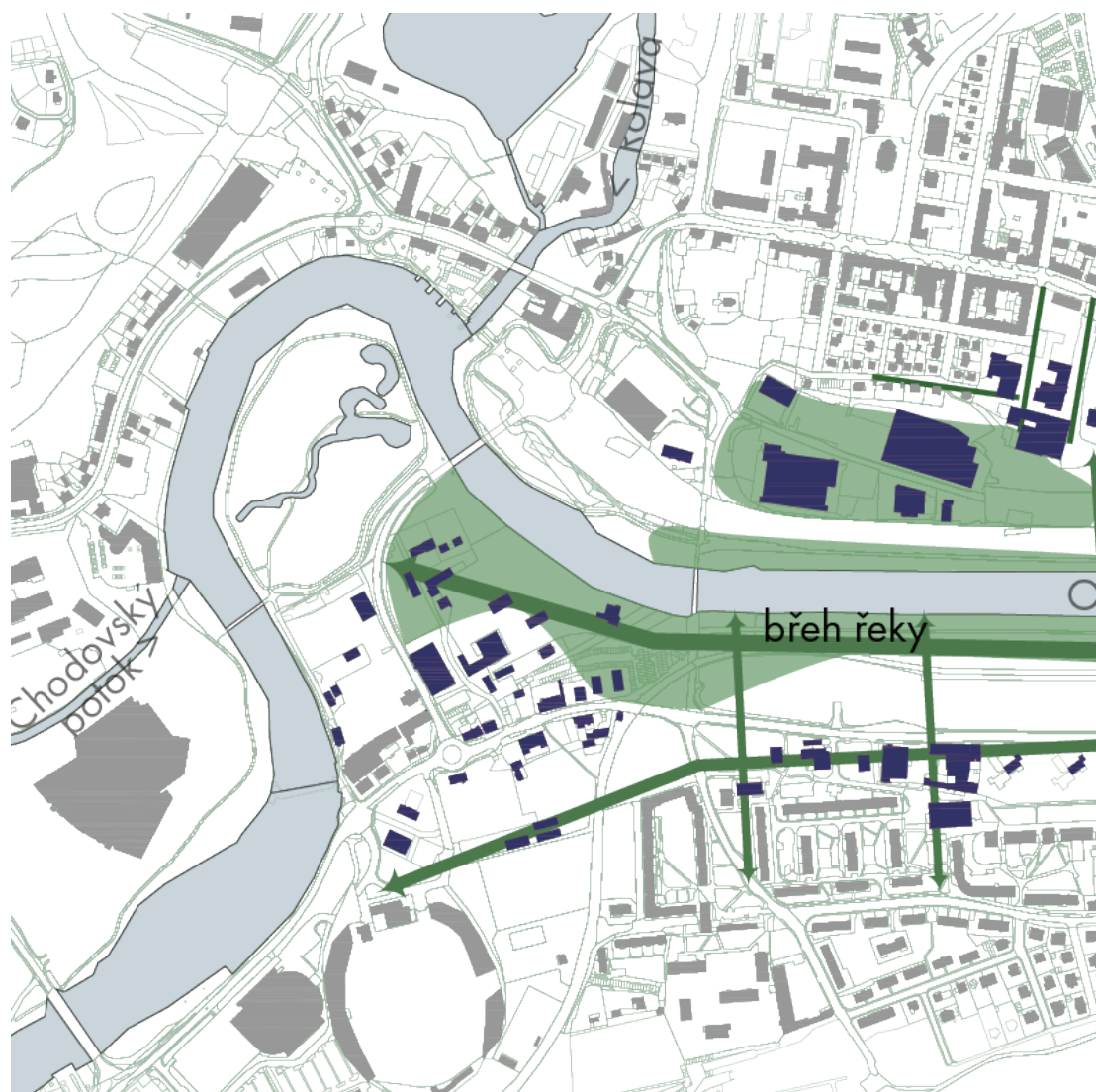
Myslím, že Karlovy Vary mají potenciál nabídnout podobné možnosti i bez mořského pobřeží. Neznám město v ČR, které by nabízelo tolik zelených ploch jen pár set metrů od centra. Na blízkém Klínovci roste největší sportovní areál s celoročním provozem a u Sokolova se právě napouští největší jezerní soustava v ČR. Možnost odpočinku v lázních přímo v centru je snad jen třešničkou na dortu. Chybí jen koncepce a vize, na kterou by město nalákalo zpět své obyvatele.





**NÁVRH**

# KONCEPT



AKTIVNÍ ODPOČINEK  
SOUKROMÉ REKREAČNÍ PLOCHY  
ATRAKTIVNÍ, KULTURNÍ VYŽITÍ

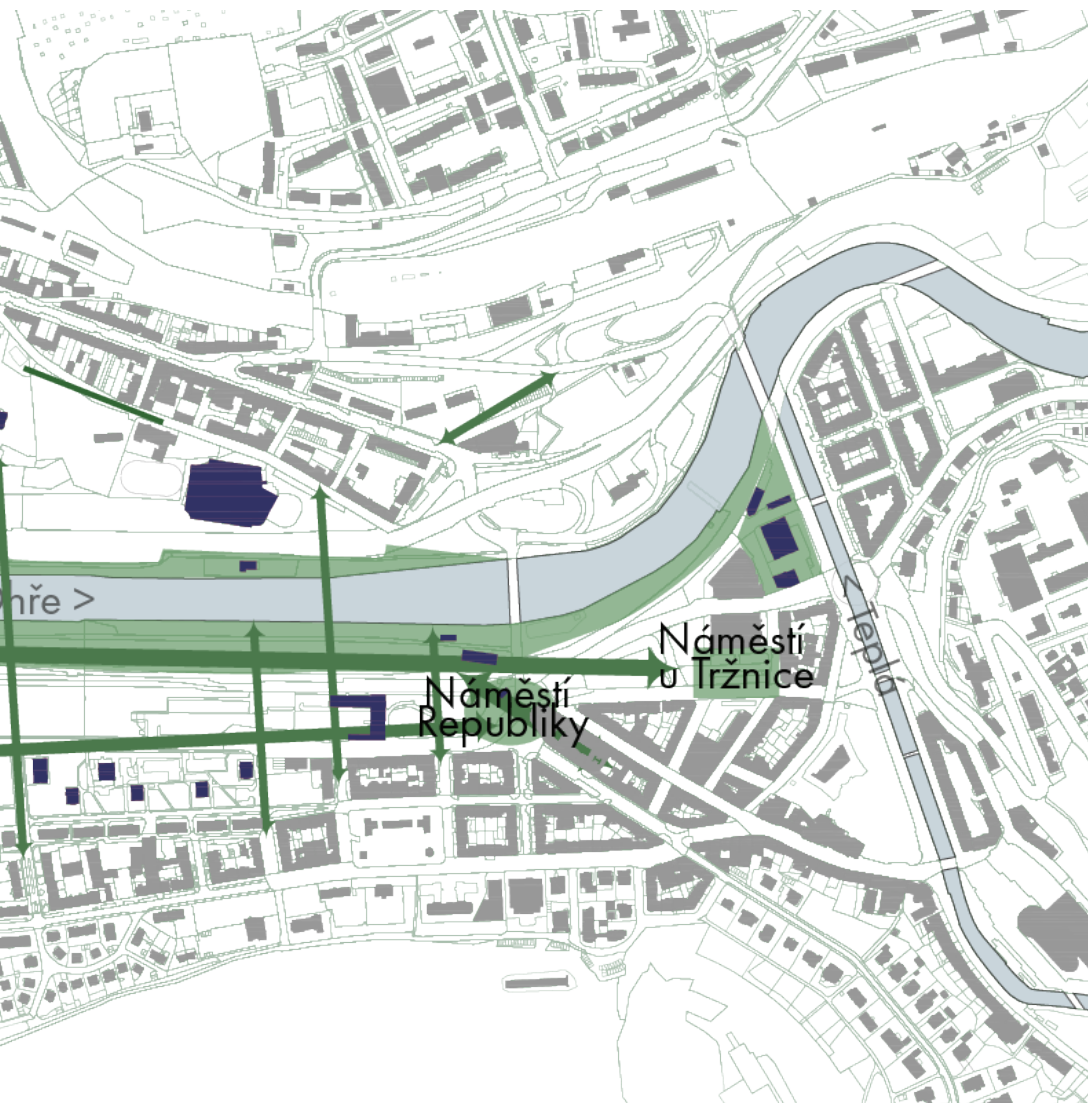
POHODLNÁ A BEZPEČNÁ PROSTUPNOST  
NAVRÁCENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ  
OBYVATELŮM

ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY V CENTRU  
ODSTRANĚNÍ BARIÉR  
VYTVOŘENÍ DOPRAVNÍ KONCEPCE

## LEGENDA



- ← důležité propojení
- navrácené území
- bourané objekty



## PRINCIPY

### NÁVRAT VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Karlovy Vary disponují příjemnou městskou krajinou, kterou bychom měli udržet. Je důležité ukázat především obyvatelům města, jakou má volná krajina hodnotu, tedy pokusit se o její maximální zpřístupnění. O její využití se určitě obyvatelé dokáží postarat sami.

### VERTIKÁLNÍ URBANISMUS

Základním principem projektu je právě vertikální urbanismus. Abychom nezastavěli veškerou volnou plochu, je vhodné využívat vrstvení různých funkcí. Většinou se jedná především o vrstvy dopravní obslužnosti, pěší prostupnosti a nakonec vrstva funkčního využití. V návrhu je dopravní obslužnost řídicím prvkem, který určuje směry a osy návrhu. Pěší prostupnosti je dosaženo právě díky vertikálnímu rozdělení pěší a dopravní funkce v kolizních místech.

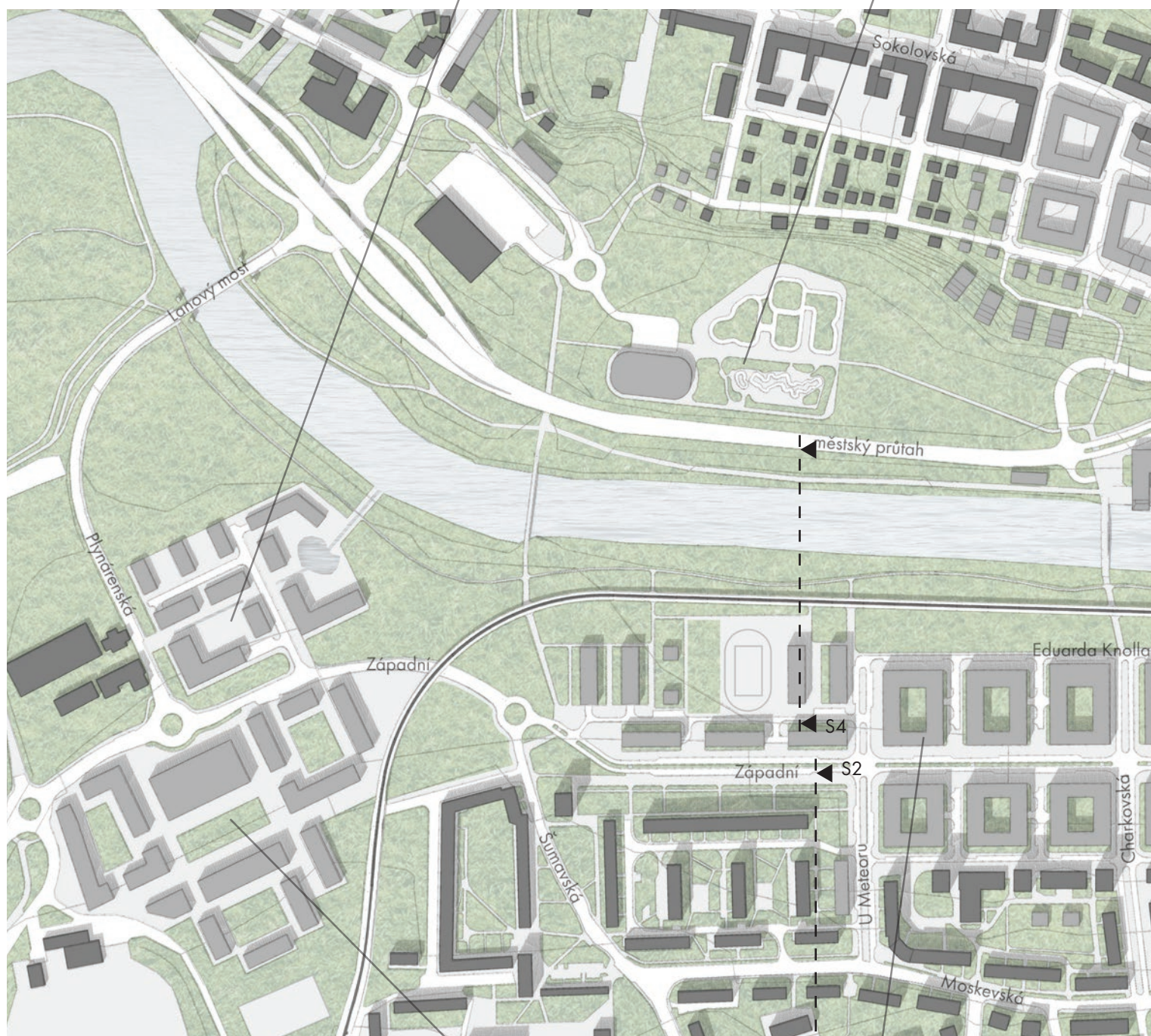
### MIX FUNKCÍ

Dnešní pojetí územního plánování vytváří mrtvé zóny. Lokality pouze pro bydlení jsou přes den bez života, veškeré dění se odehrává kolem pracovišť. Večer je tomu naopak. Navrhují proto objekty, kde se setkávají nerušivé funkce, jako je bydlení, kanceláře, či třeba malá soukromá praxe doktora. Samozřejmostí je komerční parter, který zmírní nutné dojíždění do obchodních center pro drobné zboží.

