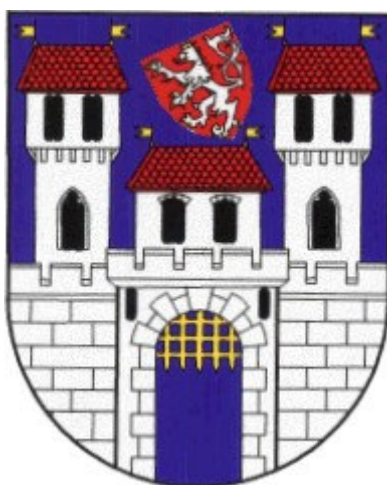


Město ŽATEC

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ



ČISTOPIS TEXTOVÁ ČÁST

říjen 2019



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

POŘIZOVATEL DOKUMENTACE:

MěÚ Žatec – Stavební a vyvlastňovací úřad, životní prostředí
Úřad územního plánování
Obránců míru 295, 438 01 Žatec
zastoupený Bc. Martinou Ooppelovou

ZPRACOVATEL DOKUMENTACE:

Ing. arch. Pavel Krolák
Zázvorkova 1998, Praha 5, 155 00
IČO: 66896274, Číslo autorizace ČKA 03 539

profese: Ing. Eva Řezníčková
 Ing. Stanislav Janoš
 Ing. Jan Šteflíček

OBSAH

0) CHARAKTER A VÝZNAM JEDNOTLIVÝCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ VE STRUKTUŘE MĚSTA ŽATCE.....	4
1) KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ.....	5
2) ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ.....	19
3) KONCEPCE OBJEKTŮ.....	33
4) PODROBNÉ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	36
5) PODROBNÉ ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY.....	44
6) ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ.....	45
7) POŽADAVKY NA ZMĚNU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE.....	46

SEZNAM VÝKRESŮ GRAFICKÉ ČÁSTI DOKUMENTACE

Čís.	Název výkresu	Měřítko
1	Hlavní výkres	1 : 500
2	Výkres zeleně	1 : 500
3	Výkres architektonicko-stavebního řešení	1 : 500
4	Výkres řešení technické infrastruktury	1 : 500
5	Výkres charakteristických řezů, řezopohledů	1 : 200
6	Výkres s vizualizací	-
7	Širší vztahy	1 : 5 000

0) CHARAKTER A VÝZNAM JEDNOTLIVÝCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ VE STRUKTUŘE MĚSTA ŽATCE

Řešené území územní studie veřejných prostranství je značně nesourodé a zahrnuje jak historické centrum města – Městskou památkovou rezervaci s částí navazující Městské památkové zóny, tak novodobé předměstí u Západního nádraží. Z toho plyne i množství různých veřejných prostranství s odlišnou kulturně historickou hodnotou a významem pro město jako celek.

Stávající uliční síť se formovala během staletí do dnešní podoby, která je defakto neměnná, protože se transformovala z funkce obchodní a společenské do funkce výrazně dopravní. Bohužel tomu ve většině případů podlehl i náměstí. Jedinou podobou čistého veřejného prostranství ve městě tak zůstaly (a nejspíše cíleně) veřejné parky po obvodu centra a u řeky Ohře. Veřejná prostranství se v minulosti specializovala na pouze některé funkce, přestože historicky vznikla a do budoucna by měla být opět univerzální. Navíc by měla mít pouze potřebná zařízení a minimální úpravy pro nové vymoženosti aktuální společnosti.

Mezi ty se v současnosti řadí Smart City s využitím bezdrátových komunikačních prostředků kdekoli ve veřejném prostoru a automobilová doprava, která ale bude v blízké budoucnosti nahrazena menšími osobními dopravními prostředky – jejich nástup avizuje rozvoj elektro mobility, nyní nejvíce v podobě elektro kol, v budoucnu to budou větší elektro vozítka a auta všech rozměrů s pohonem na elektřinu. Tyto různé velikosti se však ve stejném dopravním prostoru střetávají stejně špatně, jako chodci s cyklisty nyní, proto by mělo být pamatováno na upozornění všech ve veřejném prostranství na koridory, které jsou pro ně pohodlnější a bezpečnější, zvláště když je jejich (elektro)pohyb při jakékoli rychlosti téměř neslyšný.

Tato opatření je tedy potřeba aplikovat ve všech veřejných prostranstvích a je jen na zvážení vedení města a památkové péče, zda budou charakteru fyzického (stálého) nebo virtuálního (občasného za pomoci světelných značek jako např. u přechodů).

Územní studie se k řešenému území staví tak, aby zohlednila odlišnou hodnotu každého veřejného prostranství a jeho potřebu v zapojení do dopravní, společenské, obchodní, rekreační a zelené infrastruktury města. Při rozhodování o míře vhodných opatření v každém veřejném prostoru hrálo významnou roli jeho stávající uspořádání, které bylo upraveno tak moc, jak to jen dotčené orgány při projednání s nimi umožnily, což neznamená, že vše je nutné, ale určitě nelze počítat s něčím dalším... Na základě připomínek vedení města došlo již k výrazné úpravě návrhu – vypuštění některých podstatných součástí přeměny veřejných prostranství. Všechny tyto úpravy jsou v textu takto zvýrazněny.

Charakter veřejných prostranství se na základě územní studie může změnit především z hlediska větší přehlednosti, bezpečnosti a přívětivosti ke všem jeho uživatelům. Je samozřejmě jasné, že ne všude to bude stejnou měrou. Závisí to nejvíce na vlastnictví pozemků pod uličními prostory – v případě silnic všech tříd jimi vedenými k integraci funkcí může dojít, ale výsledek nebude univerzální, podobně v případě hlavních městských tříd nebo soukromých uličních prostor a průjezdů. Vše mezi nimi, tedy běžné ulice a náměstí, parky, veřejné průchody a podloubí mohou doznat podstatné proměny s výsledkem univerzálnosti jejich funkce. K ní by měly přispět i plánované dostavby proluk ve stávající zástavbě nebo plánované otevření části zástavby veřejnosti.

Význam veřejných prostranství ve struktuře města není územní studií měněn, pouze dochází k větší integraci funkcí do společného prostoru při zlepšení účelnosti a pochopitelnosti pro uživatele. Organizace dopravních toků je nezbytným předpokladem pro vytvoření prostoru pro ostatní funkce.

Jednotlivá veřejná prostranství s označením dle současnosti jsou řešena komplexně v grafické části dokumentace, dále v textové části jsou shodně číslována napříč všemi kapitolami pro možnost složení celkového obrazu jejich proměny při zachování požadované struktury textu dle zadání.

1) KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

0.Osvoboditelů

Ulice Osvoboditelů je v místě námi řešeného území poměrně široká, ale má i na takhle malém úseku množství kolizních míst. Přestože se jedná o významný koridor pro přístup k Západnímu nádraží s navazující ulicí Jana Herbena, v minulosti tomu tak nebylo, neboť existovala pouze navazující ulice Chomutovská a za mostem se cesty rozdvjovaly do odlišných směrů k jiným cílům.

Po uzavření historického mostu přes řeku Ohři pro nákladní dopravu se tato kompletně přesunula právě na ulici Osvoboditelů, přestože potřebuje pokračovat kolem mostu do ulice Chomutovské. Nedošlo však dosud k úpravě křižovatek, které by na tuto změněnou situaci reagovaly, a tím se zde vytvořilo zdvojení směru ulicí Jana Herbena, kterou je to k nádraží i některým podnikům kratší a tato ulice je automobilovou dopravou namáhána, přestože na takovou zátěž nebyla stavěna. Je to zároveň na škodu jiným druhům dopravy na nádraží, které (pokud má být zachováno) potřebuje bezpečný koridor pro chodce a cyklisty (více viz ulice Jana Herbena a Chomutovská).

V rámci cyklogenerelu byly doporučeny k realizaci na ulici Osvoboditelů kodaňské cyklostezky, které pokračují do ulice Chomutovské. Vzhledem k využití této ulice kromě nákladní dopravy i MHD je to řešení nutné, přestože v hlavním směru na most přes řeku Ohři nemůže pokračovat kvůli jeho malé šířce – počítá se ale se zachováním neprůjezdnosti mostu pro dopravu nad 3,5t, což umožní cyklisty do jízdních pruhů na mostě integrovat. Most přes Ohři by se měl upravit na zklidněnou komunikaci.

Chodci jsou v prostoru ulice Osvoboditelů po příchodu od mostu vystaveni nepřehledné situaci také. Na mostě jsou chodníky jedinou alternativou při zachování jeho průjezdnosti, mimo most by však mohly být rozšířeny a v hlavním směru k nádraží upraveny jako nástupní plochy do zklidněné (obytné) ulice Jana Herbena.

Park po pravé straně by se měl doplnit o prvky městského mobiliáře, přístupy k vodě a celkově by se měla zlepšit jeho prostupnost a přehlednost. Na rozdíl od parkové plochy u ulice Chomutovské je zde vysoký potenciál pro opravdový park s rekreační funkcí.

Zeleň je omezována ve stávajících velkých plochách a měla by být naopak rozšířena po obou stranách ulice. V rámci ploch zeleně jsou možná parkovací stání na zatravněné dlažbě mezi stromy, podobně lze využít univerzální plochu před domem č.p.538 pro občasnou parkování.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek. Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově.

1.Chomutovská

V návrhu úpravy veřejného prostoru je v případě ulice Chomutovské kladen důraz na její úpravu tak, aby byla pro obyvatele přívětivější i přes její výraznou dopravní funkci, která neumožňuje provést ulici jako obytnou, ale pouze jako zklidněnou.

Stávající dopravní tepna k Západnímu nádraží, Dreherovu pivovaru a do Záhoří trpí v současnosti změnou dopravního režimu na křižovatce s ulicí Osvoboditelů, kde nelze využít navazující most pro těžkou dopravu a obdobně na mostě přes železnici na druhé straně pro změnu chybí jiné než automobilové propojení.

Dopravní funkce je zde nezbytná a určující, proto je nutné v rámci úprav vozovky v přehledných částech integrovat pásy pro cyklisty (ne na most přes železnici – zde společný dopravní prostor,

a mezi ulicemi Osvoboditelů a Stroupečská doplnit k chodníkům a přechodům pro chodce i kodaňské pásy pro cyklisty dle cyklogenerelu s přejezdy kvůli cyklostezce.

Veřejné parky při řece Ohři by měly být doplněny o chodníky ve větší vzdálenosti od vozovky, připojením cyklostezky Ohře na kodaňské cyklopásy a přejezd přes most ve společném koridoru s automobily do 3,5t.

Na výjezdu z mostu je navržena přehlednější křižovatka, která zároveň zajistí možnost společenské funkce přímo na křížení tří ulic Jan Herbena, Osvoboditelů a Chomutovská. Je to sice na úkor plochy zeleně u Ohře, ale ta není v místě využívána kvůli velké šířce a z toho plynoucí nepřehlednosti.

Ve směru k železničnímu nádraží je po levé straně vozovky Chomutovské chodník, který končí u bývalého Dreherova pivovaru. Je velkou otázkou, zda by měl být prodloužen až k mostu přes železnici, kde by musel navazovat nový most pro pěší, nebo by mělo být počítáno s překonáním železnice u železniční a autobusové zastávky mimoúrovňově, kde by byly napojeny i nástupiště a průmyslová zóna za železničním koridorem.

Po druhé straně ulice je využit pás zeleně, kde se pracuje i s vysokou zelení (nejlépe alejovou) a navazuje chodník. Ten doposud končil u stávající zástavby rodinných domů v jižní části Chomutovské ulice. Návrh jej prodlužuje až k železniční zastávce.

Most přes železnici je úzkým místem, kde však mohou cyklisté projet ve společném koridoru s automobily a dále pokračovat v cyklopruhu. Napojení průmyslové zóny za železnicí stávající komunikací je poddimenzované, je ho potřeba rozšířit na pozemky železniční.

Zeleň je omezována ve stávajících velkých plochách a měla by být naopak rozšířena po celé délce ulice. V rámci zeleného pásu jsou navržena parkovací stání mezi nové stromy.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v pásech zeleně podél chodníků je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek. Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově.

2.Jana Herbena

Další stávající dopravní tepna k Západnímu nádraží trpí v současnosti změnou dopravního režimu na křižovatce s ulicí Osvoboditelů a ulicí Chomutovskou (viz popis u nich).

V návrhu úpravy veřejného prostoru je v případě ulice Jana Herbena kladen důraz na její úpravu tak, aby byla vstřícná jak pro obyvatele okolních domů, tak návštěvníků Západního nádraží, proto je její jižní část do úrovně nádraží uvažována jako ulice obytná. Lze ji však i jen dopravně velmi zklidnit. Prostor před nádražím by pak mohl být zkultivován v malé náměstí.

U Západního nádraží je pro případ jeho zachování navržena u zastávky točna autobusu i s možností konečné stanice, aby nedocházelo k přenosu zbytečného dopravního zatížení do ulice Jana Herbena a provoz MHD probíhal výhradně v ulici Chomutovské.

Dopravní funkce zde proto není do budoucna určující, pokud dojde na úpravy navazující ulice Chomutovské, takže je možné v rámci úprav vozovky integrovat všechny funkce do společného prostoru a upřednostnit chodce a cyklisty. Územní studie navrhuje konkrétní možné uspořádání obytné ulice, upozorňuje také na nutnost doplnění parkování před nádražím a napojení nové rozvojové plochy bydlení.

Na výjezdu z mostu přes Ohři je navržena přehlednější křižovatka s ulicemi Osvoboditelů, která zároveň zajistí možnost společenské funkce přímo na křížení tří ulic.

Veřejná zeleň by měla být zachována a doplněna v celé délce ulice alespoň jednostranně pro vytvoření potřebného stínu pro uživatele. S tím by mělo dojít k rozšíření existujícího zeleného pásu.

Po zklidnění dopravy je možné využívat v jednom směru část vozovky k podélnému parkování. V rámci zeleného pásu jsou možná parkovací stání na zatravněné dlažbě mezi stromy.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v pásech zeleně podél chodníků je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, v případě obytné ulice budou všechny povrchy v jedné úrovni, proto je možné využít i plochu před č.p.538 pro občasné parkování.

3.Husitské náměstí a ulice Plzeňská

Toto historické náměstí v podhradí prožívá stejně jako navazující druhá strana řeky úpadek způsobený změnou dopravní situací na příjezdu k centru města. Plzeňská ulice přestříhla dlouhodobě utvářené propojení včetně dopadu na význam Západního nádraží a okolní území tak ztratilo svou atraktivitu pro bydlení.

Na Husitské náměstí navazují ulice Osvoboditelů za mostem a okružní křižovatka na ulici Plzeňské, dva zcela rozdílné světy, mezi nimiž leží svět na pokraji vyhynutí.

V územní studii se řeší pouze západní část náměstí s průjezdem na most, ale situace vyžaduje komplexní přístup v dalších projektových fázích. Pouze při důsledném doplnění pruhů pro cyklisty pro pokračování cyklostezky Ohře, zeleně, organizace parkování a nového ztvárnění náměstí snad může sešlá zástavba po jeho obvodu vstát z popela. Na průjezdu musí být součástí komunikace cyklopruhy, které přejdou směrem na most do společného dopravního koridoru s automobilovou dopravou do 3,5t, směrem do Plzeňské budou přístupem do města, a tedy součástí kruhové křižovatky, která na to má dostatečné parametry. Směrem přes náměstí se napojí odbočkou na cyklostezku Ohře. Tyto návrhy však nejsou uvedeny v grafické části, neboť není možné navrhnout pouze část náměstí bez dořešení části zbývající mimo řešené území studie.

Na hraně ulice Plzeňské hlavně musí vzniknout ozelenění, které jednak bude krýt skladové plochy pohledově, zároveň ale omezí průnik hluku ze všech směrů dovnitř původně blokové zástavby. Obdobně musí být odcloněna čerpací stanice na druhé straně, která má nesmyslně vjezd od ulice s obytnou zástavbou a ne přímo z kruhové křižovatky. Konkrétní řešení je ale čistě dopravním projektem z většiny mimo řešené území, proto se územní studie nepouští v grafické části do jeho návrhu.

Zeleň na úbočí ostrohu centra města, do něhož směřuje každý pohled při výjezdu z Husitského náměstí směrem na jih, musí plynule přejít i na druhou stranu Plzeňské ulice a oživit pustou dopravní kruhovou křižovatku, která se musí stát městotvornou např. integrací cyklopruhů a umístěním výrazné zeleně nebo uměleckého díla do jejího středu.

Zeleň by také měla být rozšířena po celé ploše náměstí. V rámci zelených ploch jsou možná parkovací stání na zatravněné dlažbě mezi stromy.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, na náměstí mimo koridor průjezdu může být obytná ulice s povrchy v jedné úrovni, jinak ulice zklidněná.

4. Žižkova a Krátká

Historický přístup do centra města přes Kněžskou bránu je v současnosti dopravně zklidněn jednosměrným provozem v Žižkově ulici, který však nepouští návštěvníky přirozeným a druhým nejdůležitějším směrem dovnitř centra, což je mu celkově na škodu. V kombinaci s problémy na Husitském náměstí je tento směr nyní defakto mrtvý.

Územní studie považuje za nezbytné otevřít tento směr do centra obousměrně a celoročně při využití moderních prostředků zajištění sjízdnosti automatickými postřiky. Navrhuje doplnit jízdní pás pro cyklisty ve směru dolů, ve směru nahoru umožnit jízdu po chodníku, jehož horní část je rozšířena a neumožnit na ulici odstavování vozidel, obnovuje se průjezd vozidel kolem Kněžské brány. V případě neotevření ulice Žižkova obousměrnému provozu bude možné využívat jízdní pruh u chodníku pro podélné parkování, značně se však zhorší atraktivita dostavby proluk. Dále se navrhuje doplnění proluk po zástavbě mezi Žižkovou a Krátkou ulicí novými městskými domy s podílem bydlení a služeb, přičemž parkování by tyto domy měly řešeno v rámci jejich zastavěné plochy buď v pozemním podlaží z ulice Krátké, nebo na terase k ulici Žižkově.

Ulice Krátká je slepou komunikací, která by měla být lépe napojena na křižovatku s ulicemi Nákladní a Svatováclavská, přičemž se tím zorganizuje rozdělení prostoru na příjezdy k domům a na normové parkoviště, které zajistí možnost zastavení návštěvníků města ze severu. Souvisí s tím, že v čele obnovovaného „špalíku“ by měla vyrůst budova města komunikující s nástupními plochami před ním až ke kruhové křižovatce, kolem které se nachází zapomenutý památník (nutno obnovit zeleň) a neudržovaný lesopark s množstvím sesuvů svahu ostrohu (nutno zajistit a zpřístupnit).

Směr do města dnes zastupují již jen městské schody z Krátké ulice vedoucí paralelně a blíže k Podměstí, kudy se ubírají chodci, pokud jim stačí dech... Směrů a schodišť v navazujícím parku bylo v minulosti hodně, přestaly se však využívat kvůli zvýšenému provozu na Nákladní ulici, kde chybí přechody pro chodce. Vše navrhuje územní studie obnovit a umožnit tak zároveň chodcům přerušit strmý výstup. K tomu je potřeba i městský mobiliář v celém prostoru až ke Kněžské bráně, kde si příchozí návštěvníci odpočinou a zároveň využijí výhledy do okolí.

Zeleň je omezována ve stávajících velkých plochách a měla by být naopak rozšířena po celé délce navazujících ulic a schodiště.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově. Schodiště budou v navazujícím parku doplněna o trasu cyklo a pěší stezky vedoucí z ulice Krátké do ulice Žižkovy zcela bez schodů.

V parku pod městskými hradbami je možné zřídit altán s integrovaným podzemním výtahem překonávajícími celou výšku ostrohu centra města z Podměstí. (viz bod 7. Branka)

5.Žižkova-Denisova, Červenka-Denisova

V návaznosti na úpravy kolem ulice Žižkovy by měl být revitalizován lesopark na ostrohu pod centrem města v celé délce. Historicky zde vedlo jezdecké schodiště od mostu k bráně do hradu, která je jako věž stále součástí novodobého pivovaru, proto by se mělo obnovit. Dále by odtud měl vést okruh celým lesoparkem, parkem nad Podměstím i parky v místě bývalých příkopů před hradbami města, přičemž není nutné jej vést v přímé návaznosti na zachovalé hradby, ale ozvláštnit jej různými úrovněmi výhledů, zeleně i doprovodné náplně včetně naučné stezky.

Na straně k Denisově ulici se v minulosti nacházel dopravní dvůr pivovaru pod hradbami, po němž zůstala zachována plocha použitelná i dnes pro jeho obsluhu po vyřešení příjezdové komunikace z Denisovy ulice. Tato plocha by měla sloužit výhradně pivovaru pro nákladní dopravu, proto je její rozsah tak velký a pouze okraje lze využít pro parkování menších aut. Zároveň by zde ale v návaznosti mohlo vzniknout velké záchytné parkoviště s přístupem přes Farní zahradu podzemním schodištěm přímo do centra. Dále by kolem hradeb mohl být až pod Mederův dům protažen chodník, pokud se podaří zajistit potřebné pozemky.

Z ulice Červenka vede průchod do lesoparku, který by měl být na úkor zahrádek pod hradbami rozšířen, zároveň pod Mederovým domem č.p. 102 vede schodiště z tohoto průchodu až na náměstí 5. května. Pokud se podaří průchod rozšířit, bylo by zde možné protáhnout i cyklostezku mezi ulicemi Červenka a Žižkova.

Zeleň lesoparku by měla být postupně obnovována kromě míst výhledů, kde by měla být výrazně omezena. Celý prostor je nutno vybavit přírodním mobiliářem.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

6.Nákladní a navazující kousky ulic

Tato ulice je historickým reliktem nedokončené přestavby Podměstí minulým režimem. Místo této ulice zde byla běžná zástavba nad záplavovým územím řeky Ohře podél cest k mlýnům, z které zbyl pouhý zlomek při výstavbě sídliště (např. ulice Zbyslavova). Svahy ostrohu města pod hradbami přitom byly v historii vždy zastavěny, ale nyní je centrum odtrhnuté od Podměstí nevyužívanými plochami pod Nákladní ulicí. Alespoň nad ní je využíván a udržovaný park (viz bod 7. Branka). Nákladní ulice má zpracovaný projekt úpravy na normové parametry, který však pouze potvrzuje současný stav. Územní studie považuje za nutné ulici a její okolí změnit radikálněji.

Územní studie potvrzuje nutnost dostavby pod Nákladní ulicí dle územního plánu, který navrhuje plochy pro parkování a občanskou vybavenost. Přestože je ulice Zbyslavova z většiny mimo řešené území, studie doporučuje také její dostavbu objekty bydlení a služeb nejen do proluky mezi pozůstalými domy pro vytvoření „špalíku“ jako u ulice Krátké, ale s volnější strukturou. Mezi sídlištní zástavbou směrem k ulici Svatováclavské také zůstal prostor pro možnost pokračování zástavby ulice Zbyslavovy a vytvoření přirozeného přechodu nové zástavby do zástavby původní – tím by dnes odtrhnuté městské čtvrti opět srostly v jedno město.

Na ulici Zbyslavovu propojenou do ulice Petra Bezruče by pod Nákladní ulicí navázal novým sjezdem podzemní parkovací dům se zelenou střechou tvarovanou do přirozeného svahu se sadem, z něhož by k Nákladní ulici vystupoval pouze jediný objekt s výstupem k ulici a na parkovací plochu v její úrovni, který by byl postaven na půdoryse jednoho z již neexistujících domů. Podél konce parkovacího domu by objekt vystupoval nad terén v místě zářezu s průchodem kolem něj, s návazností na podchod pod ulicí Nákladní vedoucí k podzemnímu výtahu, který překoná výškový rozdíl do ulice Žižkova a k Brance (pokračování viz u nich). Celé panorama s dnešní zelení by tak nebylo dotčeno, pouze by se centrum města bezbariérově

propojilo s Podměstím. Toto řešení koresponduje s historickým využitím, kdy Branka byla pouze pěší zkratkou pod hradby do ulice Nákladní, kde končila, pod domy u Nákladní byly pouze zahrady.

V minulosti vedla do centra města jiná cesta než ulice Nákladní, a to branou kolem Husitské bašty přímo na náměstí (dnešní ulicí Dvořákovou na nám. Svobody). Obnova tohoto propojení by stála za úvahu, a to na jakékoli úrovni dopravy, jenže tomu brání vlastnické poměry, které by nejdříve musely být změněny (Územní studie proto tuto variantu konkretizuje v bodě 18). Za nevhodně dostavěným bytovým domem mezi ulicí Nákladní a Hájkovou by mělo být obnoveno přístupové schodiště jako propojení ulic Dvořákova a Boženy Němcové.

Na křižovatce s ulicí Příkrou vznikne nad ulicí Nákladní přemostění, které by mělo být bezbariérově napojeno do všech stran, navazující svahy by zasloužily parkovou úpravu.

Zakončení ulice Nákladní na kruhové křižovatce s třídou Obránců Míru a Pod Střelnicí by mělo zohlednit potřebu vytvoření cyklistických pásů na nejdůležitějším příjezdu do historického centra města. Aby to bylo možné, musí být vozovka rozšířena a musí být přesunuta zastávka autobusu blíže ke křižovatce (do místa stávajících stání), v místě dnešní zastávky by měla vzniknout odcloňovací „hradba“ s novým průjezdem branou na parkoviště u „obchodního centra“.

Ulice Karla IV. je dnes poměrně široká. Proluka po východní straně je územním plánem určena k zastavění, územní studie však navrhuje pouze minimální dostavbu jako vytvoření pomyslné brány vjezdu ulice Nákladní do centra – do kompaktní zástavby z území parků na svazích ostrohu. Po případné úplné zástavbě proluky totiž hrozí naopak neúměrně úzký uliční profil ulice Karlovy a ztráta plochy zeleně jako připomenutí místa, kde se nacházel hradební příkop.

Zeleň pod Nákladní ulicí je ve stávajících velkých plochách rozšiřována, přestože pod ní vzniknou nové objekty veřejné infrastruktury pro celé město. Po celé délce navazujících ulic, průchodů a schodišť by měla být zeď navržena nově s ohledem na kompoziční vztahy – průhledy a panoramata.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově. Schodiště budou doplněna rampami cyklo a pěší stezky vedoucí z Podměstí do centra zcela bez schodů.

7.Branka-Krátká, Branka-Dvořákova

Jedná se o navazující plochy parku pod městskými hradbami nad ulicí Nákladní, které jsou dlouhodobě využívány a udržovány jako městská promenáda.

V návaznosti na ulici Krátkou by zde měla procházet cyklostezka do ulice Žižkovy, v plánovaném altánu by měl ke vstupu do centra města vést podzemní výtah z Podměstí – od konce podzemního parkingu pod ulicí Nákladní směrem k Brance. U vstupu do Branky by vedle schodiště měla vzniknout rampa pro handicapované a pod ulicí Nákladní podchod k výtahu a rampy pro cyklisty jako doplnění stávajících schodišť. Musí zde být doplněn městský mobiliář a aktivity pro děti včetně návazností na lesopark pod pivovarem.

Druhá branka do ulice Dvořákova je nově napojena schodištěm, které by mělo vést až k ulici Nákladní a pod ní, v části parku za Městským divadlem by v místech bývalé zástavby měla vzniknout lávka směrem do Nerudova náměstí, od které by mohl být realizován podzemní parking až ke stávající zástavbě.

Zeleň je stávající s odbornou údržbou. Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

Veškeré cesty by měly mít bezbariérovou alternativu pro průchod a průjezd parkem.

8. Žižkovo náměstí (Loretánské) včetně navazujících uliček

Přestože toto náměstí prošlo v nedávné době rekonstrukcí, stále trpí nekonečnou rozlézavostí vedlejšího pivovaru. Navazující kus ulice Josefa Hory je připravován k zániku, ale podle územní studie by se měl naopak stát rozšířenou linií, která pivovar a jeho nároky odsune, protože i těžkou dopravu může pivovar řešit mimo centrum pod hradbami jako v minulosti (viz bod 5. Denisova).