# SITUACE

REHABILITAČNÍ KLINIKA  
AREÁL PRO SENIORY

SPORTOVIŠTĚ



VYSOKOŠKOLSKÝ AREÁL

NOVÁ BYTOVÁ ZÁSTAVBA



**LEGENDA**

- travnaté plochy
- vodní plochy
- silnice
- chodník
- stávající zástavba
- nová zástavba

ZKLIDNĚNÝ MĚSTSKÝ PRŮTAH  
POLYFUNKČNÍ ZÁSTAVBA U ŘEKY

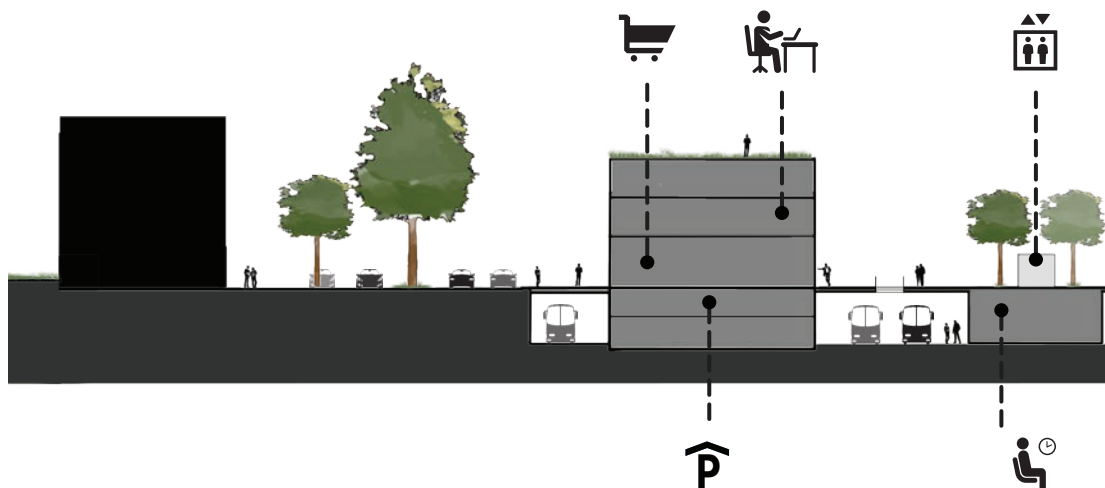
FINANČNÍ ÚŘAD, KANCELÁŘ ARCHITEKTA,  
ČESKÝ INSPEKTORÁT LÁZNÍ A ZŘÍDEL  
MAGISTRÁT MĚSTA



TRANSFERIUM

MĚSTSKÉ MUZEUM

## ŘEZ S1

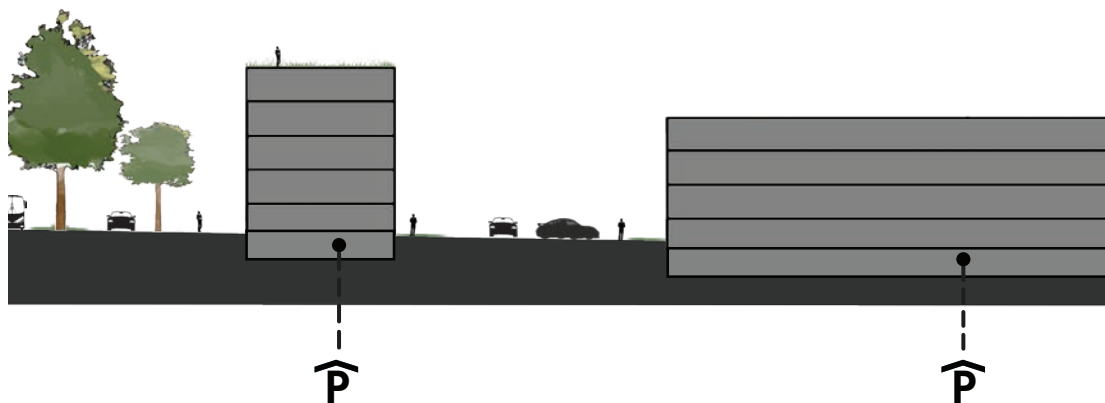


V současné době je terminál u Dolního nádraží pod úrovní terénu Západní ulice. Terénní převýšení v návrhu zachovávám a výšku Západní ulice dotahuji až k řece. Nový dopravní terminál tak zakrývám platformou pro pěší. Na nástupiště k autobusu se cestující dostanou skrz budovu nádraží, nebo přímo z prostranství nad terminálem po schodišti či výtahem přímo do čekací haly terminálu. Celý prostor terminálu je navržen bezbariérově.

Velký prostor pod platformou je využit pro parkování. Nad garážemi, na úrovni veřejného prostranství, je počítáno s komerčními prostory - kavárny, obchody.

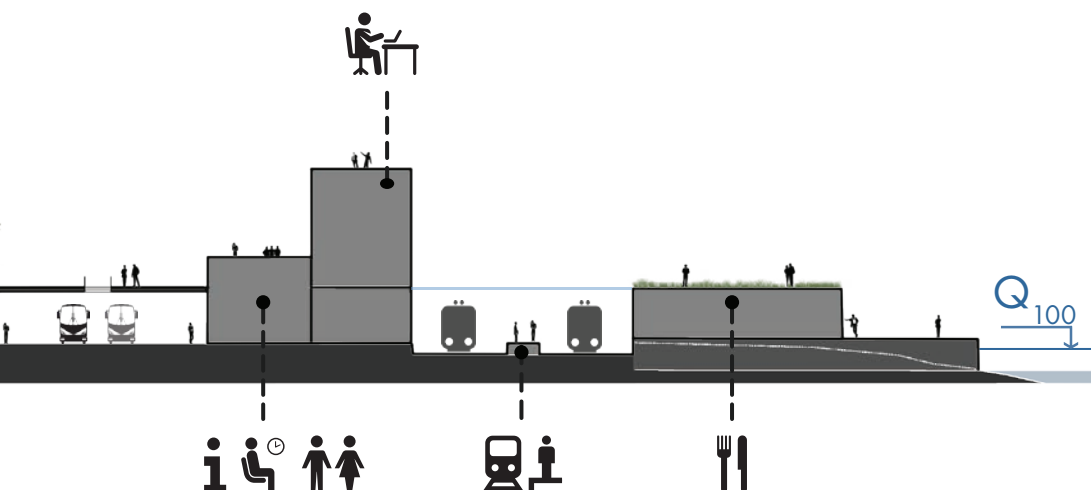
Zbylá podlaží mohou sloužit jako kancelářské prostory nebo coworkingová centra s vybaveností v dosahu.

## ŘEZ S2



Nutnou nezbytností všech staveb je dostatek parkovacích míst. To je vyřešené společnými parkovacími garážemi pod úrovní terénu.

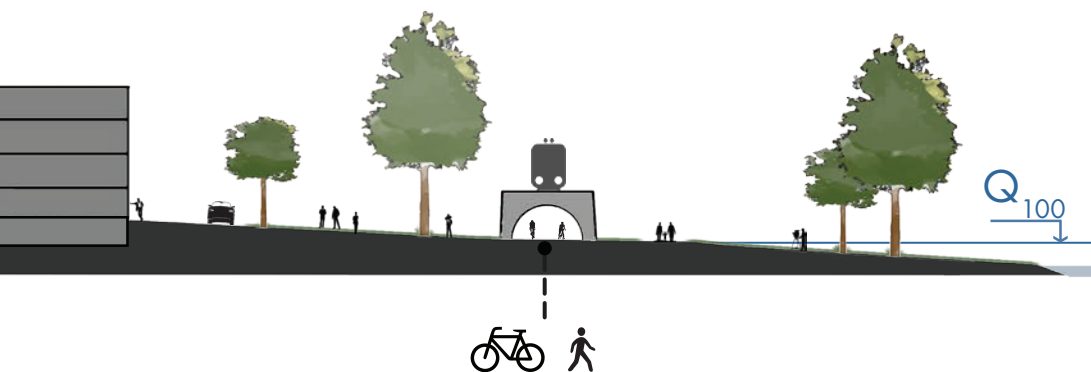
Pochozí zelené střechy budou využívány obyvateli domu, ať už pro odpočinek, nebo pro pěstování vlastního ovoce či zeleniny, tedy jako komunitní zahrádky. Konstrukce budov musí být navrženy pro zatížení s intenzivní střešní zahradou, která představuje osázení trvalkami a keři a rovněž travníkovými plochami. Osazování stromů na střechy v této lokalitě není nutné. Nacházíme se pár set metrů od lázeňských lesů.



Budova nádraží bude fungovat jako nové lokální centrum. Samozřejmostí je čekací hala, pokladny, veřejné toalety, bankomaty, úschovné boxy na zavazadla i internetové kiosky.

Na úrovni Západní ulice je počítáno s malým prostorem pro komerční využití - trafika, kavárna, či obchod se suvenýry a především s prostorem pro městské informační centrum. Ostatní prostory v budově zaberou kanceláře a dispečink pro řízení provozu terminálu.

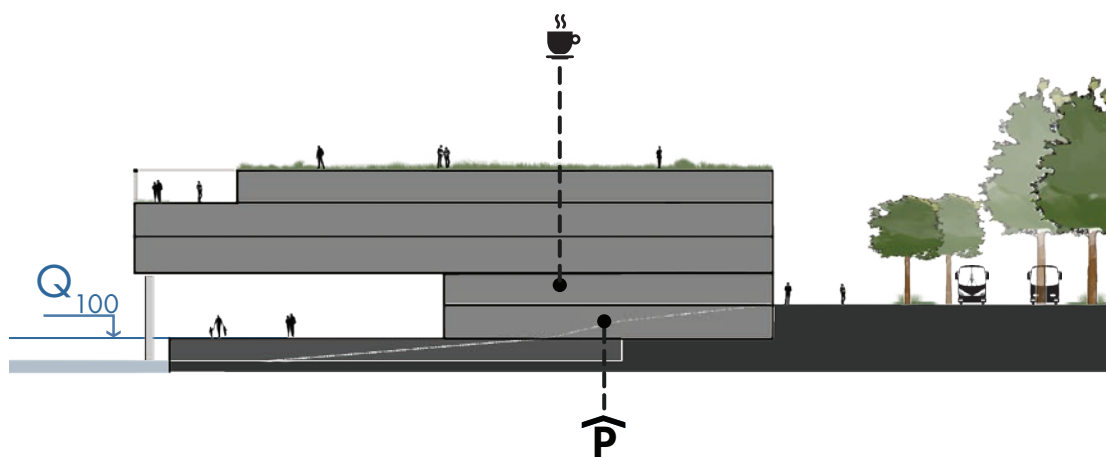
Vlakové nástupiště je navrženo jako ostrovní, s jedním centrálním přechodem. Jelikož trať není frekventovaná, není nutné vytvářet mimoúrovňový přístup na nástupiště. Zastřešené kolejiště umožňuje přístup v jedné úrovni od Západní ulice až k řece Ohři, kde bude restaurace s veřejně přístupnou terasou na střeše.



Řez obytnou zástavbou na jižním břehu řeky Ohře vysvětluje především změnu nivelety kolejiště. Železnice se tak nestává bariérou, ale naopak poskytuje zastřešení po celé délce trasy od transferia až k areálům u Meandru Ohře. Dostatečná šířka viaduktu umožňuje provoz pro pěší i cyklisty.

Plynulé stoupání terénu od řeky dává prostor pro rozlití řeky Ohře. Hranice 100leté povodňové vody končí před viaduktem železnice. V záplavovém území se tak nachází pouze lineární park, s dětskými hřišti, plochami pro grilování, nebo koše na frisbee. Podél nábřeží je počítáno se stávajícími vzrostlými stromy, které zpevňují břehy řeky.

## ŘEZ S3



Severní břeh řeky je odříznut od obyvatel městským průtahem. Nedá se předpokládat, že se intenzita dopravy na průtahu zmenší. V návrhu je tedy zachována čtyřproudá komunikace, rozdělena zatravněným pásem. Mírný odklon komunikace od současné trasy umožnil polyfunkční zástavbu přímo u vody.

Aby se zachovala současná cyklostezka a frekventovaná pěší trasa podél řeky, jsou budovy vytažené až nad řeku a vystavěny na sloupech. Jejich jižní orientace přímo nabízí k životu na terasách. Ty mohou být využívány jako soukromé zahrady obyvatel na jižní straně budovy, nebo pro administrativní část orientovanou k městskému průtahu.

## ŘEZ S4



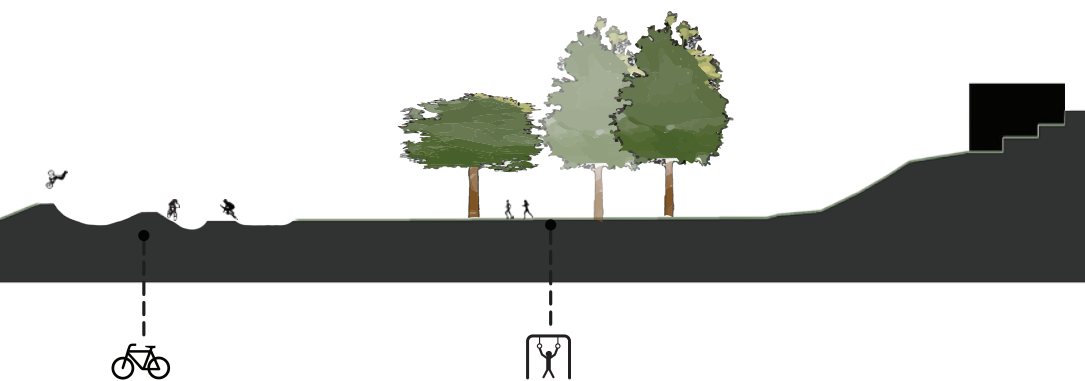
Problematika s nedostatečným aktivním využitím v okolí centra je vyřešena sportovištěm na místě dnešní staré hokejové haly. Sportovní hala bude poskytovat prostory pro fitness, taneční sál, sály pro jogu, pilates, nebo trampolínové centrum.

Venku v návaznosti na cyklotrasy bude vytvořen velký bikepark, který městu chybí. Skatepark, který byl zrušen při výstavbě městského průtahu a přesunut až do horních Bohatic, se opět vrátí blíže k centru.





V širokém prostoru mezi průtahem a Šmeralovou ulicí jsou navrženy městské bloky s velkým polosoukromým vnitroblokem využívaným obyvateli domu. Na úrovni průtahu je počítáno s komerčním využitím v parteru.



Volné prostranství pod skálou bude využito jako venkovní fitness park.

## AXONOMETRIE

Karlovarský kraj trpí nedostatkem mladých lidí. Ti odcházejí za studiem do jiných měst a málokdy se vrací zpět. V kraji je mnoho velkých firem s technickou výrobou, které neustále shánějí zaměstnance. Stějně jako česká firma Škoda spolupracuje na vzdělávání studentů, mohly by i tyto firmy spolupracovat s technickou vysokou školou v Karlových Varech. Nejen, že by studenti nemuseli odcházet za vzděláním do jiných krajů, měli by také zajištěné místo v zaměstnání.