Toto nejstarší náměstí by se mělo stát „výkladní skříní“ nástupu k pivovaru v místě bývalého hradu, který by podle toho také měl vypadat. Navrhuje se přeměna parkoviště v organizovanou plochu lemovanou parkovacími stánkami a vzrostlou zelení po obvodu, s volným středem vyhrazeným pro kulturní akce kolem obnovené kašny (návrh) a případnou možností využití jako dočasného záchytného parkoviště v době akcí, při kterých by bylo uzavřeno náměstí Svobody. Některá parkovací stání by se mohla proměnit v předzahrádky u domů se službami v parteru. Obsluhu na náměstí se navrhuje provádět jednosměrně po obvodu. V ulici Žižkova u brány by měly být zastávky MHD obsluhujícího centrum města.

U chrámu Nanebevzetí Panny Marie je potřeba doplnit zpět řadu soch jako na její druhé straně do Hošťálkova náměstí a umístit zde městský mobiliář. Protože průjezd z ulice Žižkova do Hošťálkova náměstí kolem chrámu je nejkomplicovanějším místem na sběrných komunikacích celého centra, tudý vedené přerušené trasy pro cyklisty mají svou alternativu v průjezdu zadní uličkou kolem chrámové lodi.

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše náměstí. Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, na náměstí a v uličkách může být obytná ulice s povrchy v jedné úrovni.

9. Josefa Hory

Toto zadní propojení města s bývalým hradem se dosud nestalo plnohodnotnou částí centra. Může za to proměna hradního areálu v pivovar, který tuto cestu dosud využívá pro příjezd těžké techniky, která dlouhodobě ničí veřejné prostranství i okolní historické budovy. Proto je požadováno vytvoření obslužného dvora pivovaru pod hradbami a navrácení ulice v blízkosti pivovaru zpět městu.

V návaznosti na tuto úpravu je vhodné otevření vedlejší farní zahrady veřejnosti jako parku, do kterého by i ústilo podzemní schodiště od záchytného parkoviště pod hradbami (viz bod 5. Denisova).

Obnova zeleně v tomto místě by měla kopírovat poslední známé funkční uspořádání, jako je zakresleno v grafické části územní studie.

Ulice Josefa Hory by se měla proměnit kompletně v obytnou ulici s jednosměrným provozem a všemi povrchy v jedné úrovni. Zeleň bude nutno zcela nově navrhnout jako parkovou s odbornou údržbou.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek. Veškeré cesty by měly být bezbariérové.

10. Náměstí 5.května (Floriánské)

Náměstí na začátku ulice Josefa Hory je přechodem z upravených částí města v jižní části do dosud nerevitalizovaných. V návaznosti na plánovanou obnovu Mederova domu č.p.102 by mělo dojít i k obnově celého náměstí a přilehlé ulice vedoucí za radnici.

Územní studie navrhuje konkrétně určit místa k parkování mezi vzrostlou zelení doplňující současnou u sloupu sv. Floriána v jeho středu, přičemž náměstí by bylo vyjma průjezdu za radnici obsluhováno jednosměrně po obvodu jako obytná ulice. Tento průjezd navazuje na ulici Dlouhou, páteřní komunikaci obsluhující centrum zezadu, a měl by být na to uzpůsoben úpravou parkování mezi novými stromy, které by částečně kryly novější bytové domy.

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše náměstí. Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, na severní straně náměstí mimo průjezd za radnici může být obytná ulice s povrchy v jedné úrovni.

Přes Mederův dům je plánováno obnovit propojení náměstí přes existující schodiště do zahrady za domem a cestami až na konec ulice Červenka a na nové parkoviště nad Denisovou ulicí (viz bod 5.)

11. Hošťálkovo náměstí včetně navazujících uliček kolem radnice

Náměstím mezi dnes nejdůležitějšími budovami města – radnicí a chrámem vede historicky nejdůležitější cesta k hradu (dnes pivovaru na Žižkově náměstí) a na most do Podměstí (Žižkovou ulicí přes Kněžskou bránu) z hlavního náměstí Svobody. Na západní straně se dochovalo podloubí, které však dnes není příliš využito a na východní straně domy se službami v parteru, které expandují i do veřejného prostranství před nimi.

Návrh územní studie předpokládá vytvoření průjezdného koridoru páteřní komunikace podél podloubí, na straně druhé bude místěno kolmé parkování mezi vzrostlou zelení v úrovni vozovky. Za linií stromů se navrhuje rozšíření chodníku na pěší zónu s předzahrádkami vedoucí až k chrámu.

Do centra města – přímo na jeho náměstí by měla být zavedena pravidelná linka MHD.

Za radnicí by měl být prostor chodníků kolem veřejných toalet rozšířen, doplněna vzrostlá zeleň ve větší vzdálenosti od budovy opět s parkováním pro úřad. Přechod v současnosti velmi široké ulice by se tak měl zúžit na polovinu a chodci přicházející podél radnice na Hošťálkovo náměstí by využili i přímý přístup na novou pěší zónu, a nejen jako dnes cestu podloubím.

Navazující uličky podél radnice by zůstaly jednosměrné a na obou stranách radnice vedoucí na Hošťálkovo náměstí by se rozšířily i chodníky. Na straně východní by bylo zorganizováno podélné parkování mezi vzrostlou zelení a před vstup do restaurace u chmelničky by byly symetricky vysazeny dva stromy.

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše náměstí a navazujících uliček. Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, na východní straně Hošťálkova náměstí mimo průjezd za radnicí může být pěší zóna s povrchy v jedné úrovni.

12. Náměstí Svobody včetně navazujících uliček Branka, Chmelnička

Hlavní náměstí města Žatce bylo dlouhodobě utvářeno jako trhové, má vysokou historickou hodnotu, a proto předpokládané změny využití jeho středu i pro jiné funkce byly ze strany památkářů odmítnuty. Na náměstí by se však měla alespoň částečně vrátit zeleň. Možnosti úprav byly schváleny pouze v uličkách podél radnice (viz bod 11.) a ve výklencích mimo pohledovou osu třída Obránců míru – radnice – chrám.

Územní studie proto zachovává uspořádání centrální části náměstí s kašnou a sloupem, do prostoru před radnicí pouze doplňuje sochu Boreše a kolem kašny navrácí plochy trávníků. Navrhuje sjednocení výškových úrovní komunikací a pochozích ploch do jedné úrovně pro možnost vytvoření dočasné pěší zóny v době pořádání městských akcí. To se týká i navazujících uliček Branka a Chmelnička (tato ulička viz též ul. Dlouhá).

Do centra města – přímo na jeho náměstí by měla být zavedena pravidelná linka MHD, která může být odkloněna ulicí Dlouhou v době pořádání městských akcí.

Před hotelem vedle radnice, kde je přerušen pás podloubí, by měly být vysazeny 2 stromy symetricky k průčelí a na konci ulice Branka také. Dále by měly být vysazeny dva vrstlé stromy symetricky do obou jižních rohů náměstí.

Nedávné dopravní úpravy v jihozápadním cípu náměstí odtrhly již tak špatně přístupná boční podloubí od hlavního vstupu třídou Obránců míru, proto jsou navržena k přeřešení – mezi kolmými parkovacími místy a na obou stranách od hlavního vstupu na náměstí rozšířením pochozích ploch a také maximálním přiblížením středové plochy náměstí k němu.

Vše by mělo být doplněno bezbariérovými přechody a přejezdy v celé ploše náměstí s upřednostněním nemotorové dopravy, jejíž koridory by měly být zvýrazněny (např. virtuálně). Podobně by měla být řešena podélná parkovací stání u jednosměrných komunikací spolu se systémem Smart City pro organizaci parkování na občasné pěší zóně.

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše náměstí a navazujících uliček. Není vyloučeno umístění popínavé zeleně (např. chmel, psí víno) na fasády objektů po projednání konkrétních návrhů s památkáři.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně (trávníků a chmelničky) je vhodné vytvořit mělké žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek.

13. Jiráskova, Poděbradova

Tyto úzké uličky vedoucí z hlavního náměstí Svobody do rozlehlé východní části centra města neskýtají mnoho možností revitalizace kromě proměny na obytné ulice jako u chmelničky, kde by bylo lépe zorganizováno parkování a zúžen průjezdný profil na potřebné minimum.

Pouze v ulici Jiráskově je možné do uličního prostoru před bývalý měšťanský pivovar nasadit vzrostlou zeleň a za ní vytvořit více podélných parkovacích míst bez omezení koridoru pro chodce.

V případě vytvoření dočasné pěší zóny na náměstí Svobody je možné do ní zahrnout i ulici Jiráskovu a Poděbradovu.

Odvodnění ploch zůstává stávající.

14. Chelčického náměstí a navazující uličky, výjezd za hradby

Kdysi opovrhované boční náměstí historického centra města s navazujícími uličkami bylo nedávno přeřešeno a do dlažby byl vsazen obrazec románského kostelíka, jehož zbytky tu archeologové objevili. Jenže celý prostor to neoživilo – chybí v něm současný život. Přestože památkáři upozorňují na oblíbenost náměstí pro natáčení filmů, jeho proměnu považuje územní studie za nezbytnou.

Průjezd Chelčického náměstím za hradby města a napojení centra jednosměrnou komunikací na ulici Pod Střelnici je jedinou možností pro umožnění výjezdu z centra při uzavření náměstí Svobody v době konání městských akcí (kromě ulice Žižkovy), a zároveň příležitostí pro revitalizaci náměstí. Zde by mělo být zorganizováno parkování mezi novou vzrostlou zelení po obou delších stranách náměstí, obrazec kostelíka v dlažbě by měl být zvýrazněn dalším olemováním a naopak zákazem parkování na obrazci. Celá plocha náměstí kromě výjezdu z centra za hradby by měla mít jednu výškovou úroveň.

Navazující uličky do náměstí by zůstaly jednosměrné, ale dochází k některým úpravám směřování (např. ulička z Dlouhé, Nádražní schody). Zároveň jsou tyto uličky vyjma příjezdu z Dlouhé za hradby obytnými ulicemi.

Současný průchod za hradby města směrem nad ulici Obloukovou by měl být upraven na plnohodnotný jednosměrný výjezd z centra spolu s úpravou ploch pro pěší a cyklisty, kteří by měli povolen i opačný směr (výjezd na náměstí v samostatném pásu). Zároveň by zde vyústila cyklostezka obcházející Nádražní schody od ulice U plynárny (viz bod 15.).

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše náměstí a navazujících uliček. Jako další doplnění zeleně v průjezdu za hradby je možné vysazení popínavé zeleně k fasádám objektů. Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, navazovat budou uličky s jednou výškovou úrovní ve formě obytných ulic kromě výjezdu z centra za hradby a na náměstí může být občasná pěší zóna.

15. Červenka, U Plynárny, Nádražní schody

Ulice Červenka a Nádražní schody mají zpracovaný projekt úpravy na obytné ulice v residenční zástavbě podměstí, který však u ulice Červenka považuje územní studie za konfliktní především u vymezených parkovacích míst. Navrhuje proto jejich úpravu a dořešení záboru pozemku komunikace zaplacenými zahradami jejich odstraněním a prodloužením koridoru pro chodce, případně pásu pro cyklisty v opačném směru (možno i místo parkovacích míst). Dále navazuje na průchod pod hradbami (viz bod 5.) a na protažení cyklostezky pod hradbami jako obejití Nádražních schodů skrz zahradu pod bývalým hotelem (změna na veřejný park) bývalou ulicí U Plynárny. Cyklostezka navazuje na ulici vedoucí z Chelčického náměstí za hradby (viz bod 14.).

Stávající ulici U Plynárny v jiném než historickém umístění ponechává územní studie beze změn, jedná se o novou obytnou ulici, která by měla být pouze pěší zónou.

Ulice Nádražní schody by pod nejprudším úsekem byla propojena jednosměrně s ulicemi Červenka a U Plynárny, na tomto křížení by byly chodníky přiblíženy co nejvíce k sobě s ponecháním pouze nezbytného průjezdného profilu v jedné úrovni a upřednostněním pěší a cyklistické dopravy, kde by prostor pod schodištěm a naproti nad ulicí U Plynárny byl využit jako parková plocha se stromy. Nad nejprudším úsekem Nádražních schodů, který by byl pouze pěší zónou bez koncepčních změn, by byl jednosměrný výjezd z postranních uliček (viz bod 14. a

16.), přičemž části mimo průjezdný profil a chodník územní studie navrhuje ozelenit místo současného kompletního vydláždění.

Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek. Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, navazovat budou uličky s jednou výškovou úrovní ve formě obytných ulic a pěších zón.

16. Dlouhá včetně uličky za Synagou

Jak již název napovídá, jedná se o nejdelší ulici v centru města, která vždy fungovala jako plnohodnotný objezd náměstí Svobody. Proto ani územní studie nepočítá se změnou jejího režimu. Spolu s ulicí Obloukovou, plánovaným výjezdem přes Chelčického náměstí ven z centra a Žižkovou ulicí s propojením přes náměstí Hošťálkovo a 5. května dokáže dočasně zabezpečit obsluhu celého historického jádra v době konání městských akcí ve všech směrech (u Synagogy s pomocí světelné signalizace). Běžně by však takto využívána být neměla a doprava by měla stále proudit přes všechna náměstí společně se zavedenou MHD do centra.

Podél této ulice proto územní studie navrhuje zachovat podélná parkovací stání v jejích širších částech a využít všechny proluky pro obnovu zástavby nebo zeleň s velkým či úplným využitím k parkování. První parkovací dům za fasádou jako původní budovy je navržen u objektu Policie ČR, další dva domy obytné s parkovišti v přízemí pak pod synagou a na jižním konci ulice Dlouhé kolem ulice Poděbradovy.

Navazující uličky do Dlouhé ulice by zůstaly jednosměrné, ale dochází k některým úpravám směřování (např. ulička za Synagou, Nádražní schody, výjezd na Chelčického náměstí a ke Chmelničce). Zároveň jsou tyto uličky obytnými ulicemi.

Vzrostlou zeleň není možné do této ulice vysazovat mimo proluky v zástavbě – měla by ale být sjednocena po celé ploše ulice Dlouhé a navazujících uliček. Jako určitá náhrada zeleně v koridorech ulic je možné vysazení popínavé zeleně k fasádám objektů, ideální se jeví chmel.

Odvodnění ploch zůstává stávající.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, navazovat budou uličky s jednou výškovou úrovní ve formě obytných ulic, směrem do náměstí Svobody může být pěší zóna.

17. Oblouková

Tato ulice kopíruje průběh městských hradeb a vždy byla důležitou obslužnou tepnou centra města. Navazuje na třídu Obránců míru, odbočuje z ní ulice Dlouhá a končí na Chelčického náměstí. Územní studie nepočítá se změnou jejího režimu a naopak předpokládá možnost jejího využití pro obsluhu celého centra jako u ulice Dlouhé (viz bod 16.).

Podél této ulice proto územní studie navrhuje zachovat podélná parkovací stání v jejích širších částech, pro potřeby ubytovacích zařízení je potřeba hledat parkování na vlastních pozemcích (viz bod 19.). Na odbočení ulice Dlouhá navrhuje úpravu prostoru před domem č.p.190 o nové zákoutí s plastikou, vzrostlou zelení a případně kolnými parkovacími stánkami.

Jinou vzrostlou zeleň není možné do této ulice vysazovat - jako určitá náhrada zeleně v koridorech ulic je možné vysazení popínavé zeleně k fasádám objektů (např. chmel, psí víno).

Odvodnění ploch zůstává stávající. Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, navazovat bude Chelčického náměstí s jednou výškovou úrovní mimo výjezd za hradby (viz bod 14.)

18. Dvořákova

Ulice Dvořákova byla v minulosti napojena na ulici Nákladní, ale jinde než je současný průchod za Městským divadlem. V místě za divadlem se navíc připravuje přemostění ulice Nákladní pro pěší a cyklisty jako další napojení centra města na Pražské předměstí přes bývalý hradební příkop. Z tohoto důvodu je již nyní zúžený konec ulice pro automobilovou dopravu zcela nevhodný kromě zásobování a parkování divadla, které jej potřebuje. Územní studie proto navrhuje úpravy za divadlem pro lepší koexistenci všech druhů dopravy v obousměrné obytné ulici.

Zbývající jednosměrný oblouk Dvořákovy ulice je zachován s úpravami v místech rozšíření uličního prostoru, je také obytnou ulicí. V případě konání městských akcí na uzavřeném náměstí Svobody je možné dočasně povolit v celé ulici Dvořákově obousměrný provoz. Před vstupem do Městského divadla je rozšířen chodník, zorganizováno parkování a doplněna vzrostlá zeleň. V místě stavební proluky není památkáři umožněna její dostavba, proto je využita jako nová parková plocha s částečným využitím pro kolmá parkovací místa. Stávající náměstíčko u muzea má upraveny průjezdné profily k zájezdům do domů po obvodě.

Pokud by mohlo dojít k obnově pěšího propojení z tohoto náměstíčka kolem Husitské bašty do Podměstí skrz č.p. 37 (muzeum) nebo vedlejší proluku, bylo by vhodné navazující obslužnou komunikaci po obvodě náměstíčka zahrnout do pěší zóny k náměstí Svobody.

Úplné využití proluky za domem č.p. 39 územní studie nenavrhuje, považuje za vhodnější rezervaci koridoru pro obnovu propojení do Podměstí (např. podzemním schodištěm) po pozemku 278/1 a zástavbu umožnit pouze na zbývající části pozemku 274/1.

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše náměstíčka a navazující ulice. Jako další doplnění zeleně je možné vysazení popínavé zeleně k fasádám objektů. Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, navazovat bude ulička za divadlo s jednou výškovou úrovní ve formě obytné ulice (případně celá ulice Dvořákova) a náměstíčko u muzea může být mimo průjezd pěší zónou.

19. Pod Střelnicí, Kruhové náměstí

Ulice Pod Střelnicí je lemována parkovou zelení (viz bod 21.), která přechází za bývalou střelnicí v nové autobusové nádraží. Parkoviště hotelu je zachováno, od něj územní studie navrhuje přemostění bývalého hradebního příkopu pro pěší a cyklisty jako pokračování průchodu od nádraží do centra města a průchodu podél hradeb na východ.

Součástí nového řešení hlavní komunikace Pod Střelnicí jsou pásy pro cyklisty, které přecházejí přes kruhovou křižovatku do navazujících ulic (ne do centra města) v obou směrech. V souvislosti s úpravami navazujících ulic (viz bod 20.) je obdobně řešen i zájezd na autobusové nádraží.

Kruhové náměstí bylo upraveno nedávno a je koncepčně v pořádku, proměnu proto územní studie navrhuje jen na vjezdu do centra města třídou Obránců míru (viz bod 22.).

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše náměstí a navazujících ulic. Jako další doplnění zeleně je možné vysazení popínavé zeleně k fasádám objektů. Odvodnění ploch zůstává stávající.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, navazující ulice U Odborů a uličky Masarykova a Tyršova na náměstí jsou s jednou výškovou úrovní ve formě obytných ulic, náměstí je mimo průjezdy pěší zónou.

20. U Odborů, Jakubská

Ulice U Odborů je důležitou spojkou do ulice Jungmannovy a Fügnerovy a k domům nad ulicí Pod Střelnicí. Navazuje na ní bývalý hradební příkop s parkovými plochami (viz bod 21.). Ulice U Odborů však obsluhuje jen obytné území s rodinnými domy a je proto možná její proměna v obytnou ulici s jednou výškovou úrovní a upřednostněním pěší a cyklistické dopravy směřující k navrženému přemostění ulice Pod Střelnicí.

Ulice Jakubská má dvě tváře – jednu směřující do ulice U Odborů, kde by mohla být řešena stejně jako tato ulice, a druhou tvář čistě dopravní, navazující na Kruhové náměstí a autobusové nádraží. Navrhované změny v této části včetně vytvoření parkovacího domu v místě dnešního parkoviště v ulici Jakubské byly odmítnuty památkáři – je proto pouze upraven průjezd nejužším místem, podél parkoviště je ulice pouze jednosměrná s rozšířeným chodníkem a doplněnou zelení.

Naproti domu č.p.3052 je nově navržen vjezd do podzemního parkingu pod objekt doplněný do proluky na křížení s ulicí Tyršovou, který zároveň ruší stávající řadové garáže. Náměstíčko před nimi tak může být nově ztvárněno, dopravní funkce zde však bude nadále převažovat.

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše náměstíčka a navazující ulice. Jako další doplnění zeleně je možné vysazení popínavé zeleně k fasádám objektů. Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, navazovat bude ulička Jakubská do ulice U Odborů s jednou výškovou úrovní ve formě obytné ulice.

21. Pod Střelnicí-Chelčického nám., U Odborů- Pod Střelnicí

Jedna strana bývalého hradebního příkopu by mohla být využita nejen jako parková plocha, ale i jako nový přístup do centra města pro pěší a cyklisty a zároveň výjezd z něj pro automobilovou dopravu (viz bod 14.). Mezi bývalým hotelem a ulicí Pod Střelnicí pod ním je dále navrženo propojovací schodiště. Zároveň zde územní studie navrhuje propojení pod hradbami přes bývalou ulici U Plynárny do ulice Nádražní schody (viz bod 15.).

Střelnice je zrušena. Plánovaný výjezd za hradby je veden po současné cestě s napojením na ulici Pod Střelnicí, kolem komunikace vede chodník, nová pěší cesta pod hradbami a cyklopás v opačném směru. Vše se sbíhá u bývalé střelnice, kde je od pozemku hotelu plánováno přemostění ulice Pod Střelnicí do ulice U Odborů.

Druhá strana bývalého hradebního příkopu k ulici U Odborů s parkovou plochou je navržena ke kompletní revitalizaci, která by měla umožnit nové využití parku s ohledem na změněnou situaci v území v případě výstavby nového parkovacího domu podél ulice Pod Střelnicí. Je proto navrženo napojení nové zástavby nad parkem komunikací ve formě obytné ulice a z ní jsou obnoveny dnes zanedbané cesty a schodiště v koordinaci s plánovaným přemostěním ulice Pod Střelnicí pro pěší a cyklisty. Toto přemostění by v návaznosti na ulici U Odborů, Jungmannovu a Fügnerovu přiblížilo k centru další velkou část předměstí (viz bod 20.).

Zeleň by měla být sjednocena po celé ploše parků na obou stranách ulice Pod střelnicí. Odvodnění ploch zůstává stávající, v plochách zeleně je vhodné vytvořit mělké zatravněné žlaby pro retenci a zásak přívalových srážek

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, ulice s jednou výškovou úrovní ve formě obytné ulice nebo pěší zóny je možná u slepého zájezdu k domům z ulice U Odborů.

22. třída Obránců Míru

Hlavní vstup a vjezd do historického centra města směřující na hlavní náměstí Svobody trpí v současnosti velkou hustotou provozu všeho druhu ve velmi stísněném prostoru v místě bývalé městské brány u Kruhového náměstí. Územní studie po prověření ostatních možností změn dopravního režimu v tomto místě (viz bod 21., 18., 14.) dospěla k možnosti zjednosměrnění této třídy směrem do centra v době konání městských akcí na náměstí Svobody při zajištění výjezdu v novém místě do ulice Pod Střelnicí o 150m vedle.

Alternativou je i další výjezd o 200m vedle do ulice Nákladní, který však není slučitelný s přemostěním této ulice pro pěší a cyklisty, proto jej územní studie z ulice Dvořákovy nenavrhuje.

Díky úpravám třídy Obránců míru je možné rozšířit chodníky po obou stranách ulice. Parkování by zde bylo povoleno pouze pro zásobování ve vymezených zálivech po obou stranách ulice. Slepý zájezd uličkou k domu č.p. 3041 by se stal obytnou ulicí.

Zeleň není památkáři umožněna po celé délce ulice, ale její doplnění je možné při vysazení popínavé zeleně k fasádám objektů. Odvodnění ploch zůstává stávající.

Veškeré přechody a přejezdy budou řešeny bezbariérově, navazovat bude slepá ulička s jednou výškovou úrovní ve formě obytné ulice.

2) ARCHITEKTONICKO-STAVEBNÍ ŘEŠENÍ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Většina území řešeného studií je v možnostech změn parteru omezena památkovou ochranou celé rezervace a zóny, což bylo deklarováno při projednání – úpravy další nad rámec navržených jsou defakto neprůchodné přes památkáře. Navržené dílčí úpravy tedy v památkovém území vždy počítají se zachováním rozvržení jako celku a dochází pouze k lepší organizaci částí parteru, jeho vybavení drobnou architekturou a mobiliářem. Naopak mimo chráněná území jsou celkové úpravy výraznější, návrh mohl zohlednit lepší prostorové a materiálové řešení parteru.

Velkým problémem všech budov a dalších stavebních objektů a prvků v řešeném území je nedořešená izolace proti vodě z veřejných prostranství, kdy dláždění či asfalt dobíhá až k líci fasád, stěn, apod. Proto by mělo při jakýchkoli úpravách veřejných prostranství dojít k umístění nopových izolací a drenážních trubek pod zem, kde bude zároveň místo hlíny do nejnižší úrovně drenáže zásyp kačírkiem chráněného od zeminy či písku geotextilií a v místech sítí obsyp pískem s jeho obložení volně loženými cihlami. Kačírek by měl vystupovat až do úrovně dláždění a být od něj oddělen novým zapuštěným obrubníkem, ideálně ve vzdálenosti 30 až 50cm od fasád. Pokud by pro toto řešení nebylo ve veřejném prostranství dost místa, může být dláždění chodníku provedeno nad kačírkiem do pískového lože a v případě dláždění pojízdného bude mít navíc vloženu pod písek roznášecí železobetonovou desku.

Dalším problémem veřejných prostranství je jejich nejednotnost v materiálovém provedení vozovek, chodníků, parkovacích stání, atd. Musí být stanoven systém řešení pro jednotlivé zóny – památkovou rezervaci, památkovou zónu a zbývající části s odstupňováním dle důležitosti a tento systém musí být závazný pro všechny stavební úpravy parteru v daném území. Územní studie se snaží nalézt optimální řešení po jednotlivých prostranstvích, z kterých může být vhodný model pro celé území vybrán. Kromě rozlišení historického se jeví jako nutné i rozlišení dle dopravního významu, tj. sběrná komunikace, obytná ulice, pěší zóna.

Územní studie počítá s doplněním parteru o nový systém informační a signalizační, který by naváděl návštěvníky a nejen obyvatele města na systém cyklostezek, tras, sdružených koridorů a řešil jejich křížení (podobně i chodci a automobilová doprava v pohybu i v klidu) formou návěstí, směrových značek, informačních panelů v jednotném designu pro jednotlivé druhy dopravy.

Celková koncepce ulic, náměstí a parků je popsána v předchozí kapitole dle rozdělení jednotlivých veřejných prostranství, níže jsou k nim uvedeny další podrobnosti ve stejném číslování:

0.Osvoboditelů

Při kompletní přeměně veřejného prostranství musí dojít k vytvoření nových koridorů pro vedení všech druhů dopravy. Navazuje se pouze na most přes Ohři, při navázání křižovatek směrem do ulic Chomutovská a Jana Herbena je počítáno s rozšířeními zasahujícími do zelených ploch. Tyto plochy je následně potřeba nově parkově upravit a vybavit mobiliářem. Přechody pro chodce a propojení kodaňských cyklopásů nemůže být provedeno v jedné úrovni přes vozovku ulice, musí ale být bezbariérové.

Asfaltovou poušť je potřeba nahradit mimo vozovky dlažbou, ideálně mozaikovou kostkou na chodnicích a drobnou kostkou na vjezdech, která je v některých částech dochována. Variantou je i betonová dlažba klasického obdélného tvaru v šedé barvě. Při řešení kodaňských pásů pro cyklisty je vhodné zvolit jinou barvu asfaltového povrchu.

Drobná architektura může být zastoupena plastikou před č.p. 538 a doplňky zídek, vyhlídek, přístupů k vodě, herních prvků v rámci dětského hřiště v revitalizovaných parkových plochách.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky podél průchodů parkem, spolu s cyklostavy a odpadkovými koši by měli být přítomny u shromažďovacích ploch a přístupů k vodě. Večerní osvětlení uličních prostor zůstane zachováno při rekonstrukci obdobně jako dnes a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů, v parkových plochách by mělo být zavedeno osvětlení stromů zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení mostu přes Ohři.