V letošním roce bude v Karlových Varech otevřena pobočka Karlovy University. Do bakalářského studia oboru fyzioterapie bude přijato 25 studentů. Ti budou zatím umístěni do budovy na nábřeží Jana Palacha. Předpokládám, že bude o studium

  
VOLNOČASOVÝ  
AREÁL MEANDR

VZDĚLÁVACÍ  
EKOCENTRUM

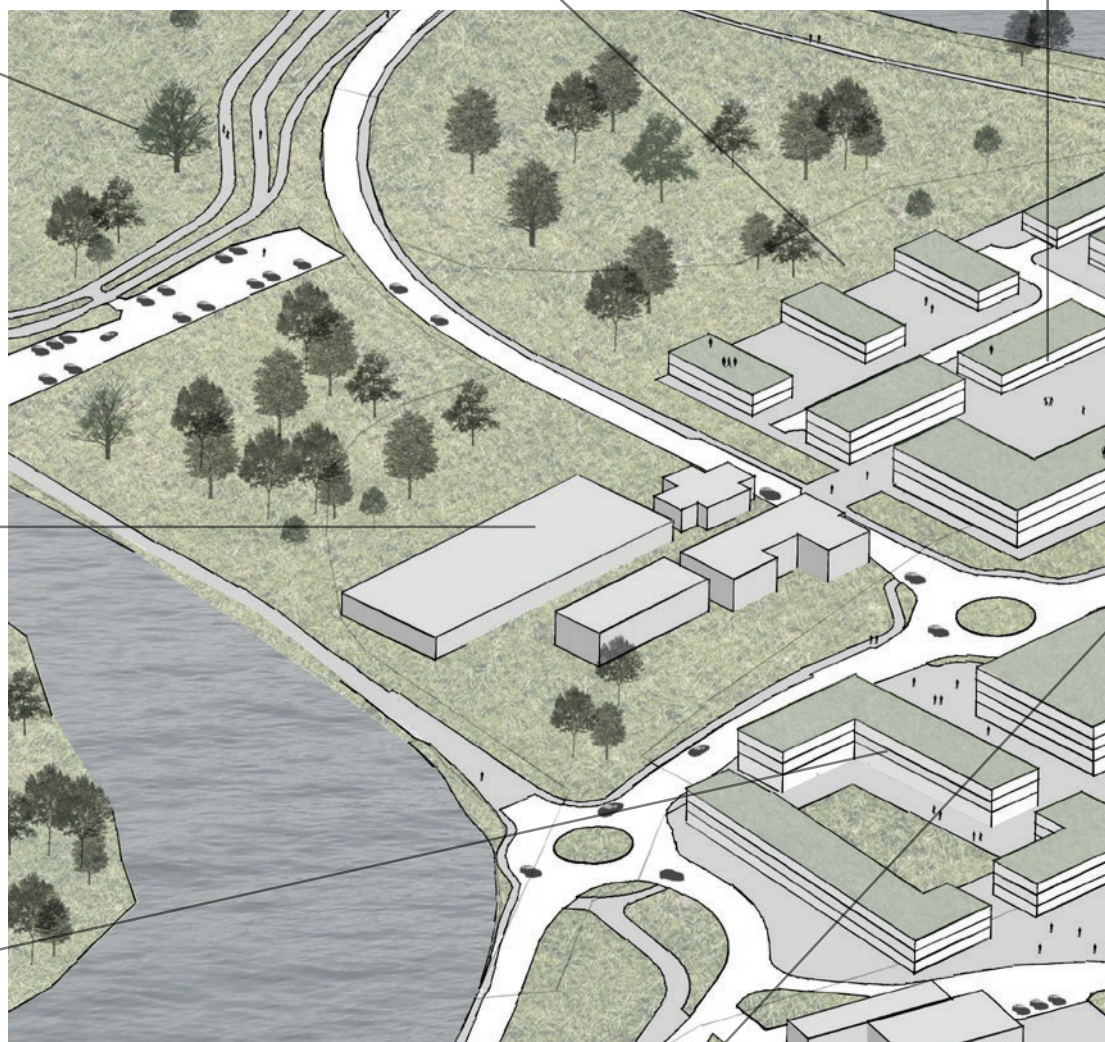


REHABILITAČNÍ  
KLINIKA



BÝVALÁ VODÁRNA

LÉKAŘSKÁ FAKULTA



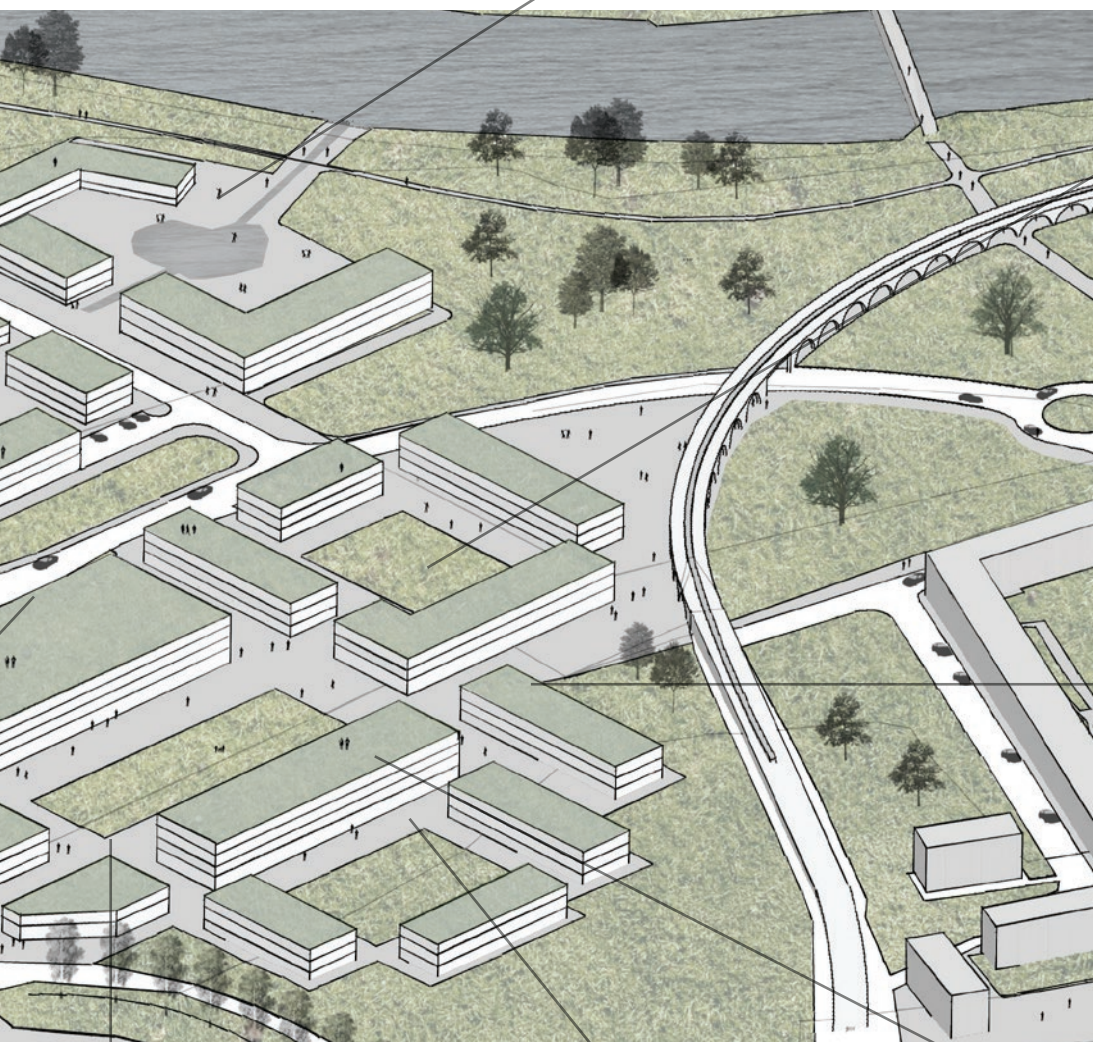
DĚKANÁT

fyzioterapie v Karlových Varech velký zájem a budou potřeba mnohem větší prostory. Ty jim budou poskytnuty hned v návaznosti na Rehabilitační kliniku. Přesto, že jsou Karlovy Vary vyhlášené jako lázeňské město, chybí zde zařízení pro běžné obyvatele města. V klinice budou prostory jak na cvičení se stroji, tak i klasické tělocvičny a prostory mohou sloužit i pro praktickou výuku studentů.

Posledním, důležitým areálem je domov s pečovatelskou službou a domov důchodců. Počet míst v zařízeních pro seniory v Karlových Varech je nedostačující. Na břehu řeky Ohře, v klidné části města je pro takový areál ideální místo.

ČNÍ

## DOMOV S PEČOVATELSKOU SLUŽBOU DOMOV DŮCHODCŮ



ELEKTROTECHNICKÁ  
FAKULTA



KOLEJ



MENSA

UMĚLECKÁ FAKULTA



KNIHOVNA

## AXONOMETRIE

Stávající zástavba dodržuje určité směry a osy. Na to navazuje i nová zástavba. Nový přírůstek obyvatel si žádá i doplnění občanské vybavenosti v podobě školek a škol.

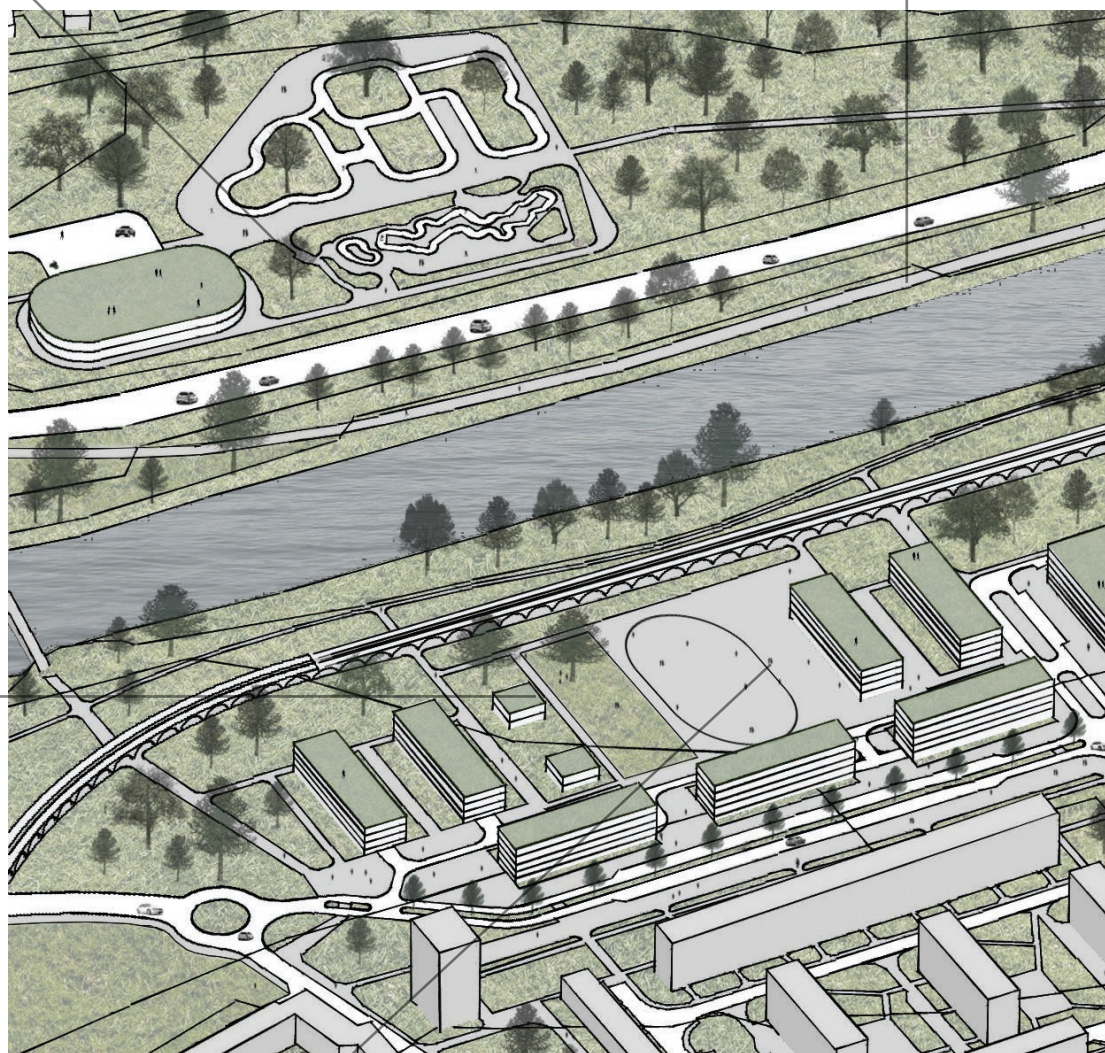
Jedna školka je umístěna v prázdném nevyužitém vnitrobloku mezi stávajícími domy. Další školka je umístěna společně se základní školou mezi novou zástavbu. Oba areály jsou kryté od hlavní Západoí ulice a zároveň navazují na pěší komunikace v okolí. Jelikož ani v současné době není v centru dostatek školek, je jedna umístěna i do vnitrobloku nově navržené zástavby.