1.Chomutovská

Pokračování této ulice z ulice Osvoboditelů naváže při řešení parteru stejným způsobem (viz bod 0.). Kodaňské pásy pro cyklisty přechází za ulicí Stroupečskou do cyklopruhů v úrovni vozovky a využívají její současnou šířku, která je nyní využívána pro nahodilé parkování. Toto parkování by mělo být přesunuto do dnešního zeleného pásu u chodníku mezi nové stromořadí na zatravněné dlažbě. Na křížení se Stroupečskou ulicí bude zachován parčík, který je následně potřeba nově parkově upravit, aby mohl být vybaven mobiliářem. Přechody pro chodce a propojení kodaňských cyklopásů v jižní části ulice nemůže být provedeno v jedné úrovni přes vozovku ulice, musí ale být vždy bezbariérové.

Asfaltovou poušť je potřeba nahradit mimo vozovky dlažbou, ideálně mozaikovou kostkou na chodnících a drobnou kostkou na vjezdech, která je v některých částech dochována. Variantou je i betonová dlažba klasického obdélného tvaru v šedé barvě. Při řešení kodaňských pásů pro cyklisty je vhodné zvolit jinou barvu asfaltového povrchu (netýká se navazujících cyklopruhů).

Drobná architektura může být zastoupena plastikou v nové parkové ploše před Dreherovým pivovarem na připojení ulice Jana Herbena a doplňky zídek, vyhlídek, přístupů k vodě, herních prvků v rámci dětského hřiště v revitalizované parkové ploše u Ohře.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky podél průchodů parkem, spolu s cyklostavy a odpadkovými koši by měli být přítomny u shromažďovacích ploch a přístupů k vodě. Večerní osvětlení uličních prostor zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů, v parkových plochách by mělo být zavedeno osvětlení stromů zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení mostu přes Ohři.

2.Jana Herbena

Zájezd k Západnímu nádraží touto ulicí z ulice Chomutovské naváže při řešení parteru stejným způsobem (viz bod 1.). Naopak návaznost na ulici Osvoboditelů bude přerušena jiným řešením parteru, který zohlední přednostní využití ulice Jana Herbena pro jinou než automobilovou dopravu v návaznosti na most přes Ohři a tudý vedený přístup k Západnímu nádraží pro pěší a cyklisty.

Obytná ulice zachovává stávající zelené pásy pro keře a květiny, uspořádání sítí však neumožňuje výsadbu vysoké zeleně mimo okolí domu č.p. 538. Plocha ulice je v jedné rovině a parkování tedy probíhá na předem vyznačených částech i v místech dnešního chodníku na pravé straně směrem k nádraží, které lze ještě rozšířit po celé délce ulice v tzv. ostrůvcích u vysazené vzrostlé zeleně.

Na ulici navazují nové zájezdy směrem k „Parlamentu“ a za ním umístěnou novou plochu pro rodinné domy ve stejném uspořádání obytné ulice. Zájezd do výrobní plochy z této ulice bude pouze pro automobily do 3,5t. Toto uspořádání končí až u otočky autobusu vedle budovy Západního nádraží.

Asfaltovou poušť je potřeba nahradit mimo vozovky dlažbou, variantou je betonová dlažba klasického obdélného tvaru v šedé barvě. Při řešení parkovacích míst je vhodné zvolit taktéž dlažbu, ideálně zatravněvací.

Drobná architektura může být zastoupena plastikou v nové parkové ploše před Dreherovým pivovarem, před Západním nádražím a na křížení s ulicí Osvoboditelů.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši u shromažďovacích ploch zastávek autobusu. Večerní osvětlení uličních prostor zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů, v parkových plochách kolem otočky autobusu by mělo být zavedeno osvětlení stromů a plastiky zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení budovy nádraží.

3. Husitské náměstí a ulice Plzeňská

Průjezd Husitským náměstím na most přes Ohři naváže při řešení parteru na zpracovanou studii úpravy náměstí, tato tepna omezená dnes pro automobily do 3,5t však musí být zachována, proto při realizaci celého náměstí nebude provedena v jedné úrovni jako obytná ulice či pěší zóna.

Přestože se ještě nenachází v městské památkové rezervaci, jedná se o historické náměstí, které by mělo být podle toho revitalizováno, tedy v kameni, který by se měl vrátit i na historický most přes Ohři. Na vozovce by se měla objevit klasická velká dlažební kostka, na chodnicích mozaiková kostka a na zájezdech k domům a parkovacích stáních drobná kostka střední.

Na průjezd navazují nové vozovky po zbývajícím obvodu náměstí a výjezd na Plzeňskou ulici. Chodníky kolem kruhové křižovatky by měly být provedeny obdobně jako na náměstí a do zelených ploch v okolí se musí vrátit vysoká zeleň.

Asfaltovou poušť je mimo hlavní silnici Plzeňskou potřeba nahradit kompletně dlažbou, poslední možnou variantou je i dlažba betonová kamennou napodobující.

Drobná architektura může být zastoupena kašnou v nové parkové ploše uprostřed náměstí, dále lemováním středu kruhové křižovatky a doplňky zídek vyrovnávacích, přístupů k přechodům, v rámci revitalizované parkové plochy u ostrohu pod pivovarem.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši u shromažďovacích ploch náměstí. Večerní osvětlení uličních prostor zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů, v ploše náměstí kolem kašny by mělo být zavedeno osvětlení stromů a kašny zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení mostu přes Ohři.

4. Žižkova a Krátká

Při kompletní přeměně veřejného prostranství musí dojít k vytvoření nových koridorů pro vedení všech druhů dopravy. Navazuje se na stávající provedení kruhové křižovatky s doplněnými cyklopruhy, směrem do ulice Žižkovy je proto počítáno s rozšířeními zasahujícími do zelených ploch. Tyto plochy je následně potřeba nově parkově upravit a vybavit mobiliářem.

Do provedení ulice v dlažbě není zasahováno, dojde pouze k dílčím úpravám. Je však potřeba zakázat umístění nádob na odpad podél opěrné zdi nad ulicí. Stejně provedení dlažeb je plánováno i v parku před navrženým městským objektem občanského vybavení a v ulici Krátké, která by se měla zcela proměnit v reprezentativní nástup na městské schody. Na vozovce by se měla objevit klasická velká dlažební kostka, na chodnicích mozaiková kostka a na zájezdech k domům a parkovacích stáních drobná kostka střední.

Pod městskými schody v parku vedená cyklostezka by měla mít asfaltový povrch šedé barvy, navazující chodníčky zkracující přes park cestu do Nákladní ulice nebo stoupající nad ulicí Žižkovou k vyhlídce by měly být vysypány pískem.

Drobná architektura může být zastoupena plastikou před budovou města a doplňky zídek u terénních hran podél chodníků.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši u shromažďovací plochy před plánovaným infocentrem, na rozšířeném chodníku u Kněžské brány a u vyhlídek v parkových plochách. Večerní osvětlení uličních prostor je změněno a doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů. V ploše kolem infocentra a brány by mělo být zavedeno osvětlení stromů a brány zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení hradeb a opěrných zdí v ulici.

5.Žižkova-Denisova, Červenka-Denisova

Revitalizace lesoparku lemuujícímu ostroh města mezi ulicemi Žižkova a Denisova naváže při řešení parteru na nový městský dům v Žižkově ulici a nový zásobovací dvůr s navazujícím parkingem pro rezidenty nad ulicí Denisovou.

Přestože se svahy ostrohu nenachází v městské památkové rezervaci, jedná se o historické území, které by mělo být podle toho revitalizováno, tedy v kameni, který by se měl vrátit i na příjezd k hradbám pod pivovarem. Na vozovce by se měla objevit klasická velká dlažební kostka, na chodníku do Denisovy ulice mozaiková kostka a na parkovacích stáních drobná kostka střední. Obnovené jezdecké schody k věži pivovaru a cesta pod hradbami s navrženým pokračováním na křižovatku Plzeňské a Denisovy jsou navrženy z kamenné dlažby mozaikové. Hlavní cesta v parku od Žižkovy až do ul. Červenka by měla být vysypána pískem mezi obrubníky.

Na parking pro rezidenty bude navazovat vstup do podchodu hradeb ke schodišti do farní zahrady, které by mělo mít kamenný portál.

Zeleň na ostrohu je přestárlá a v severní části je ohrožena sesuvy půdy. Během revitalizace s doplňováním nových dopravních staveb proto územní studie navrhuje po probírkách dosadbu nových dřevin mezi stávající, které pravděpodobně velmi prořídnu po důkladném zhodnocení jejich stavu.

Drobná architektura bude zastoupena množstvím vyrovnávacích a opěrných kamenných zdí podél vozovek, chodníků, schodiště a cest v rámci revitalizované parkové plochy kolem ostrohu.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši u shromažďovacích ploch a vyhlídkových míst a herních prvků v rámci možného dětského hřiště v revitalizovaném lesoparku. Večerní osvětlení lesoparku není zatím vůbec zavedeno a mělo by být doplněno jak u plánované komunikace k zásobovacímu dvoru a parkovišti (klasické uliční), tak o nasvětlení přechodů, cyklopřejezdů a vstupu pod hradby ke schodišti. V ploše kolem bývalé brány do hradu by mělo být zavedeno osvětlení stromů kolem nového schodiště a brány zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení hradeb a stromů podél cest v lesoparku.

6.Nákladní a navazující kousky ulic

Zásadní přeměna parteru této dopravní tepny se neplánuje, neboť projekt na obnovu je již zpracován, pouze územní studie obnovuje a upravuje využití některých prvků stávajících. Kamenná schodiště by měla být opravena spolu s opěrnými zdmi, pod Brankou ale stačí schodiště dvě do úrovně Nákladní ulice a pod ní. Na ostatní bezbariérové rampy navazující na cyklopruhu v ulici by měly navázat další, kterými by se mimo plánovaný výtah dalo dostat bezbariérově až k Brance.

Revitalizace prostoru pod Nákladní ulicí navržená územní studií je plánována s odkazem do minulosti, navržené nové členění vychází z historického uspořádání území. V případě průchodu k Brance se napojuje na pěší průchod Podměstím, který by ale nově končil podchodem pod

Nákladní ulic k výtahu, který by měl mít kamenný portál. Tyto prostory mimo památkovou rezervaci by měly být řešeny jako přechodové území kompletně dlažbou, poslední možnou variantou je i dlažba betonová kamennou napodobující. Na přístupu z Podměstí by byly vhodné vodní prvky zabudované přímo do dlažby.

Řešení dalších ploch kolem Nákladní ulice vyžaduje úpravy současných profilů - na křížení s ulicí Svatováclavskou kvůli umístění pásů pro cyklisty, kde pod městskými schody by navíc mělo dojít ke zvýšení vozovky do úrovně chodníků pro snazší napojení, ulice Zbyslavova by se měla stát obytnou ulicí s historickým uspořádáním a kamennou dlažbou, vjezdy do nového parkovacího domu budou v úrovni ul. Petra Bezruče a ul. Nákladní (zde jako zájezd do historického objektu a z něj mostem nad pěším průchodem do druhého patra parkingu), přístup na most přes Nákladní ulici z ulice Příkrá a z druhé strany od Divadla může využít historické uspořádání zástavby a parku ve svahu, most na rozhraní zón však může být moderní, naopak za ul. Karla IV. by již měla být plně respektována městská památková zóna s historizujícím uspořádáním všech doplňovaných staveb a upravovaného parteru.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši u shromažďovacích ploch a vyhlídkových míst. Dnešní skate park bude přesunut na jinou plochu mimo OP MPR (např. na plochu ke koupališti, za řeku, či jinou vhodnou plochu).

Drobná architektura bude zastoupena množstvím vyrovnávacích a opěrných kamenných zdí podél vozovek, chodníků, schodišť a cest v rámci revitalizované parkové plochy kolem Nákladní ulice. V místě bývalého vstupu do města u Husitské bašty by mohla vzniknout plastika ve formě cesty či schodů se sochami na obou stranách Nákladní ulice tento přístup připomínající.

Večerní osvětlení uličních prostor zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů, cyklopřejezdů, cyklostezky v parku, ramp a podchodů pod ulicí k výtahu. V ploše u parkovacího domu by mělo být zavedeno osvětlení stromů a fasád zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení hradeb nad nimi. Dále by mělo být provedeno osvětlení Zbyslavovy ulice a navazujících průchodů parkem vzhůru historizujícími lampami. Parková část ulice viz též následující bod.

7.Branka-Krátká, Branka-Dvořákova

Na promenádě v současnosti chybí cíle pro návštěvníky, tyto by mohly být zajištěny umístěním přírodních cvičebních pomůcek podél celé délky trasy. Chodníky pod hradbami by se mohly také proměnit v příjemnější - vysypané pískem mimo hlavní průchod od Branky do Podměstí a části vedené po hradbách. Zároveň by se promenáda měla stát lépe přístupnou – kromě již uvedených úprav u ulice Nákladní (viz bod 6.) by propojení novým přírodním schodištěm od druhé branky z ulice Dvořákovy přes Nákladní až do ulice Boženy Němcové navázalo na přírodní úpravy promenády. Parkovací dům mezi ulicemi Příkrá a Karla IV. by měl být zapuštěn do terénu, viditelnou částí by byl pouze obnovený dům na konci řady domů u křižovatky s ul. Karla IV. Další úpravy navážou na řešení parteru na ulici Nákladní.

Zeleň pod hradbami je přestárlá, během revitalizace s doplňováním nových dopravních staveb proto územní studie navrhuje po probírkách dosadbu nových dřevin mezi stávající, které pravděpodobně velmi prořádnou po důkladném zhodnocení jejich stavu.

Drobná architektura bude zastoupena množstvím vyrovnávacích a opěrných kamenných zdí podél chodníků, schodišť a cest v rámci revitalizované parkové plochy kolem hradeb.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši u průchodů do centra města a vyhlídkových míst a herních prvků v revitalizovaném parku.

Večerní osvětlení prostor promenády nasvětlením hradeb je zachováno, mělo by být doplněno v jižní části. V ploše kolem přírodního schodiště a nové lávky přes ulici Nákladní by mělo být dále zavedeno osvětlení stromů a lávky zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení hradeb a opěrných zdí v ulici.

8. Žižkovo náměstí (Loretánské) včetně navazujících uliček

Toto nejstarší náměstí bylo sice nedávno stavebně upraveno, do celkového uspořádání však nepronikly zásadní změny. Odlišení pojízdných pruhů od zbývajících ploch a včlenění půdorysu kaple do dlažby je v neorganizovaném parkování zcela nečitelné. S ponechaným půdorysem v dlažbě je nadále počítáno, ale ne tak striktně, aby se přerušilo umístění původních velkých stromů při východní straně náměstí. Nepravidelná valounová dlažba zůstane zachována, ale pouze na středu a v parkovacích stáních, pojízdné části budou zachovány také z dlažby řádkové velké, ale budou dle koncepce umístěny po obvodu náměstí s napojením navazujících uliček a také by měla tato dlažba olemovat půdorys kaple pro její zvýraznění (třeba jako kdysi okapový chodníček kolem stavby). Chodníky z mozaikové dlažby zůstanou zachovány a nové budou doplněny stejně. Při přeřešení náměstí a navazujících uliček by bylo vhodné sjednotit výškovou úroveň s chodníky nebo s plochou náměstí. Stávající mozaiky by mohly být rozebrány při řešení odvlhčení okolních budov a spolu s obrubníky posunuty do úrovně vozovky pro vyřešení úplné bezbariérovosti.

Kodaňský pás pro cyklisty kolem chrámu by měl být proveden z mozaikové dlažby v tmavší barvě než jsou chodníky, se vsazeným symbolem kola na jejich koncích v barvě světlé.

Kolem chrámu umístěné mříže jako plot by měly být odstraněny při řešení obsypů a odvětrání jeho základů (viz druhý odstavec kapitoly 2) a po umístění kačírku mezi pilíře by se již neměly vracet, mohou být nahrazeny nízkou kamennou zídou spíše jako vyvýšený obrubník. Naopak by se dokola chrámu měly vrátit i ostatní sochy, které byly v minulosti z Žižkova náměstí odstraněny.

Zeleň po obvodě náměstí by měla mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin, vždy jeden druh na jedné straně náměstí. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši po obvodě náměstí a u obnovované kašny. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřístupné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Drobná architektura bude zastoupena novou kašnou obnovenou ve středové části náměstí a navrácenými plastikami kolem chrámu.

Večerní osvětlení prostoru náměstí zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů. Nově by měl být osvětlen zespodu chrám a jednotlivé sochy včetně doplněných kolem něj, stejně tak nová kašna. Z budov pivovaru by zasloužil nasvětlení komín, přesunutý sud a nápis na fasádě. V ploše uličky u pivovaru by mělo být vyměněno osvětlení za historizující.

9. Josefa Hory

Proměna této ulice v ulici obytnou přepokládá zrušení rozdílných výškových úrovní povrchů komunikací, přičemž ale odlišení vozovky ve stávající dlažbě bude zachováno a tato bude protažena do celé délky ulice až k pivovaru spolu s mozaikovými částmi pochozími. Tyto stávající mozaiky by měly být rozebrány při řešení odvlhčení okolních budov a spolu s obrubníky posunuty do úrovně vozovky pro vyřešení úplné bezbariérovosti. Dlažební kostka střední použitá již dnes v ulici by se měla přesunout pouze na místa nově vymezených parkovacích stání.

Zeleň navržená v nejširších partiích ulice by měla mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin, pouze jeden druh na celou ulici. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Obnovovaný park v místě farní zahrady bude mít provedeny chodníky z mozaikové dlažby navazující na úroveň trávníků, v kterých budou vysazeny záhony květin a vzrostlá zeď malého vzrůstu, altán s vyústěním schodiště by měl být klasicizující.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši po obvodě zahrady a u altánu. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Drobná architektura může být zastoupena novou kašnou obnovenou ve středu zahrady a plastikami po jejím obvodě. Dále by měl být vyměněn neprůhledný plot směrem k pivovaru za stávající z náměstí.

Večerní osvětlení prostoru ulice zůstane zachováno a bude doplněno o osvětlení parku ve farní zahradě historizujícími lampami a spodním nasvětlením altánu se schodištěm. V části uličky směrem k pivovaru by mělo být vyměněno osvětlení za historizující.

10. Náměstí 5.května (Floriánské)

Náměstí zůstane rozvrženo stejně jako dnes, ale nedokončené stavební úpravy parteru po obvodě musí být změněny do podoby jako v navazujících veřejných prostranstvích. Vozovka hlavního průjezdu za radnici bude v kostce drobné střední různobarevné, na náměstí směrem do ul. Josefa Hory v klasické velké řádkové dlažbě, chodníky v dlažbě mozaikové, parkovací stání vyznačená nově kolem středové plochy náměstí budou ze střední kostky, parkovací stání v navazující ulici mohou být z dlažby velké řádkové a navíc zatravněné. Pouze navazující obousměrná část vozovky nebude výškově sjednocena s plochou náměstí jako obytné zóny. Stávající dlažba chodníků v obytné zóně bude rozebrána při řešení odvlhčení okolních budov a nová mozaika bude spolu s obrubníky v úrovni vozovky a středu náměstí pro vyřešení úplné bezbariérovosti. Střed náměstí bude řešen jednotnou dlažbou valounovou.

Zeleň navržená ve středové ploše náměstí a v chodnicích při hlavním průjezdu bude umístěna do mříží, spolu s ostatní zelení by měla mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin, pouze jeden druh na jedné straně veřejného prostranství. Popínavá zeď by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši kolem sloupu sv. Floriána. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Drobná architektura může být zastoupena novým provedením průchodu Mederovým domem k obnovenému schodišti pod hradby. Na to by mohlo navázat i večerní osvětlení fasády domu a portálu průchodu. Jinak večerní osvětlení prostoru náměstí zůstane zachováno a bude doplněno o spodní nasvětlení sloupu a stromů kolem něj tlumenými světly.

11. Hošťálkovo náměstí včetně navazujících uliček kolem radnice

Veřejný prostor je pozůstatkem minulých dob a potřebuje komplexní revitalizaci. Na část náměstí naproti podloubí územní studie umísťuje pěší zónu, která by obsahovala obnovenou mozaiku před chrámovou věží a oblázkovou dlažbu po řadu soch. Kodaňské pás pro cyklisty kolem chrámu by měl být proveden z mozaikové dlažby v tmavší barvě než navržené plochy chodníků, se vsazeným symbolem kola na jejich koncích v dlažbě v barvě světlé. Kolem chrámu vedená ulice do Žižkovy je u kaple velmi úzká, proto je pás pro cyklisty veden kolem chrámu). Provedení by mělo být ve střední dlažební kostce -vozovka v barvě tmavé pestrobarevné, chodníky a pěší zóna v barvě světlé – je však otázkou, zda všude zachovat střední velikost dlažby, zda by spíše neměla na chodník přijít klasická mozaika. Neodlišení velikosti dlažby

v ploše celého náměstí totiž dnes působí zmatečně. Stávající dlažba při fasádách bude rozebrána při řešení odvlhčení okolních budov a nová mozaika by se tedy mohla umístit.

Pro lepší organizaci plochy náměstí je do jeho středu umístěna alej stromů menšího vzrůstu, mezi jednotlivé stromy pak kolmá parkovací stání, která by mohla mít odlišen povrch provedením s klasickým velkým dlážděním včetně možného zatravnění. Nájezdy k domům by bylo vhodné zachovat ve střední kostce jako na vozovce, jenom v jedné tmavší barvě. Prostor při objektu WC je plánován k rozšíření spolu s navazujícími chodníky, dnešní stromy a parkovací stání úřadu jsou posunuty více do uličního prostranství.

Zeleň navržená kolem radnice i v ploše náměstí bude mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin, pouze jeden druh na jedné straně veřejného prostranství. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši na pěší zóně a u radnice. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Drobná architektura může být zastoupena novým provedením elektrických rozvaděčů pro osvětlení města v době akcí do pivních sudů v podloubí, zároveň je doporučeno změnit osvětlení podloubí na osvětlení jeho oblouků zespoda se světly v dlažbě. Večerní osvětlení prostoru náměstí zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů. Nově by měl být osvětlen zespoda chrám po celém obvodu a jednotlivé sochy kolem něj, stejně tak nové stromy tlumenými světly.

12.Náměstí Svobody včetně navazujících uliček Branka, Chmelnička

Veřejný prostor je pozůstatkem minulých dob a potřebuje komplexní revitalizaci, ve které však výrazně brání památkáři. Na celém náměstí až po zadní fasádu radnice ale územní studie umísťuje obytnou a občasnou pěší zónu s povrchy v jedné úrovni – vozovky by se posunuly výše. Vymezení pojížděných ploch by bylo nově vytvořeno v některých částech kamennými patníky (kruhovými se zaoblením vršku) mezi vozovkami a plochami pro pěší. Vozovka by měla být ve střední kostce v barvě tmavé různobarevné, chodníky a pěší zóna v barvě světlé – je však otázkou, zda ve středu náměstí zachovat střední velikost dlažby, zda by spíše neměla na střed a do všech podloubí přijít klasická mozaika. Neodlišení velikosti dlažby ve středu celého náměstí totiž dnes působí nepřívětivě. Zároveň by bylo vhodné vyměnit nepravidelný vzor dlažby na stranách sloupu za zatravněnou plochu. Stávající dlažba při fasádách bude rozebrána při řešení odvlhčení okolních budov a nová mozaika by se tedy mohla umístit všude.

Část náměstí při podloubí bude nadále vyhrazena především dopravě, na upravenou vozovku u podloubí navazuje podélné parkovací stání místo části dnešního chodníku. Pro lepší organizaci plochy náměstí jsou také v dlažbě zvýrazněna kolmá parkovací stání, která by mohla mít odlišen povrch provedením s klasickým velkým dlážděním včetně možného zatravnění, podobně by mohla být řešena i stání podélná po obvodě náměstí. Nájezdy k domům by bylo vhodné zachovat ve střední kostce jako na vozovce, jenom v tmavší barvě.

Prostor při vstupu na náměstí z třídy Obránců míru je přeřešen maximálním přiblížením ploch chodníků a zachování pouze nejnutnějšího průjezdného profilu na vozovkách, dnešní střed náměstí je posunut výrazně blíže vstupu. Stejně řešení jako na náměstí by mělo být provedeno i v ulici u Chmelničky.

Zeleň navržená kolem radnice i v jižní části náměstí bude umístěna do mříží nad vytvořenými volnými prostory v dlažbě s lemováním obrubníky a s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši na pěší zóně a u radnice, jejich koncentrace by měla rovnoměrná po obvodu celé plochy náměstí. Kamenné lavice kolem fontány by měly být odstraněny. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Drobná architektura může být zastoupena novým provedením elektrických rozvaděčů pro osvětlení města v době akcí do pivních sudů v podloubí, zároveň je doporučeno změnit osvětlení podloubí na osvětlení jeho oblouků zespoda se světly v dlažbě. Večerní osvětlení prostoru náměstí zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů. Nově by měla být osvětlena navržená socha Boreše jako stávající sloup, stejně tak nové stromy tlumenými světly.

13. Jiráskova, Poděbradova

Prostor ulic vedoucích na náměstí je přeřešen maximálním rozšířením ploch chodníků a zachování pouze nejnужnějšího průjezdného profilu na vozovkách, vše v jedné rovině obytné ulice, s vymezenými místy pro parkování, která by mohla mít odlišen povrch provedením s klasickým velkým dlážděním včetně možného zatravnění. Vozovka by zůstala v barvě tmavé ve střední kostce, byla by posunuta výše, chodníky v barvě světlé v mozaikové dlažbě. Nájezdy k domům by bylo vhodné zachovat ve střední kostce jako na vozovce. Vozovka by se však posunula do úrovně chodníků. Stávající dlažba při fasádách bude rozebrána a zpět složena při řešení odvlhčení okolních budov.

Zeleň navržená v ulici bude umístěna do mříží nad vytvořenými volnými prostory v dlažbě s lemováním obrubníky a s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši před bývalým pivovarem. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad jsou plánovány podzemní ve vedlejší uličce ke chmelniče.

Drobná architektura může být zastoupena novým provedením elektrických rozvaděčů pro osvětlení města v době akcí do pivních sudů. Večerní osvětlení prostoru ulic zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů. Nově by měly být osvětleny nové stromy tlumenými světly.

14. Chelčického náměstí a navazující uličky, výjezd za hradby

Náměstí prošlo nedávno revitalizací, do celkového uspořádání však nepronikly zásadní změny. Jeho odstrčená poloha by mohla být změněna propojením Obloukové ulice přes něj za hradby. Odlišení pojízdného pruhu od zbývajících ploch je ve středu náměstí nevhodné a při včlenění půdorysu kostelíka do dlažby je v neorganizovaném parkování tento zcela nečitelný. S ponechaným půdorysem v dlažbě je nadále počítáno, ale ne tak striktně, aby se přerušilo umístění původních velkých stromů na obou delších stranách náměstí. Nepravidelná valounová dlažba zůstane zachována a doplněna na středu, v parkovacích stáních bude použita také nebo tu bude velká řádková dlažba, pojízdné části nebudou odlišeny (zrušení dlažby řádkové velké) vyjma průjezdu z Obloukové ulice za hradby. Chodníky z mozaikové dlažby zůstanou zachovány a nové budou doplněny stejně. Při přeřešení náměstí a navazujících uliček by bylo vhodné sjednotit výškovou úroveň chodníků s plochou náměstí, nové chodníky na výjezdu za hradby by naopak byly výše. Stávající mozaiky by mohly být rozebrány při řešení odvlhčení okolních budov a spolu s obrubníky posunuty do úrovně vozovky pro vyřešení úplné bezbariérovosti. Výjezd za hradby by byl proveden stejně jako u ulice Obloukové (viz bod 17.).

Zeleň po obvodě náměstí by měla mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin, pouze jeden druh na náměstí vyjma jednoho dominantního stromu v rohu.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši v místech rozšířených chodníků se stromy a za hradbami. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Drobná architektura je zastoupena vyrovnávacími zídkami při svažování bočních uliček k Nádražním schodům a v prostoru za hradbami u nového schodiště, cyklostezky a cesty pod hradbami.

Večerní osvětlení prostoru náměstí zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a hradeb. Nově by měly být osvětleny zespodu největší stromy. Z budov by zasloužil nasvětlení bývalý hotel.