SPORTOVIŠTĚ



MATEŘSKÁ ŠKOLA



EVROPSKÁ CYKLOTRASA  
EUROVELO4

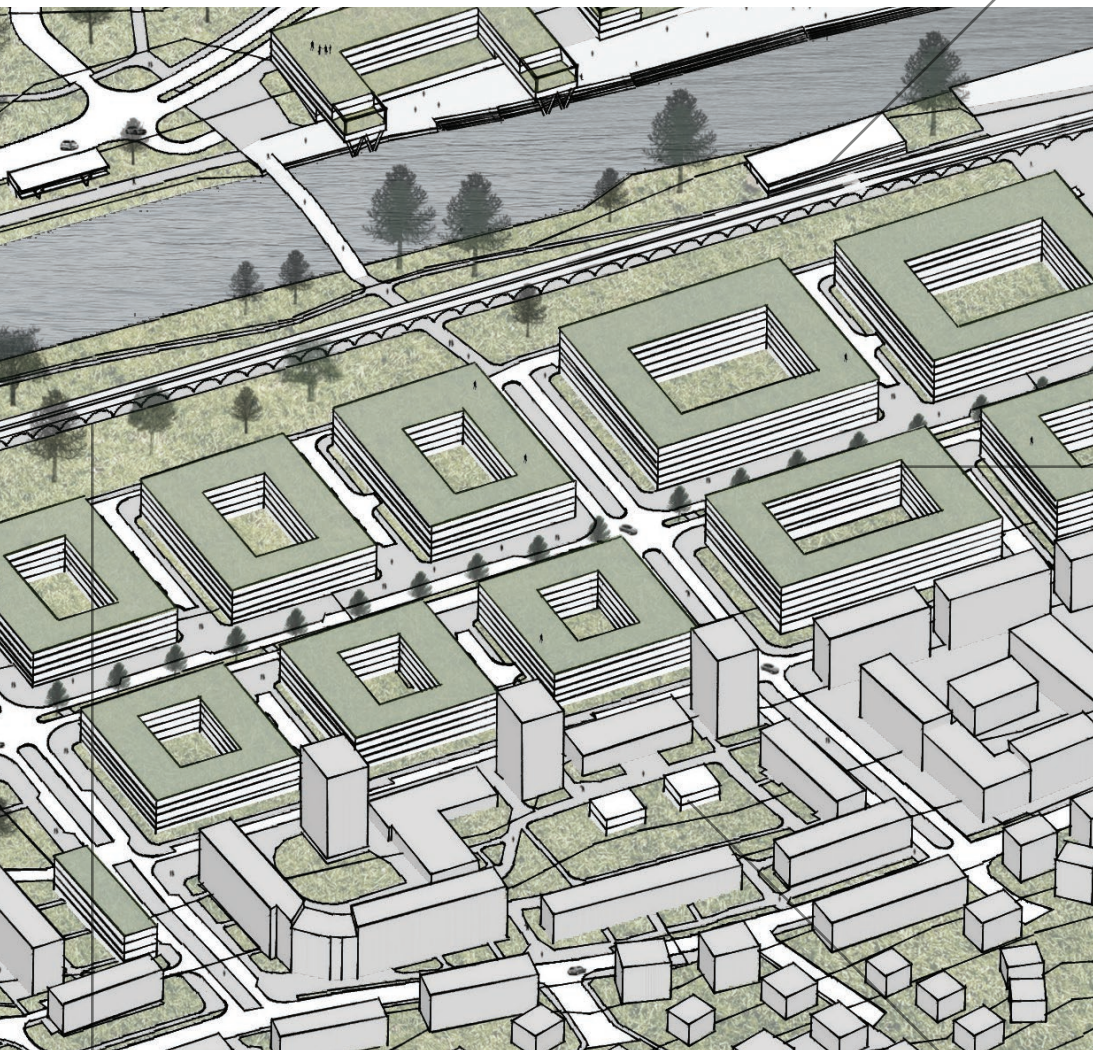


ZÁKLADNÍ ŠKOLA

SLOUŽÍCÍ JA

Viadukt sloužící jako zastřešení pro pěší a cyklisty na cestě od transferia k meandru a zpět, vede lineárním parkem podél břehu řeky Ohře. Směrem k řece již není navržena žádná zástavba, s výjimkou malé galerie nedaleko transferia.

V Karlových Varech je početná část šikovných umělců, převážně ze střední uměleckoprůmyslové školy Keramické. Jde o obory grafický design, fotografie a média, oděvní design a samozřejmě design keramiky a porcelánu. Současná galerie umění je umístěna na opačném konci města, kam nechodí téměř ani turisté. Studenti tak často vystavují v malém prostoru SUPERMARKET WC GALLERY u podchodu k Dolnímu nádraží. To je v současnosti jediná minigalerie v okolí.



VIADUKT  
KO ZASTŘEŠENÁ STEZKA



MATEŘSKÁ ŠKOLA

Střešní terasy jsou dnes téměř nezbytnou součástí nové zástavby. V dnešní době řešíme zadržování vody na pozemcích, energetickou náročnost, tepelné izolace budov a v neposlední řadě soběstačnost. Všechny tyto problémy se dají alespoň z části vyřešit právě střešní zahradou.

Nejen, že si zde mohou obyvatelé pěstovat vlastní produkty a zadržují zde dešťovou vodu, ale stále častěji jsou střešní zahrady využívány také jako kořenové čističky.

V případě nové zástavby na severním břehu budou střešní zahrady využívány jako terasy kaváren nebo jako odpočinkové zóny pro zaměstnance v kancelářích.



STŘEŠNÍ TERASY  
SOUKROMÉ I VEŘEJNÉ



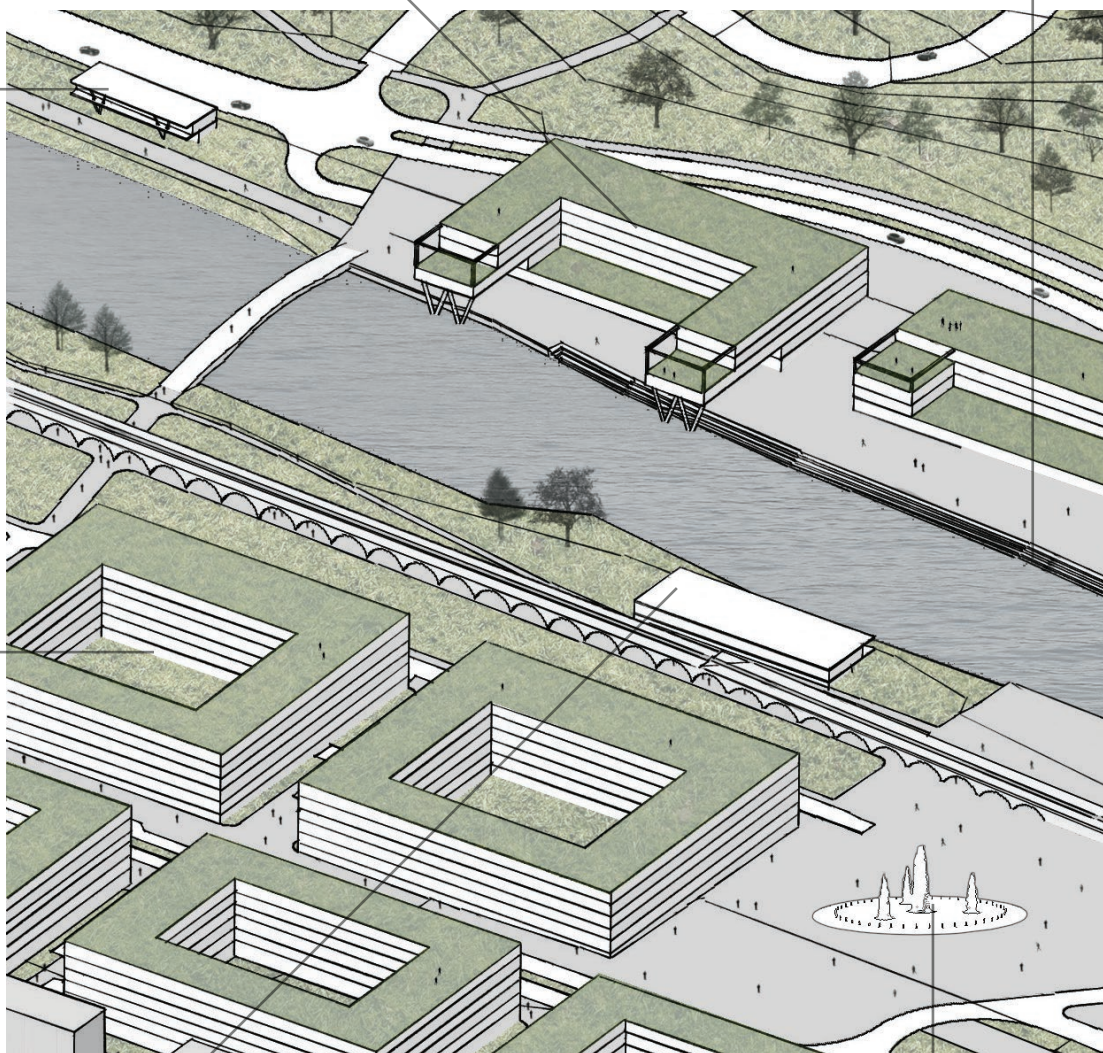
NÁPLAVKA



LODĚNICE



ŠKOLKA  
VE VNITROBLOKU



GALERIE

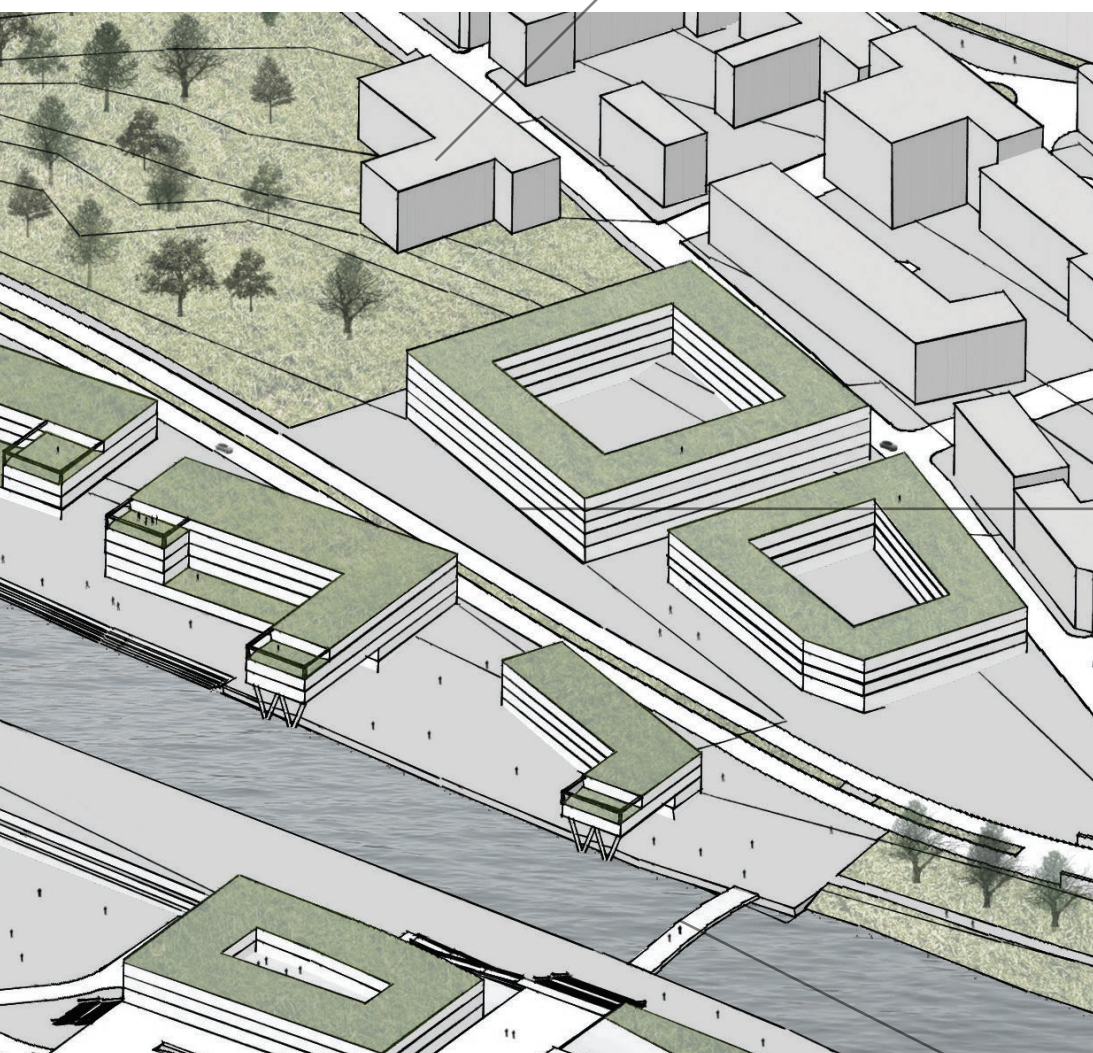


VEŘEJNÉ PROSTRANSÍ

Oba břehy jsou nově propojeny lávkami. Jedna vede až z náměstí Milady Horákové přes transferium, náplavku až k polyfunkčním domům přes řeku. Druhá lávka spojuje Tuhnice v ose Charkovské ulice, přes řeku pod areál bývalého pivovaru až na křižovatku na Sokolovské ulici v Rybářích. Budou tak nově propojeny dvě neobydlenější části města nejbližší centru.



### ZÁKLADNÍ UMĚLECKÁ ŠKOLA S LESOPARKEM



KOMERČNÍ PARTER  
BYTOVÝCH DOMŮ



NOVÝ MOST Z TRANSFERIA

Nové transferium bude fungovat jako lokální centrum. Karlovy Vary především kvůli terénnímu profilu města, nebudou mít jedno jediné centrum ve středu města. Vždy to budou minimálně dvě centra - historické a komerční s administrativním centrem.

Aby transferium nebylo jen dopravním uzlem, kudy lidé proudí, ale nezastaví se, je zde navrženo více funkcí. Komerční parter je naprostou samozřejmostí, nicméně je zde navržena ještě obchodní plocha o rozměrech 2700m<sup>2</sup>. Nejbližší taková prodejna je až na Čertově Ostrově nebo u nového sportoviště. V centru, na městské třídě se nachází prodejna Billa o 800m<sup>2</sup> prodejní plochy.