15.Červenka, U Plynárny, Nádražní schody

Stávající dlažba při fasádách bude rozebrána a zpět složena při řešení odvlhčení okolních budov, při této příležitosti budou chodníky posunuty do jedné úrovně s vozovkou pro vytvoření obytné ulice.

Klasické uspořádání ulice Červenka by ale mělo být zachováno a protaženo po celé její délce, tj. chodník na jedné a parkovací stání v zeleni na zatravněné klasické velké řádkové dlažbě na druhé straně, přerušené zájezdy k domům a travnatými plochami.

Ulice U plynárny pouze potřebuje sjednotit dlažbu směrem do ulice Nádražní schody.

Ulice Nádražní schody je navržena k přeřešení v oblasti křižovatky s ulicí Červenka, byla by zde zrušena studna. Po celé délce Nádražních schodů je potřeba sjednotit mozaikovou dlažbu na chodnících a klasickou velkou řádkovou dlažbu na vozovkách.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši v místech parkových ploch, případně rozšířených chodníků se stromy. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Zeleň po obvodě křižovatky by měla mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin, pouze jeden druh na celém prostoru.

Drobná architektura je zastoupena vyrovnávacími zídkami při svažování bočních uliček k Nádražním schodům a u nové cyklostezky a navazujících cest v novém parku.

Večerní osvětlení prostoru ulic zůstane zachováno, na Nádražních schodech vespod by mělo být vyměněno za historizující a bude doplněno o nasvětlení přechodů a hradeb. Nově by měly být osvětleny zespodu největší stromy. Z budov by zasloužil nasvětlení altán vedle schodiště.

16.Dlouhá včetně uličky za Synagogou

Klasické uspořádání Dlouhé ulice je zachováno vyjma několika úprav na křížení s bočními ulicemi. Stávající dlažba při fasádách bude rozebrána a zpět složena při řešení odvlhčení okolních budov. Mozaika použitá na chodnících bude doplněna při řešení prostranství a chodníků u ulice Obloukové, Chmelnička a za Synagogou (zde také velká řádková dlažba na vozovce). Stejná řádková dlažba může být použita pro vyznačení kolmých parkovacích míst včetně zatravnění, případně i parkovacích míst podélných jinde. Na zájezdech k domům bude použita tmavá kostka střední.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši v místech parkových ploch, případně rozšířených chodníků se stromy. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřístupné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Zeleň je zastoupena na křiženích s uličkami a měla by mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin a případným krytím mříží, pouze jeden druh na celém prostoru. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Drobná architektura je zastoupena vyrovnávacími zídkami při svažování bočních uliček, u Nádražních schodů a u nově upravovaných prostranství.

Večerní osvětlení prostoru ulice zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů. Nově by měly být osvětleny zespodu stromy tlumenými světly. Z budov je nasvětlena synagoga.

17.Oblouková

Klasické uspořádání Obloukové ulice je zachováno vyjma několika úprav na křižení s bočními ulicemi. Stávající dlažba při fasádách bude rozebrána a zpět složena při řešení odvlhčení okolních budov. Mozaika použitá na chodnících bude doplněna při řešení prostranství a chodníků u ulice Dlouhé a u výjezdu za hradby. Velká řádková dlažba může být použita v ulici pro vyznačení parkovacích míst podélných. Na zájezdech k domům bude použita tmavá kostka střední.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši v místech rozšířených chodníků se stromy a na průchodech za hradby. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřístupné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Zeleň je zastoupena na křiženích s uličkami a měla by mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin a případným krytím mříží, pouze jeden druh na celém prostoru. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Drobná architektura je zastoupena vyrovnávacími zídkami u nově upravovaných prostranství.

Večerní osvětlení prostoru ulice zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů. Nově by měly být osvětleny zespodu stromy na křižovatkách tlumenými světly.

18.Dvořákova

Uspořádání Dvořákovy ulice může být zachováno vyjma několika úprav na křižení s bočními ulicemi, vhodnější je proměna této celé jednosměrné ulice v ulici obytnou a zamezení vjezdu do bočních uliček kromě dopravní služby. Vozovka je z kostky drobné střední různobarevné. Stávající dlažba při fasádách bude rozebrána a zpět složena při řešení odvlhčení okolních budov. Mozaika použitá na chodnících bude doplněna při přeřešení prostranství a chodníků před divadlem a muzeem. Pás pro cyklisty v opačném směru bude proveden ze střední kostky v tmavší barvě než plochy chodníků, se vsazeným symbolem kola na jejich koncích a směrovkami v dlažbě v barvě světlé. Velká řádková dlažba může být použita v ulici pro vyznačení parkovacích míst kolmých, případně podélných. Na zájezdech k domům bude použita tmavá kostka střední. Toto uspořádání umožní zároveň obousměrný provoz v celé ulici v době konání akcí na náměstí Svobody.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši v místech rozšířených chodníků se stromy a v parkových plochách. Umístění nádob na odpady mimo

objekty by mělo být nepřipustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Zeleň je zastoupena v rozšířených uličních prostorech a měla by mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin a případným krytím mříží, pouze kombinace dvou druhů na celém prostoru. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Drobná architektura je zastoupena vyrovnávacími zídkami u nově upravovaných prostranství.

Večerní osvětlení prostoru ulice zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů. Nově by měly být osvětleny zespodu stromy tlumenými světly. Z budov by zasloužilo nasvětlení divadlo a muzeum.

19. Pod Střelnicí, Kruhové náměstí

Klasické uspořádání ulice Pod Střelnicí je zachováno vyjma několika úprav na křížení s bočními ulicemi a umístění cyklistických pásů podél ní i na Kruhovém náměstí, na vozovkách je všude dlažební kostka drobná střední. Na ulici se napojuje jednosměrný výjezd z centra s cyklistickým pásem v opačném směru směrem Chelčického náměstí. Místo zrušené střelnice je veden paralelně další chodník podél hradeb, všechny se sbíhají u nového přemostění ulice Pod Střelnicí. Mozaika použitá na chodnících bude doplněna při řešení prostranství a chodníků na přemostění, na schodištích a u výjezdu za hradby. Pás pro cyklisty by byl proveden se vsazeným symbolem kola na jejich koncích a směrovkami v dlažbě v barvě světlé. V ulici Pod Střelnicí by byla v cyklopásech nově tmavá střední kostka, která se uplatní i na zájezdech k domům.

Na Kruhovém náměstí by měla být časem vyměněna betonová dlažba na pěší zóně za klasickou mozaiku. Navazující uličky Tyršova a Masarykova by měly být vydlážděny, část uličky Tyršova do náměstí pak zvednuta do úrovně chodníků. Velká řádková dlažba by měla být použita pro vyznačení parkovacích míst kolmých.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši v místech rozšířených chodníků se stromy a na průchodech parkem. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřipustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Zeleň je nově kolem autobusového nádraží a měla by mít vytvořeny volné prostory v dlažbě lemované obrubníky s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin a případným krytím mříží, pouze jeden druh na celém prostoru. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Drobná architektura je zastoupena vyrovnávacími zídkami u nově upravovaných prostranství, betonové opěrné zdi by měly být nahrazeny kamennými.

Večerní osvětlení ulice bude vyměněno za historizující, osvětlení prostoru náměstí a autobusového nádraží zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů. Nově by měly být osvětleny zespodu největší stromy, které by navázaly na osvětlení nového přemostění ulice a nasvětlení hradeb.

20. U Odborů, Jakubská

Prostor ulic vedoucích k centru města je přeřešen maximálním rozšířením ploch chodníků a zachování pouze nejnutnějšího průjezdného profilu na vozovkách. V ulici U Odborů a navazujícím odbočením části Jakubské je vše v jedné rovině obytné ulice, vozovky by byly posunuty výše, včetně nového zájezdu do podzemních garáží v parku nad ulicí Pod Střelnicí. Vozovka by měla dostat také dláždění v Jakubské a na její spojnici do ul. U Odborů. Parkoviště v

Jakubské má vymezena místa pro parkování, která by mohla mít odlišen povrch provedením s klasickým velkým dlážděním včetně možného zatravnění. Zájezdy k domům jsou v tmavé střední kostce. Stávající dlažba při fasádách bude rozebrána a zpět složena při řešení odvlhčení okolních budov, některé části jsou rozšířeny a doplněny.

Zeleň navržená v ulici Jakubské bude umístěna do mříží nad vytvořenými volnými prostory v dlažbě s lemováním obrubníky a s celkovou velikostí podle předpokládaného vzrůstu vysazených dřevin. Popínavá zeď by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši v místech rozšířených chodníků. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad jsou plánovány podzemní.

Drobná architektura je zastoupena vyrovnávacími zídkami u nově upravovaných prostranství.

Večerní osvětlení prostoru ulice zůstane zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů. Nově by měly být osvětleny zespodu stromy tlumenými světly. Z budov by zasloužily nasvětlení ty na rohu Jakubské.

21. Pod Střelnicí-Chelčického nám., U Odborů- Pod Střelnicí

Bývalý hradební příkop by se měl stát obdobnou promenádou na východní straně hradeb, jako je dnes jeho pokračování na straně západní. Chodníky pro pěší mimo hlavní trasy na přemostění ulice Pod Střelnicí a nového výjezdu za hradby by měly být vysypány pískem, schodiště nová a hlavní trasy by měly dostat mozaikovou dlažbu. Viz též předchozí body 19. a 20. Zájezd k domům by měl být proveden ve střední kostce. Na promenádě v současnosti chybí cíle pro návštěvníky, tyto by mohly být zajištěny umístěním přírodních cvičebních pomůcek v jižní části parku do ulice U Odborů, jeho severní část využije nový parkovací dům.

Zeleň je přestárlá, během revitalizace s doplňováním nových dopravních staveb proto územní studie navrhuje po probírkách dosadbu nových dřevin mezi stávající, které pravděpodobně velmi prořídnu po důkladném zhodnocení jejich stavu.

Drobná architektura bude zastoupena množstvím vyrovnávacích a opěrných kamenných zdí podél chodníků, schodišť a cest v rámci revitalizovaných parkových ploch.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši u průchodů do centra města a vyhlídkových míst a herních prvků v revitalizovaném parku.

Večerní osvětlení prostor nové promenády by mělo být doplněno o nasvětlení hradeb. V parkové ploše kolem cest a schodišť by mělo být dále zavedeno osvětlení stromů zespoda, které by navázalo na spodní osvětlení nové lávky.

22. třída Obránců Míru

Klasické uspořádání třídy Obránců míru je zachováno, ale dochází k rozšíření všech chodníků a doplnění míst pro zásobování. Dále dochází k několika úpravám na křížení s bočními ulicemi. Část ulice od křížení s Obloukovou a Dvořákovou je zvednuta do jedné výškové úrovně s chodníky jako obytná ulice. Na vozovkách je všude velká dlažební kostka.

Mozaika použitá na chodnících bude doplněna při řešení prostranství jako v podloubí. Ze střední kostky v tmavší barvě než plochy chodníků, se vsazeným symbolem bude v ulici vyznačeno parkování zásobování.

Na navazujícím Kruhovém náměstí bude časem vyměněna betonová dlažba na pěší zóně za klasickou mozaiku. Navazující slepá ulička na třídu by měla být vydlážděna a zvednuta do úrovně chodníků jako obytná ulice.

Z mobiliáře by měly být umístěny lavičky spolu s cyklostavy a odpadkovými koši v místech rozšířených chodníků na koncích zásobovacích pruhů a na vstupu z Kruhového náměstí. Umístění nádob na odpady mimo objekty by mělo být nepřípustné mimo den svozu odpadů, nádoby na tříděný odpad musí být podzemní.

Zeleň je nově možná pouze jako doplněk fasád. Popínavá zeleň by byla vysazena do dřevěných truhlíků přisazených k fasádám nad terénem.

Drobná architektura může být zastoupena ve vybavení podloubí, např. novým provedením elektrických rozvaděčů pro osvětlení města v době akcí do pivních sudů.

Večerní osvětlení ulice bude zachováno a bude doplněno o nasvětlení přechodů a cyklopřejezdů. Nově je doporučeno změnit osvětlení podloubí na osvětlení jeho oblouků zespoda se světly v dlažbě.

3) KONCEPCE OBJEKTŮ

Analýza proluk

Většina proluk byla popsána v průzkumové části územní studie. Během zpracování návrhu došlo k otevření možností využití dalších míst, které se dříve zdály být nezastavitelné. Jako stavební proluku lze také hodnotit prostory kolem Nákladní ulice, nad ulicí Pod Střelnicí a Denisovou, kde původně zástavba také byla. Naopak polorozbořené domy v MPR územní studie za proluky nepovažuje, domy by měly být obnoveny do původního stavu (např. v ul. Josefa Hory a na náměstí 5. května). Číslování proluk níže je odlišné od číslování veřejných prostranství.

1. Proluka na křížení ulic Karla IV. a Nákladní

Na rozdíl od dosud zpracovaných koncepcí města územní studie uvažuje s touto prolukou na p.č.597 pouze jako málo zastavitelnou, s upřednostněním veřejného prostranství se zelení. Popis parteru je součástí předchozích kapitol pod bodem 6. Zbytky opěrného zdiva (již pouze v katastru) na jedné straně by doplnila nová část věže s brankou na straně druhé.

Řada domů navazující dnes pod hradbami v Nákladní ulici by mohla být doplněna podzemními garážemi s výjezdem na povrch ve formě obnoveného domu na původním půdoryse. Při jejich jednom podzemním podlaží je zde možno umístit 45 aut rezidentů z navazující ulice Dvořákovy. Navazovat bude též nová lávka pro pěší a cyklisty nad Nákladní ulicí.

2. Proluka vedle autobusového nádraží a využití u ulice Pod Střelnicí

Při uvažovaném využití terénu je zde 24 aut. Navazuje přímý průchod do Obloukové ulice a je též navržena nová lávka pro pěší a cyklisty nad ulicí Pod Střelnicí. Popis parteru je součástí předchozích kapitol pod bodem 21. Na straně ulice pod Střelnicí do ulice U Odborů je navržen částečně podzemní parkovací dům, který při uvažovaných dvou podzemních podlažích a využití střeše umožní umístit 150 aut návštěvníků i rezidentů z ulice Obloukové.