Pod úrovní pochozí plochy pro pěší se nachází autobusový terminál a parko-



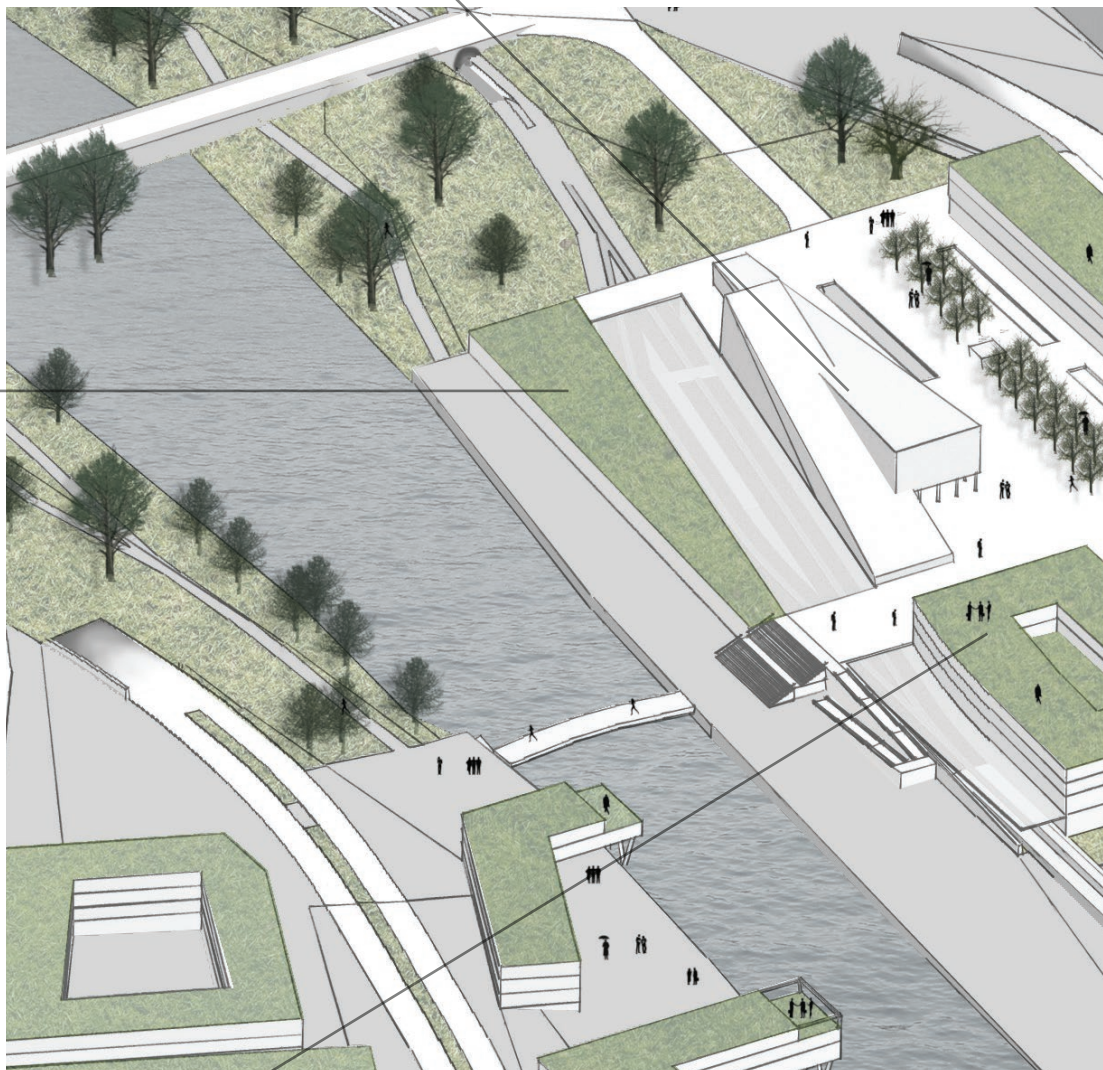
BUDOVA NÁDRAŽÍ



KOME



RESTAURACE  
NA NÁPLAVCE



HOTEL



vací domy. Vjezd do dvoupodlažní garáže je přímo ze Západní ulice. V parteru je také umístěna půjčovna kol v přímé návaznosti na cyklotrasy v okolí.

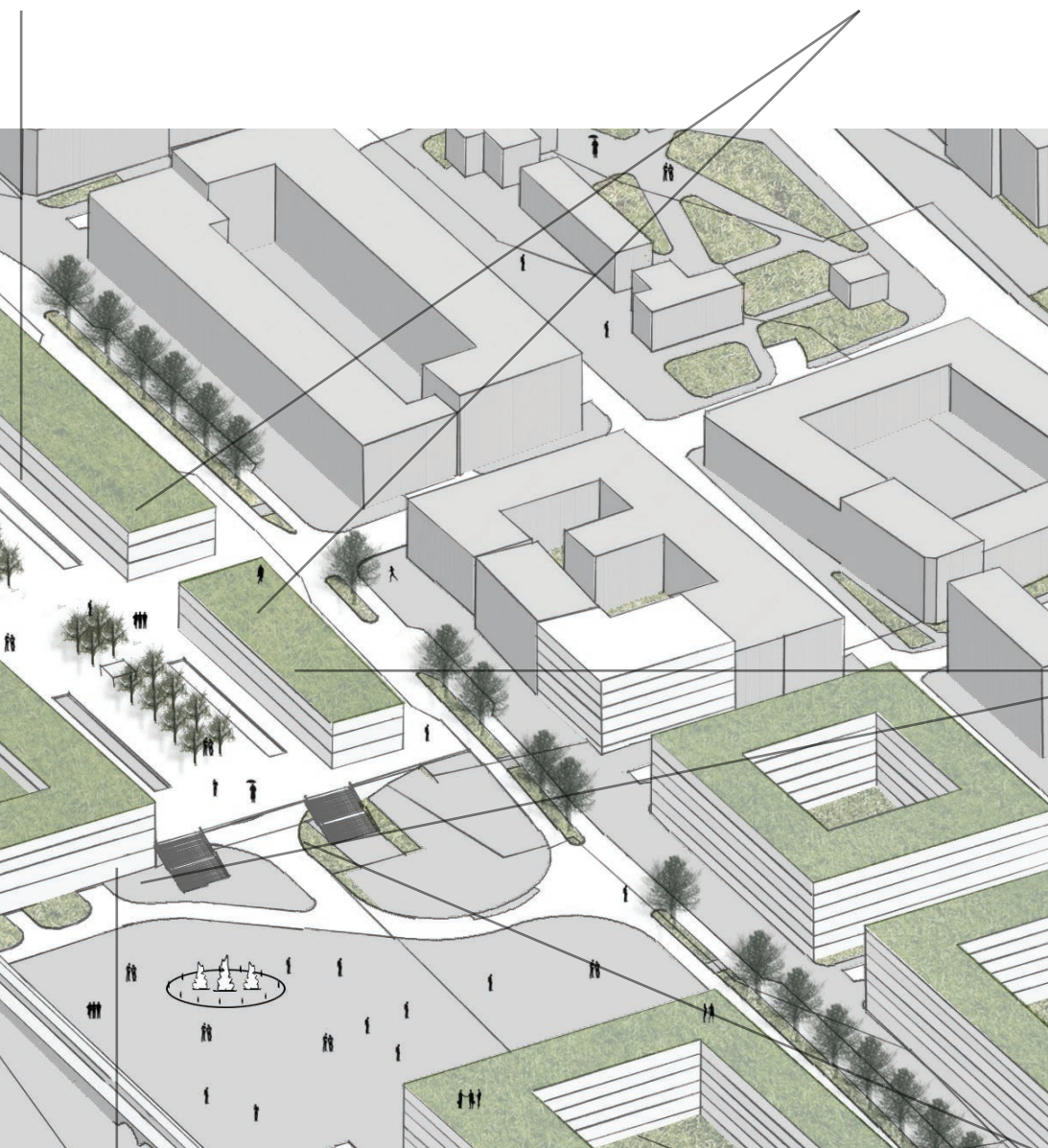
Součástí transferia je také hotel naproti budově nádraží. Hotel bude sloužit především pro krátkodobé pobyty. Pro dlouhodobé lázeňské pobyty se najde dostatek míst v hotelích podél řeky Teplé, v historické části města.



NÁKUPNÍ PARTER



KANCELÁŘE K PRONÁJMU



P



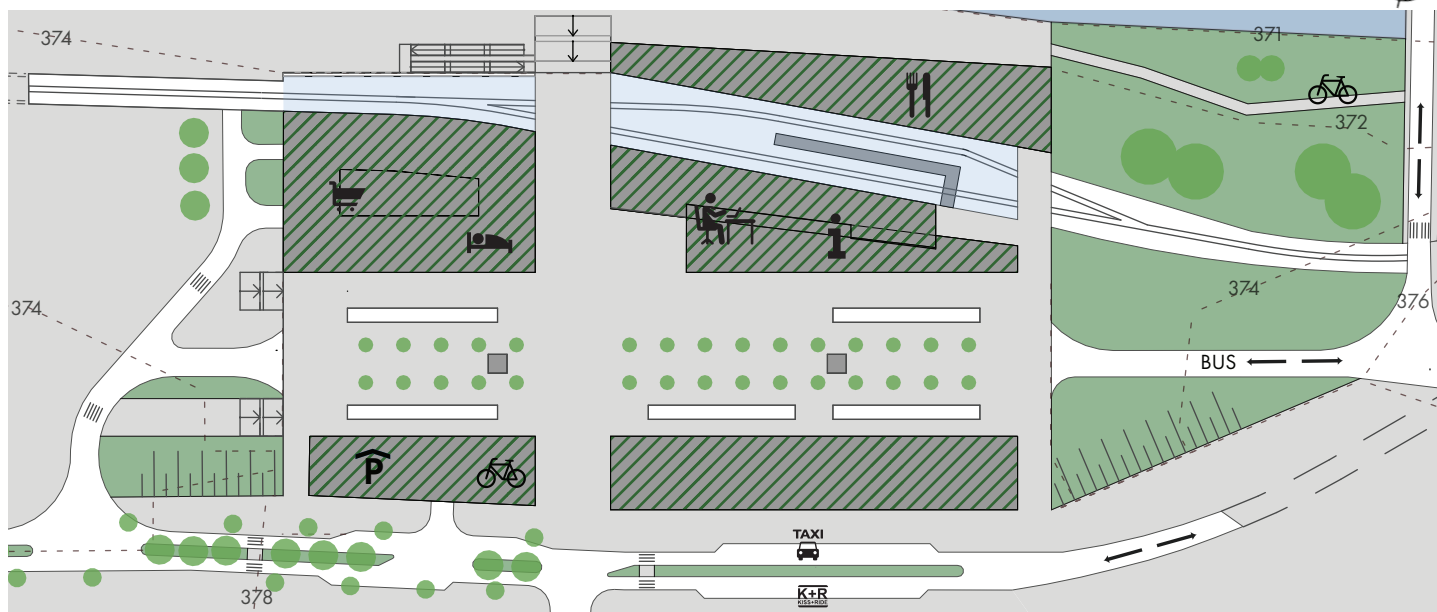
PARKOVIŠTĚ  
PŮJČOVNA KOL



NÁKUPNÍ CENTRUM



AUTOBUSOVÉ  
NÁDRAŽÍ



Ulice Západní bude proměněna na široký bulvár se stromořadím. Toto stromořadí se zopakuje i na prostanství před nádražím. Mezi alejí menších stromů se nachází výtah se schodištěm vedoucí do čekárny cestujících na autobusovém nástupišti. Platforma nad nástupištěm bude na pěti místech proříznutá. To bude sloužit nejen k prosvětlení nástupišť, ale především bude napomáhat provětrání pod platformou, jelikož většina autobusů v Karlových Varech jezdí na LPG.

Pod platformou jsou ukryté dvě parkovací garáže s kapacitou 300 a 280 míst, zmíněná čekárna cestujících, pět odstavných míst pro krátkodobé stání autobusů a zázemí pro řidiče. Hlavní odstavná stání jsou umístěna mimo transferium a to k 500m vzdálenému parkovišti u čerpací stanice OMV na protějším břehu řeky. Zde bude také vytvořeno zázemí řidičů, jako je denní místnost, šatny a WC. Výhodou je i blízkost občerstvení na čerpací stanici.

Počet a velikost autobusových stání odpovídá požadavkům normy ČSN 736425.

**MĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA :**

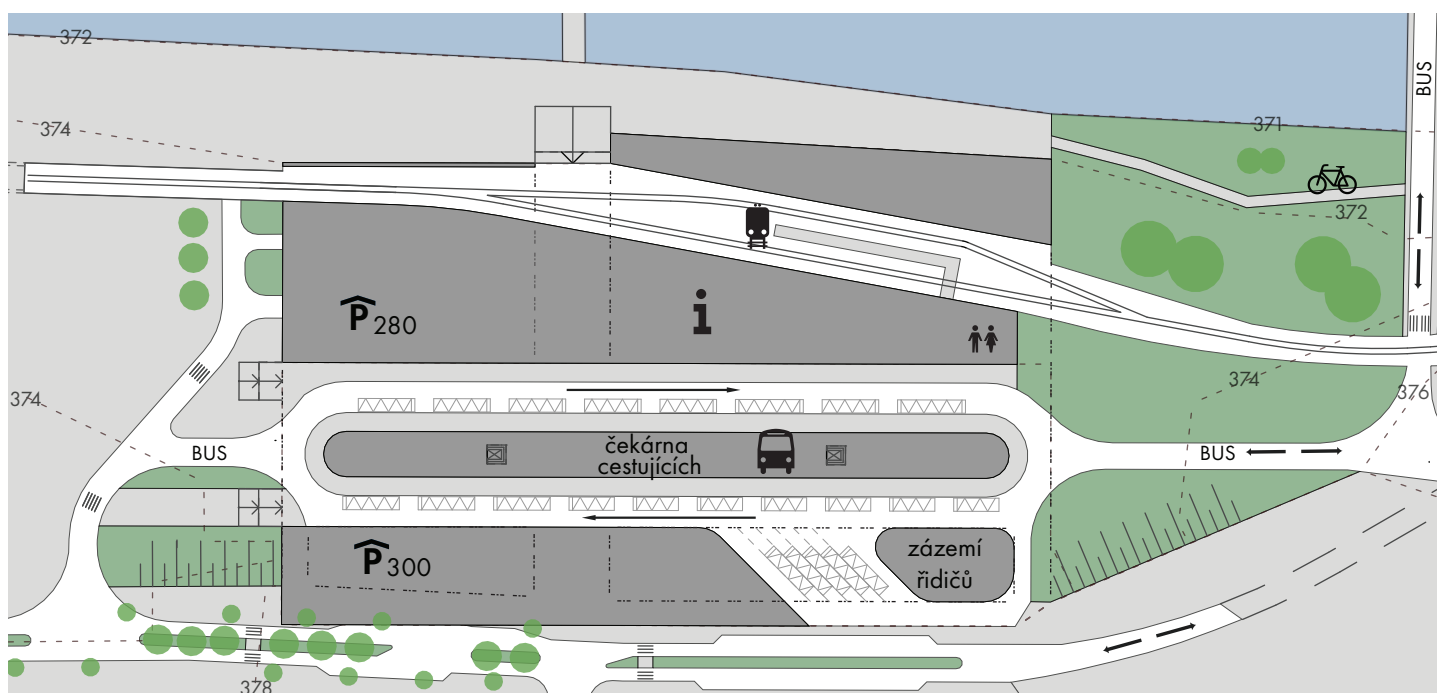
- 6x stání pro bus 12m,
- 2x stání pro kloubový bus 18m,

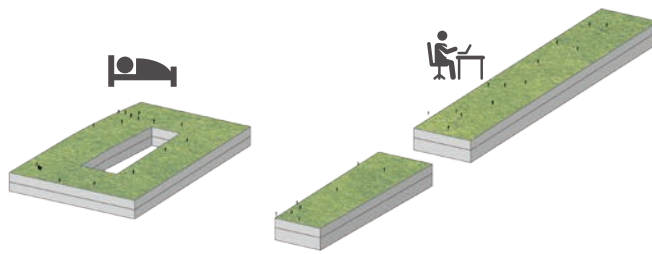
**MEZIMĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA :**

- 7x stání pro bus příměstské dopravy 12m,
- 1x stání pro bus příměstské dopravy 15m,
- 2x stání pro bus dálkové dopravy 15m,

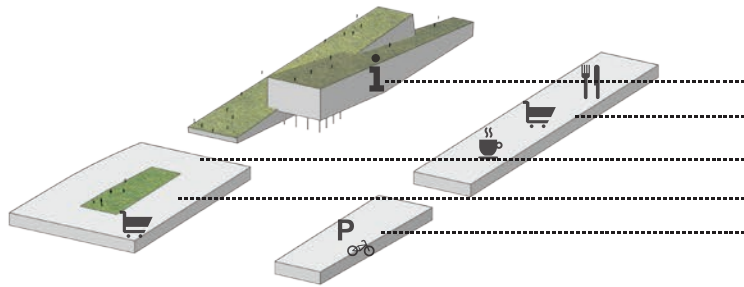
Přestup z autobusového nádraží na vlakové je umožněn v jedné úrovni. U terminálu nechybí ani 6 stání pro taxislužbu a 6 stání typu Kiss&Ride přímo na ulici Západní.

V parkovacím domě blíže k Západní ulici je umožněn vjezd ze Západní ulice a na stejné úrovni je umístěna půjčovna kol v přímé návaznosti na cyklostezku spojující oba břehy řeky Ohře.

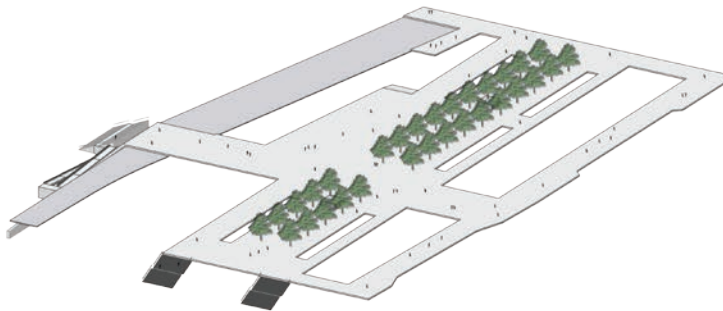




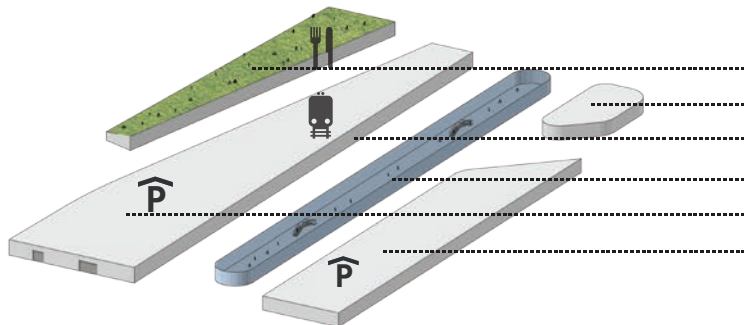
## HOTEL A KANCELÁŘE K PRONÁJMU



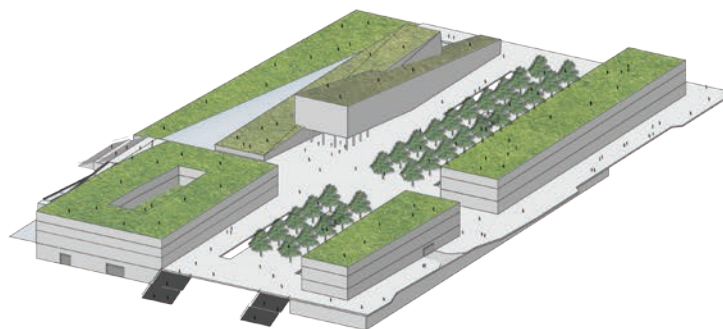
**NÁDRAŽÍ S POCHOZÍ STŘECHOU**  
 nádražní hala, info, dispečink, ...  
 obchody, kavárny, restaurace  
 vstupní prostory do hotelu  
 prodejna potravin  
 vjezd do garáží, Bike+Ride



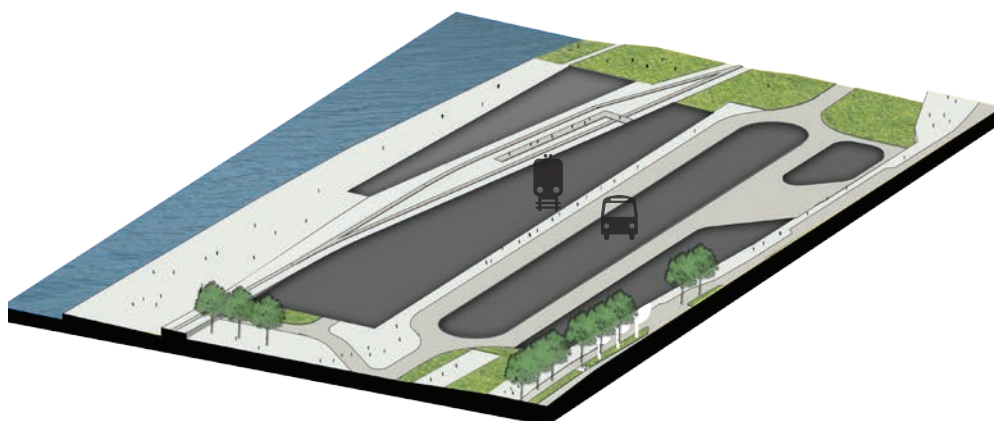
**VEŘEJNÝ PROSTOR**  
 zastřešení terminálu  
 průhledy na nástupiště  
 průchod na náplavku



**BUDOVY TERMINÁLU**  
 restaurace na náplavce  
 zázemí řidičů  
 nástupiště k vlaku a autobusům  
 čekárna cestujících  
 zásobování Lidl  
 parkovací garáže



## CELKOVÝ POHLED



**VEŘEJNÝ PROSTOR**  
 Terminál a náplavka

## DOPRAVNÍ SCHÉMA

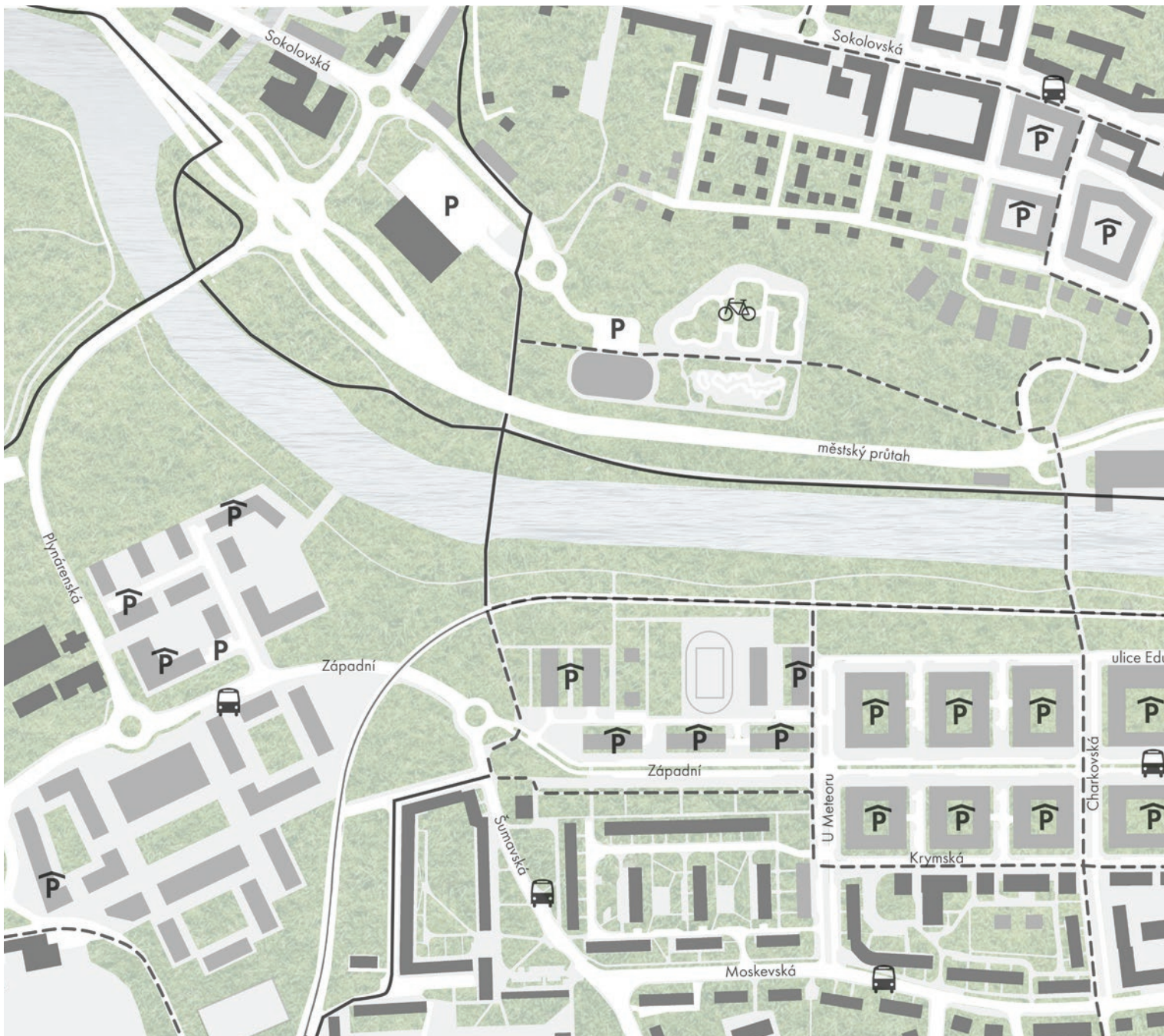
Zásadní změna v dopravě nastává kolem Chebského mostu. Ten se stal kulturní památkou a není tedy možné jeho rozšíření, se kterým počítaly všechny zpracované studie.

V návrhu se Chebský most uzavírá pro veřejnou dopravu a zůstává otevřený pouze pro MHD a případně pro záchranné služby.

Doprava bude vedena přes stávající Ostrovský most, na který bude vytvořeno nové propojení. Upraven je také sjezd z městského průtahu. Bude zde vytvořena křižovatka řízená světelnou signalizací, zmizí tak světelná křižovatka před budovou Magistrátu města.

Nad průtahem bude vytvořena platforma s parkovacím domem a nová administrativní budova. Vytvořením nových kruhových objezdů a kratšího spojení s Ostrovským mostem se odlehčí částí Sokolovské ulice.

Na jižní straně Chebského mostu se ruší velká světelná křižovatka, která zabírá celé Náměstí Republiky a prostor se tak vrací chodcům. Západní ulice celé Náměstí Republiky podjíždí a na svou úroveň se vrací před bývalou Stáčírnou minerálních vod. Horní nádraží na skále, na cestě, která nikam nevede, je jedinou možností umístění lanovky, která povede do ústí historického cen-





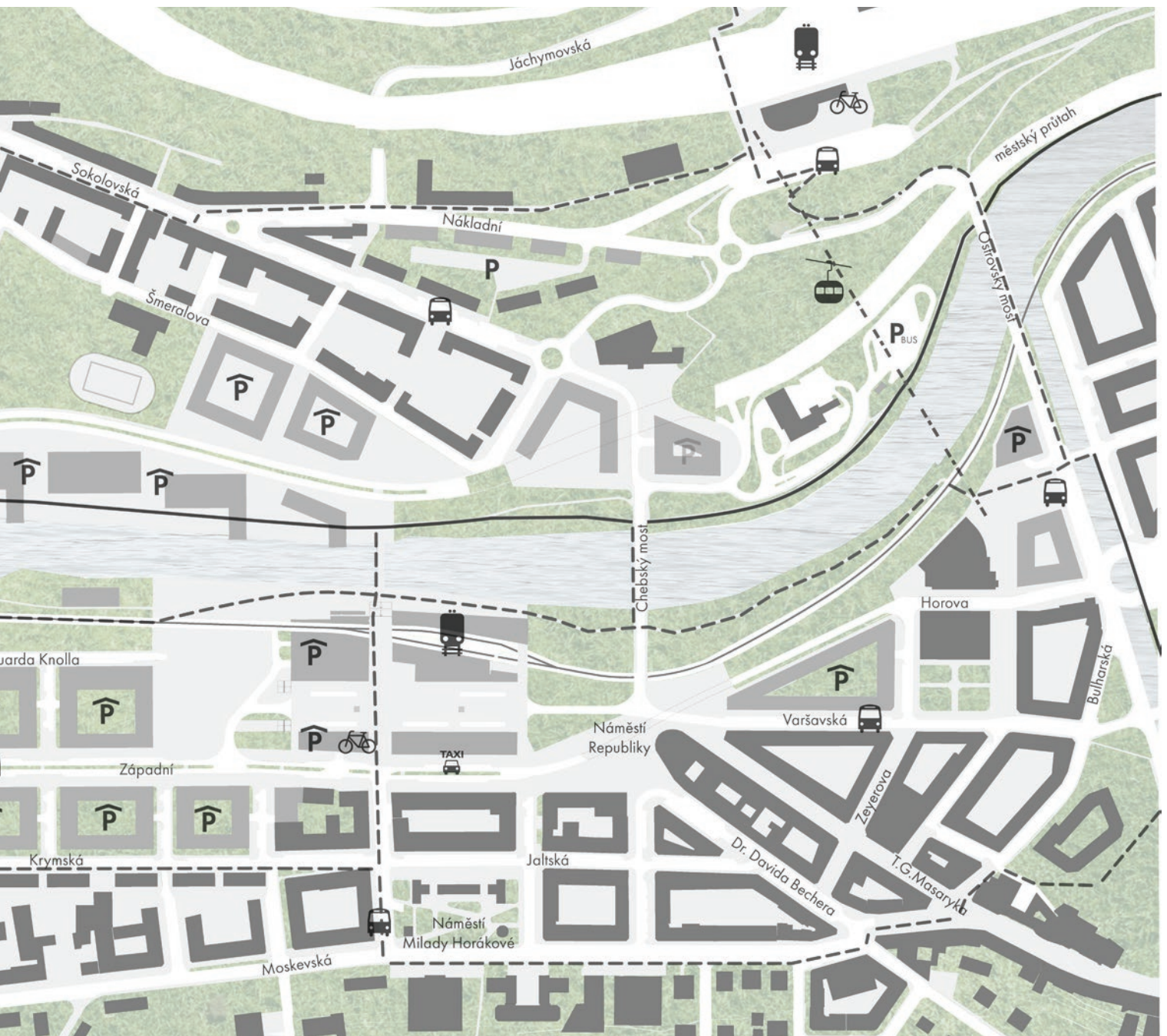
tra podél řeky Teplé, přímo k novému Městskému muzeu. Zde bude umístěna nová zastávka autobusu.

Uvolněné náměstí před Tržnicí se může proměnit v reprezentativní prostor, který Karlovy Vary tak potřebují.

Velkou změnou bude úprava Západní ulice na dvouproutý bulvár se stromořadím. Městský průtah zůstane čtyřproutý, jen v místě nové zástavby u Chebského mostu se mírně odkloní a doplní o široký zelený pás pro bezpečnější přechod chodců. Novinkou je také propojení Sokolovské ulice s městským průtahem kolem zástavby na místě starého areálu pivovaru.

## LEGENDA

-  B+R, půjčovna kol
-  stávající cyklostezky
-  nové cyklostezky
-  lanovka
-  vlaková zastávka
-  autobusová zastávka
-  parkování
-  taxi



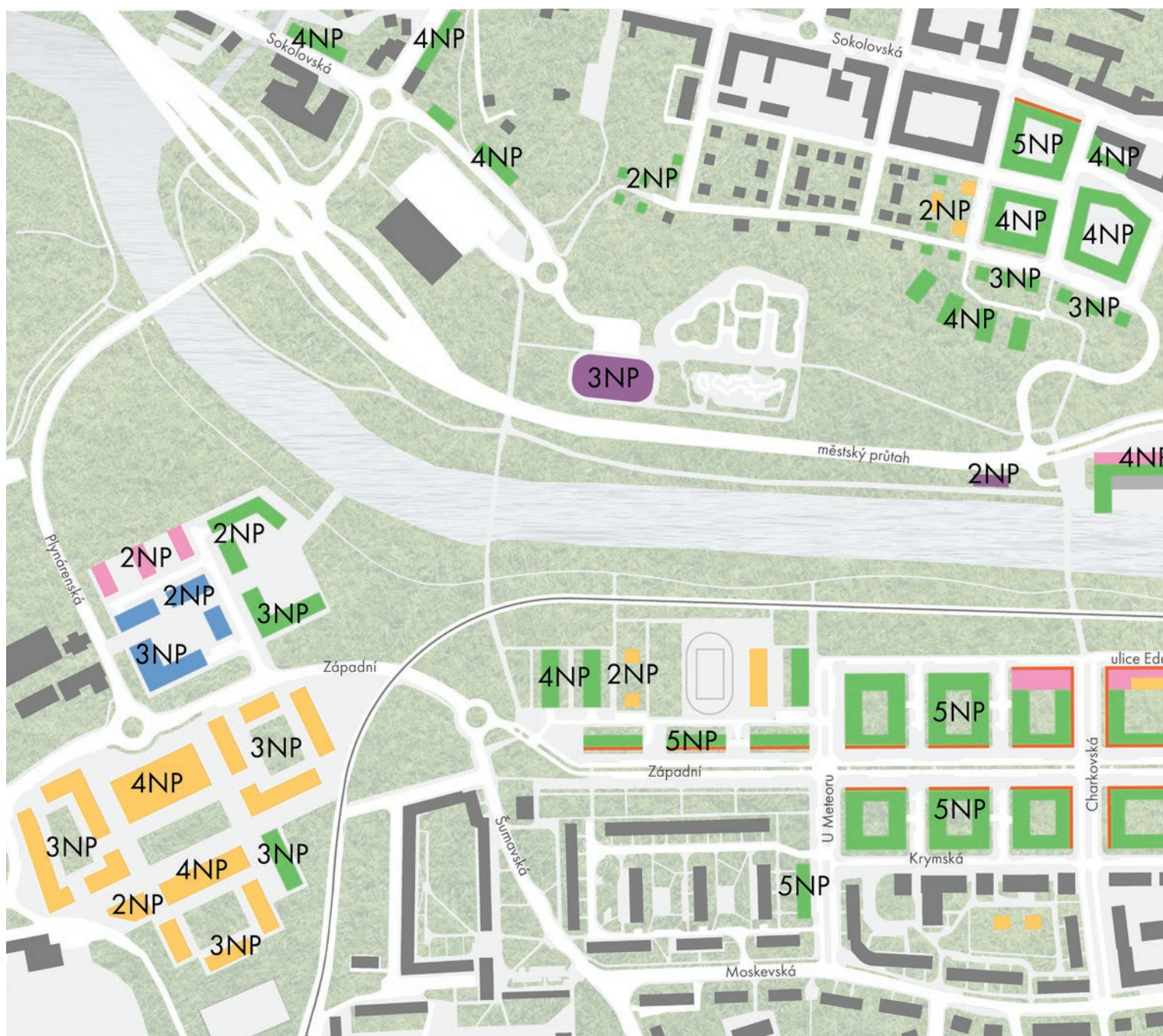
## FUNKČNÍ VYUŽITÍ

Z výkresu je evidentní převažující funkce bydlení. Celkem je navrženo bydlení pro zhruba 6500 nových obyvatel. Tomu odpovídá i nová občanská vybavenost. Mateřská škola z ulice Charkovské byla přemístěna do "vnitrobloku" stávající zástavby. K tomu byla navržena mateřská škola U Viaduktu pro 30 dětí, MŠ ve vnitrobloku u transferia pro 40 dětí a velká MŠ U Pivovaru pro 100 dětí. Nová ZŠ U Viaduktu má kapacitu 380 dětí.

Komerční plochy jsou po celé délce Západní ulice v parteru budov, stejně tak v ulici Charkovská a pod administrativními částmi objektů.

Kanceláře či coworkingové prostory k pronájmu jsou orientovány na severní fasády objektů.

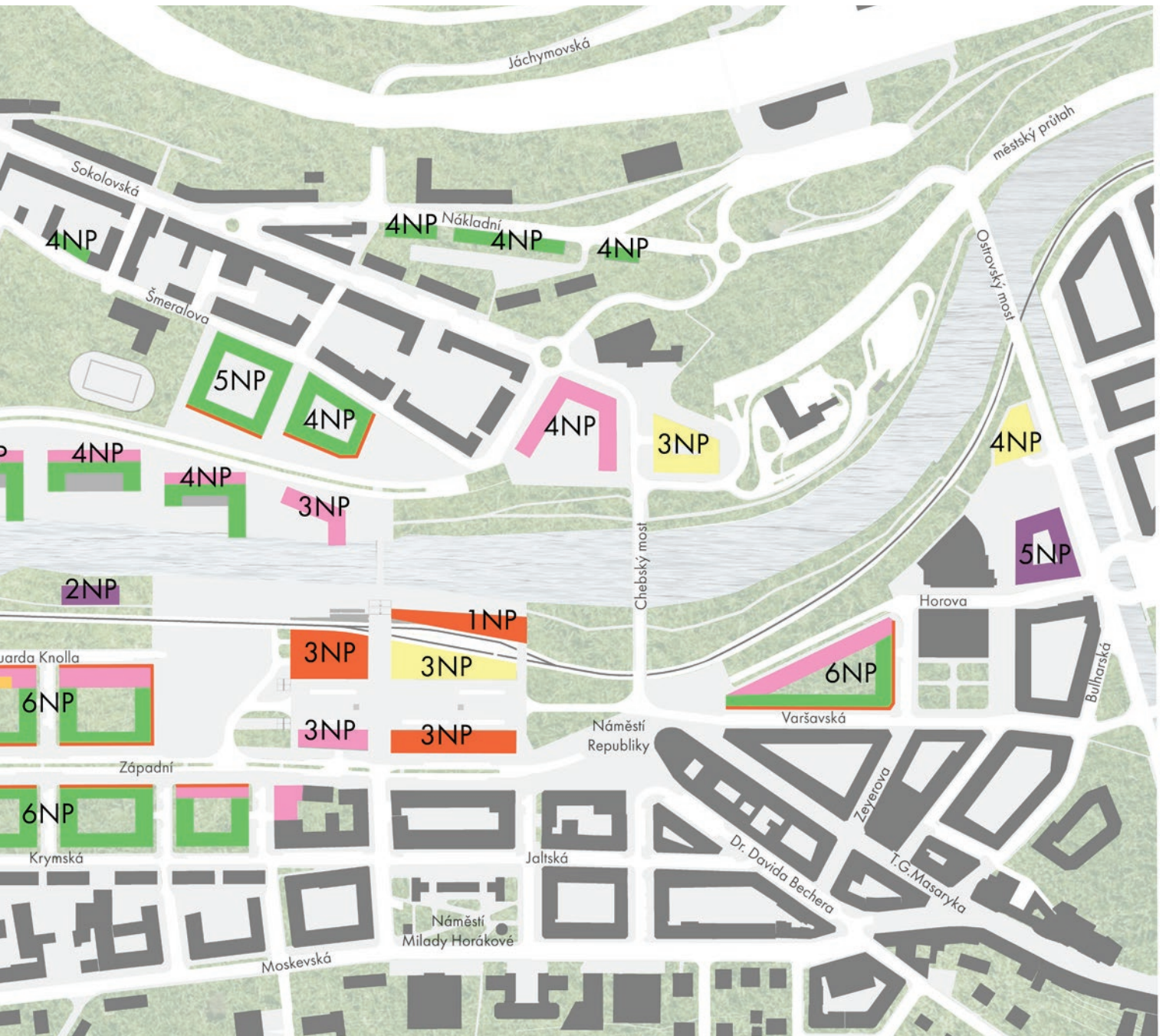
Navržené městské muzeum u bývalé Stáčírny minerálních vod bude sloužit pro široké spektrum akcí. Zásadní bude expozice historie lázeňství, která v lázeňském trojúhelníku schází. V Karlových Varech také není žádný komornější sál pro konání koncertů, nebo prostory pro přednášky či konference.





**LEGENDA**

- bydlení
- administrativa
- zdravotnictví
- obchod a služby
- školství
- kultura a sport
- doprava



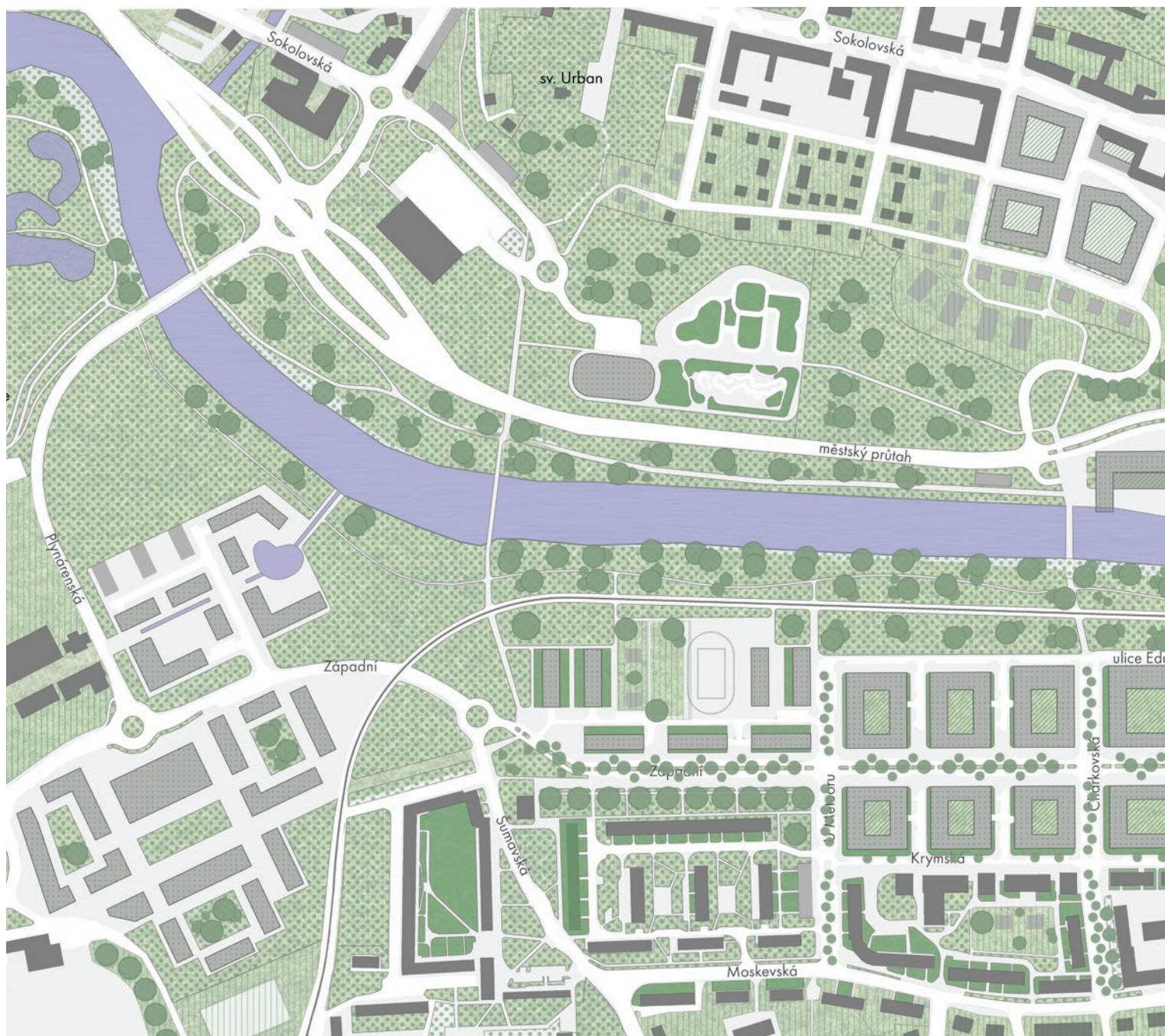
Město Karlovy Vary je díky svému umístění jedním z nejzelenějších měst. Prakticky z celého území podél řeky Teplé se dostanete během 5ti minut do Lázeňských lesů.

Návrh umožňuje lepší přístup ke břehům řeky Ohře a vytváří lineární park od volnočasového areálu Mandr k transferiu a novému městskému muzeu u bývalé Solivárny.

Na Západní ulici je vytvořeno stro-mořadí, které v létě poskytne stín na širokých chodnících s komerčním par-tem.v celé její délce.

U areálu rehabilitační kliniky a do-mova pro seniory je vytvořen malý ryb-

ník na základě koryta bývalé vodárny. Vytvoří tak příjemné prostředí uprostřed náměstíčka pro seniory. Podobně je tomu i na prostranství před transferiem. Malé vodní fontány, seskupené do čt-vecového tvaru, tryskající přímo ze země vytvoří symbolické místo pro set-kání, zároveň příjemný zvuk dopadající vody přehluší dopravu z okolí.

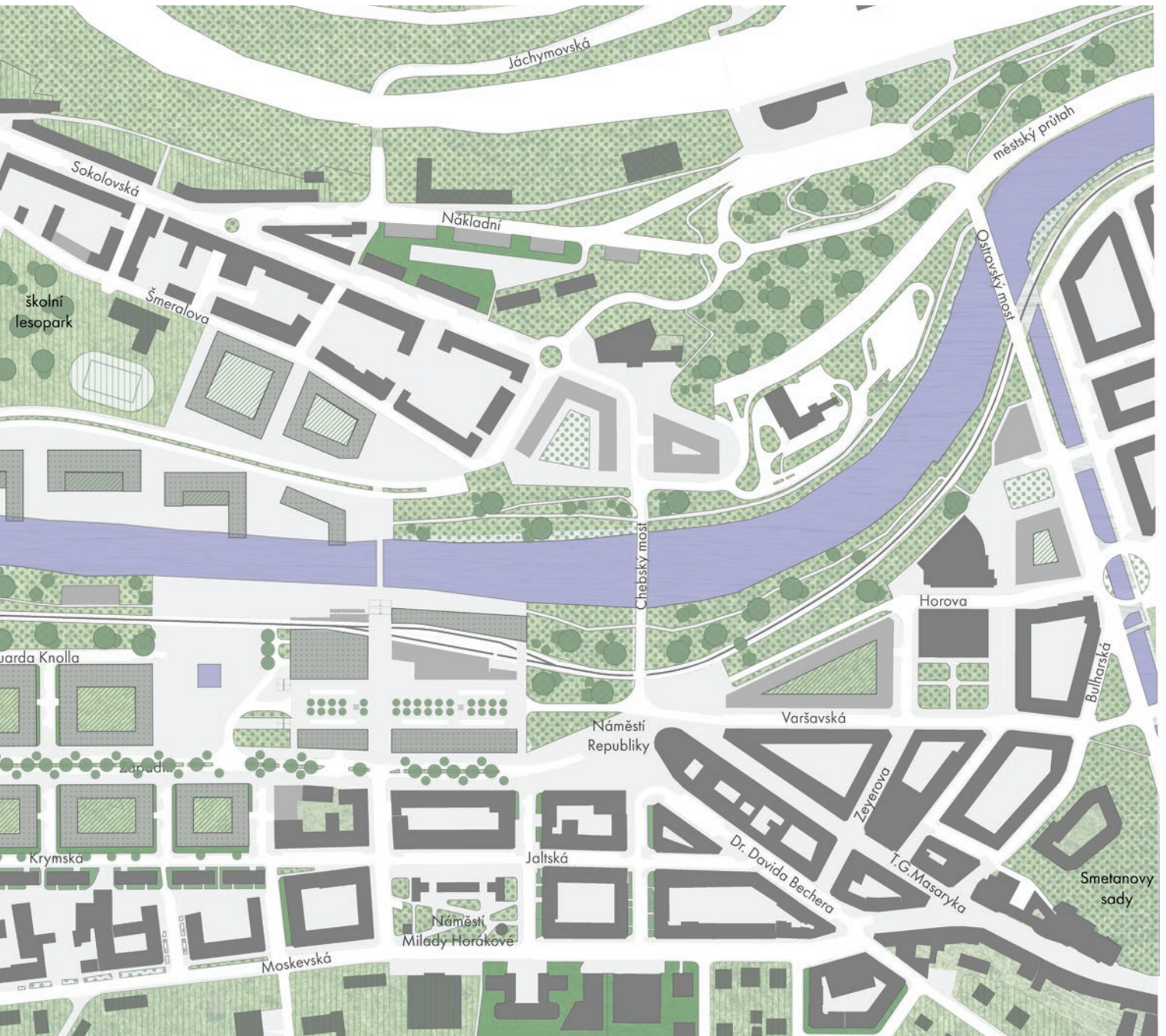




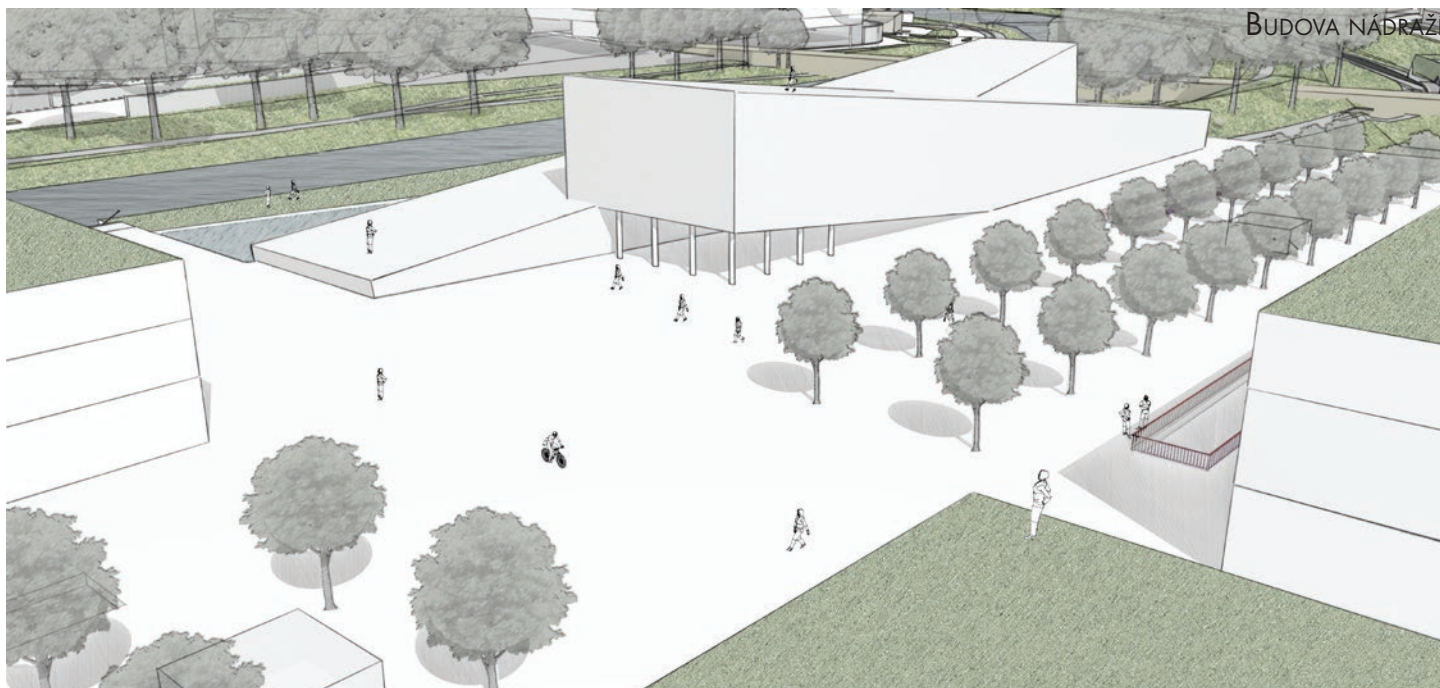


**LEGENDA ZELENĚ**

-  veřejná
-  poloveřejná
-  polosoukromá
-  soukromá
-  zelené střechy
-  vodní plochy
-  stromy



# VIZUALIZACE



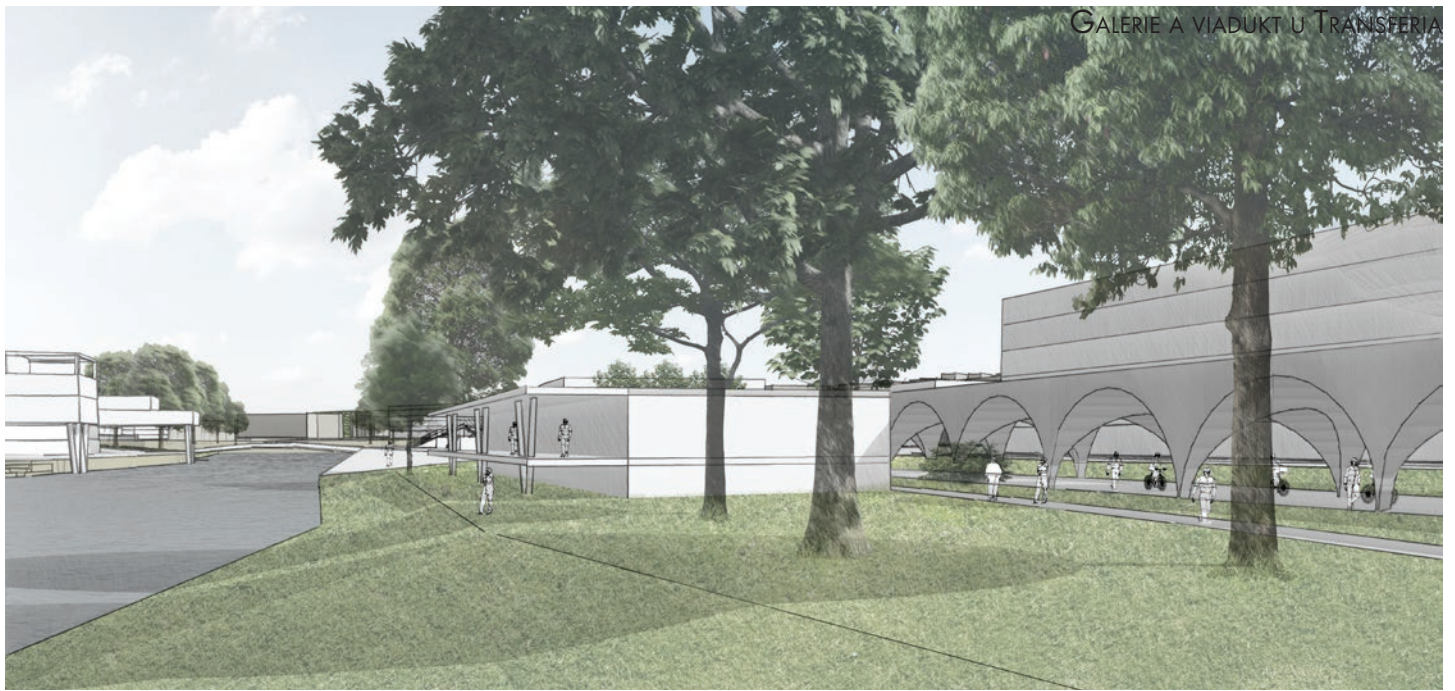
## REFERENCE



Østergro – první městská střešní farma v Dánsku  
Foto: Cory Ben Brown



Návrh nábřeží řeky Seiny v centru Paříže  
Zdroj: Studio Luxigon



GALERIE A VIADUKT U TRANSFERIA



PROSTRANSTVÍ AREÁLU PRO SENIORY



Granary Square v Londýně  
Townshend LandscapeArchitect

Foto: John Sturrock



Univerzitní kampus v Caracasu (UCV) - Venezuela  
architekt Carlos Villanueva



Práce na projektu mě i přes jeho náročnost velmi bavila. Děkuji Jiřímu Klokočkovi a Janě Zdráhalové za perfektní vedení, rady a podněty v průběhu celé práce. Konzultace pro mě byly vždy velmi inspirativní a jsem jim vděčná za jejich čas a trpělivost.

S řešeným územím si vedení města stále neví rady a tak doufám, že projekt může být inspirací i pro budoucí realizace v Tuhnicích a okolí. Karlovy Vary jsou krásným městem s velkým potenciálem a tak velká plocha by mohla leccos změnit. Vybrala jsem si toto téma právě proto, abych připomněla nevyřešenou situaci a případně zvýšila zájem o budoucnost města i na akademické půdě fakulty architektury.



### Poskytnuté dokumenty z města:

- Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech (generel cyklodopravy)
- Strategický plán udržitelného rozvoje Statutárního města Karlovy Vary
  - Analytická část
- Územní plán města Karlovy Vary

### webové zdroje:

- [www.mmkv.cz](http://www.mmkv.cz)
- [www.geoportal.cz](http://www.geoportal.cz)
- [www.airport-k-vary.cz](http://www.airport-k-vary.cz)
- [www.dpkv.cz](http://www.dpkv.cz)
- [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)
- [www.pjpk.cz/technicke-podminky-tp/](http://www.pjpk.cz/technicke-podminky-tp/)

### Normy

- ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6425-2 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště;  
část 2.: Návrh zastávek
- ČSN 73 6425-2 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště;  
část 2.: Přestupní uzly a stanoviště
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- skripta Železniční tratě a stanice., KUBÁT, Bohumil a Lukáš TÝFA. ČVUT
- zpracované podklady z předmětu Prostorové Struktury 2 pod vedením RNDr. Jana Vozába, Ph.D.

### Konzultace

- Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka
- Ing. arch. Jana Zdráhalová, Ph.D.

### dopravní koncept:

- doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D., Ústav dopravních systémů, ČVUT
- Ing. Jiří Oboznenko, Karlovy Vary

„Dobré město je jako vydařený  
večírek. Lidé zapomenou na  
čas a chtějí zůstat a bavit se.“

Jan Gehl