3. Proluka na rohu Dlouhé a Poděbradovy ulice

Tato parcela je dnes využívána pro parkování, památkáři však požadují jediné výstavbu obytné budovy, proto územní studie navrhuje nový dům s přízemím využitým pro skryté parkování 20 aut navázaných na průjezd do vnitrobloku. Budova by měla celkem 2 nadzemní podlaží a podkroví se sedlovou střechou navázanou na okolní objekty.

4. Proluka ve vnitrobloku Dlouhé

Parcela č. 151 není dnes vůbec využívána. Památkáři požadují jediné výstavbu obytné budovy, proto územní studie navrhuje nový dům s přízemím využitým pro skryté parkování 20 aut navázaných na průjezd do vnitrobloku. Budova by měla celkem 2 nadzemní podlaží a podkroví s valbovou střechou.

5. Proluka v Dlouhé u Policie

Tato parcela je dnes využívána pro parkování Policie, památkáři požadují zachování přízemních historických garáží, proto územní studie navrhuje nový parkovací dům nad nimi s přízemím nadále využitým pro skryté parkování 20 aut navázaných na průjezd do vnitrobloku. Budova by byla zvenku provedena jako běžný bytový dům s fasádou a valbovými střechami, za kterými by ale měla celkem 4 -5 nadzemních podlaží parkingu a bez přízemí by se zde vešlo 90 aut rezidentů z Dlouhé a navazujících ulic a náměstíček.

6. Farní zahrada a parkování pod hradbami u zásobovacího dvora pivovaru

Parcela pod pivovarem pod hradbami je dnes opuštěná, ale mohla by být znovu napojena na ulici Denisovu a při této příležitosti by navazující část byla využívána pro parkování na terénu navázané na průchod a schodiště do obnovené farní zahrady. Popis parteru je součástí předchozích kapitol pod bodem 9. Parking by byl pro 70 aut rezidentů z ulice Josefa Hory a navazujících náměstí, k tomu dalších 15 míst pivovaru.

7. Proluky mezi Žižkovou a Krátkou ulicí

V ulici Žižkově dnes stojí pouze polovina z původní zástavby, územní studie navrhuje kompletní dostavbu vyjma úzké parcely nejbližší bráně. Mezi stávající bytové domy jsou doplněny hmotově obdobné objekty, které mají vyřešeno vlastní parkování na pozemku. Dům na parcele č. 30/1 by byl pouze garážový pro rezidenty, měl by 2 podzemní, resp. nadzemní podlaží (z ulice Krátké), střecha by byla využita také (pro parkování návštěv) z ulice Žižkovy, celkem by zde vzniklo 15 míst, dostupnost pater by zůstala po stávajícím schodišti. Dům na parcele č. 33 by byl rozdělen na část obytnou přistavěnou k domu č.p.524 se dvěma nadzemními podlažními a sedlovou střechou a část parkovací s jedním podzemním podlažím a plochou střechou v úrovni Žižkovy ulice vedle domu č.p.522, kam by se vešlo 8 aut rezidentů a jejich návštěv. Nejdůležitější částí dostavby bloku by ale bylo vytvoření nového čela Žižkovy ulice směrem od Plzeňské, kde územní studie uvažuje se stavbou městského domu na parcelách č. 27 a 28, který by měl 1 nadzemní podlaží plus ustupující patro z ulice Žižkovy a další podlaží směrem do Krátké ulice podzemní. V návaznosti na tuto budovu by vzniklo nové parkoviště se 14 místy pro návštěvníky. Další informace o úpravě parteru jsou součástí kapitoly 1) a 2) pod bodem 4.

8. Proluky kolem Nákladní ulice

Nákladní ulice bývala v minulosti kompletně obestavěná, z čehož se ale dochoval pouze zlomek zástavby u dnešní ulice Zbyslavovy a u křížení s ulicí Příkrou. Dále byly kompletně obestavěny i blízké hradby města, z čehož se dochoval pouze jediný objekt u Branky a část budov za křížením s ulicí Karla IV směrem na Kruhové náměstí. Nová zástavba Podměstí je tak úplně odtržena od historického centra, což se dle platného územního plánu má změnit. Územní studie využívá všechny volné plochy včetně těch, které by potřebovaly změnit i v územním plánu.

První prolukou mimo řešené území územní studie je odstraněná zástavba u ulice Zbyslavovy, kde na parcele č. 700 by mohl vzniknout nový bytový dům s 4 nadzemními podlažními a podkrovím vytvářející rozumnější přechod historické zástavby do zástavby sídlištní s parkováním na vedlejší parcele. Navazovaly by řadové rodinné nebo bytové domy mezi stávajícími a na pozemku č. 690 se 2 nadzemními podlažními a podkrovím s parkováním na vlastním pozemku.

Další prolukou je plocha mezi ulicí a školou určená k výstavbě podzemního parkingu. Navržený parkovací dům by měl jedno až dvě podzemní podlaží, střecha by navazovala na úroveň Nákladní ulice - dnešního parkoviště, které by rozšiřovala, navazoval by běžný terén (zelené střechy) s výsadbou stromů. Dnešní skate park by byl přesunut na jinou plochu mimo OP MPR (např. na plochu ke koupališti, za řeku, či jinou vhodnou plochu). Rozsah garáží by byl od ulice Zbyslavovy až po průchod k Brance, z obou těchto stran by do nich vedly vstupy, které by byly doplněny o výstup na střechu do úrovně Nákladní v místě jednoho z původních objektů v tomto místě stojících, který by měl jedno nadzemní podlaží. Celkem by zde mohlo být umístěno 320 vozidel rezidentů z Hošťálkova náměstí a náměstí Svobody a parkoviště by pojmul dalších 180 aut návštěvníků města.

Informace o úpravě okolního parteru jsou součástí kapitoly 1) a 2) pod bodem 6. a 7.

9. Proluka u Husitské bašty

Územní studie navrhuje pouze částečnou dostavbu proluky na pozemku č. 274/1 bytovým nebo rodinným domem se 2 nadzemními podlažími a podkrovím, kde přízemí by bylo využíváno pro parkování rezidentů a bylo by zde možné umístit 15 aut.

Informace o úpravě okolního parteru jsou součástí kapitoly 1) a 2) pod bodem 7. a 18.

V proluce by také mohla vzniknout obnova propojení schodištěm do Nákladní ulice.

10. Proluka ve Dvořákově ulici

Využití této proluky na pozemcích č. 309/1 a 310 není památkáři umožněno pro zástavbu, je zde proto umístěno parkoviště a veřejný park. Informace o úpravě parteru jsou součástí kapitoly 1) a 2) pod bodem 18.

11. Proluka na rohu Jakubské a Tyršovy

Územní studie navrhuje odstranit stávající řadové garáže a využít proluku v zástavbě na jejich pozemcích a na pozemcích č. 434 a 426/1 domem s komerčním a administrativním využitím se 2 nadzemními podlažími a podkrovím a až 2 podzemními podlažími využívanými pro parkování. Bylo by zde možné umístit až 40 aut.

Informace o úpravě okolního parteru jsou součástí kapitoly 1) a 2) pod bodem 20.

Základní koncepce využití

Koncepce využití řešeného území je popsána v předchozích kapitolách dle jednotlivých veřejných prostranství a jednotlivých proluk. Využití v celém území ale podléhá především platnému územnímu plánu, v němž bude pro řešení některých konkrétních koncepcí potřeba provést změny uvedené v poslední kapitole územní studie. Mimo to by měla na územní studii především Městské památkové rezervace navázat územní studie celé Městské památkové zóny.

Regulace objektů – funkční využití a prostorové uspořádání

Regulace objektů v řešeném území je dána platným územním plánem. Územní studie se snaží upřesnit podmínky zastavitelnosti volných ploch – proluk v předchozím textu. Celkovou podrobnou regulaci historického území města Žatce však může zajistit jedině nový regulační plán centra města. Podrobnější územní studie navržené v poslední kapitole této textové části mohou dořešit jednotlivá veřejná prostranství a proluky ve větší podrobnosti než bylo dohodnuto pro celkové koncepční řešení této rozsáhlé územní studie.

4) PODROBNÉ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Veškeré údaje o uspořádání veřejných prostranství jsou uvedeny v předchozích kapitolách. V této kapitole jsou řešeny doplňující informace k těmto prostranstvím z hlediska dopravní obsluhy a konkrétních profilů uličního prostoru pod stejným číslováním.

Prostorové a provozní uspořádání

Územní studie navazuje na stávající uspořádání dopravní infrastruktury, neboť musí využívat stejné uliční profily jako dnešní komunikace. Dochází pouze k jejich rozšíření, případně rozšíření koridorů různých druhů dopravy v uličním profilu tak, aby se zajistila větší bezpečnost a komfort jejich užívání především pro pěší a cyklisty. Na to navazuje i zavedení mimoúrovňového křížení rozdělených koridorů pro vozidla a ostatní uživatele – přemostění Nákladní a Pod Střelnicí lávkami, podchody pod Nákladní ulicí k výtahům a doplňkovými podzemními schodišti.

Územní studie rozděluje dopravní koncepci na část v MPR a mimo centrum. V MPR dochází k velkému zklidnění převážné většiny všech náměstí a navazujících uliček, nově se jedná o obytné zóny nebo pěší zóny (MOB) funkční skupiny D1. Obsluha MPR místními komunikacemi obslužnými (MO funkční skupiny C) je zajištěna skrze vjezd třídou Obránců Míru, navazující ulicí Obloukovou s novým výjezdem z centra přes okraj Chelčického náměstí za hradby, dále prochází průjezd centrem navazující ulicí Dlouhou s propojením přes okraj náměstí 5.května za radnici a přes okraj Hošťálkova náměstí do ulice Žižkovy. Ostatní komunikace v MPR jsou také upraveny do podoby obytných zón. V MPR by byl zaveden systém placeného stání přes pracovní den po uplynutí 4 hodin od příjezdu do centra na základě kamerového systému na vjezdech a výjezdech z MPR. Výjimku by měli rezidenti. Pokud by rezidenti neměli stání na vlastním pozemku, měli by možnost využívat především nové parkovací domy napojené na centrum. Jejich umístění je v prolukách v centru města a v parkovacích podzemních domech nebo na povrchových parkovištích v návaznosti na prostory pod hradbami města. Stání v ulicích by se tak uvolnila pro všechny návštěvníky centra. Celkový počet stání v MPR v ulicích a na náměstích je po úpravách cca 320 míst.

Mimo MPR jsou zachovány důležité sběrné místní komunikace (MS funkční skupiny B) Osvoboditelů-Chomutovská, Nákladní-Svatováclavská, ale Nákladní-Pod Střelnicí není do této skupiny zařazena kvůli většímu stoupání a také Plzeňská, protože není místní komunikací. Obsluha je v návaznosti na historické centrum tedy řešena místními komunikacemi obslužnými (MO funkční skupiny C) Nákladní-Pod Střelnicí, Karla IV. a třída Obránců Míru. Obslužná komunikace je také spojnice Jakubská-Tyršova, ale jednosměrně, a průjezd skrze Žižkovo náměstí na most přes Ohři pro vozy do 3,5t. Ostatní komunikace mimo MPR jsou upraveny do podoby obytných zón (MOB) funkční skupiny D1 nebo se jedná o samostatné cyklostezky funkční skupiny D2 nebo cesty ve formě účelových komunikací. Mimo MPR by se systém parkování neměnil, ale na základě případné budoucí studie městské památkové zóny by i zde bylo možno stanovit podobnou koncepci parkování jako v centru. Ulice mimo MPR jsou nadále využívány rezidenty i návštěvníky bez omezení, je zde po úpravách cca 200 míst.

Základní návrhové parametry

Mimo MPR:

0. Ulice Osvoboditelů – MK funkční skupiny B /C

Uliční profil je 13,5m minimum, na mostě přes Ohři 9,5m, navržený typ místní komunikace sběrné je MS2 13,5/7,5/50 s oboustrannými kodaňskými pásy š.2m a chodníky oddělenými zelení min. šířky 1,5m a přes most stávající MO2 9,5/6/30 s oboustranným chodníkem 1,5m.

V ulici Osvoboditelů nejsou vymezena žádná parkovací stání, v navazujících parkových plochách nebo na druhé straně u vjezdů na pozemky by ale mohla být podélná stání zřízena (6ks, předpoklad š. 2,25m, d.6m).

1. Ulice Chomutovská – MK funkční skupiny B

Uliční profil je 16,5m minimum, navržený typ místní komunikace sběrné je po ulici Stroupečskou od ulice Osvoboditelů MS2 16,5/7,5/50 s oboustrannými kodaňskými pásy š.2m a chodníky na jedné straně oddělenými zelení min. šířky 2,25m a na druhé min.š. 1,5m, za ulicí Stroupečskou pak MS2 16,5/7,5/50 s oboustrannými integrovanými jízdními pásy pro cyklisty š.1,25m a chodníky oddělenými částečně zelení pouze na jedné straně, oba min. šířky 2,25m.

Ulice Chomutovská je výrazně upravena a parkování je možné pouze podélné v zálivech mezi stromy pro max. 36 vozidel (předpoklad š. 2,25m, d.6m).

2. Ulice Jana Herbena – MK funkční skupiny C / D1

Uliční profil je 12,0m minimum, u nádraží neomezený, navržený typ místní komunikace obslužné v části od Chomutovské po nádraží MO2 20,0/7,5/30 s jednostranným sdruženým koridorem chodníku a cyklostezky min. šířky 3m a komunikace se smíšeným provozem od nádraží po ul. Osvoboditelů MOb2 12,0/4,5-6,0/30 s oboustrannými pásy pro chodce š.2,0m a integrovanou zelení a provozem cyklistů.

V ulici Jana Herbena dochází na větší části k reorganizaci parkování, úpravami je omezeno na 29 míst podélných plus 32 kolmých stání před Západním nádražím.

3. Husitské náměstí – MK funkční skupiny C / D1

Uliční profil je 12,5m minimum, na mostě přes Ohři 9,5m (viz bod 0.), na průjezdu k mostu navržený typ místní komunikace obslužné je MO2 12,5/6,0/30 s oboustrannými chodníky min. šířky 1,5m, ve zbývající části náměstí je předpokládána pěší zóna či obytná ulice. Při ulici Plzeňské jsou stávající chodníky š. 2,25m.

Na Husitském náměstí řeší územní studie pouze průjezd na most od ulice Plzeňské, zbývající část je mimo řešené území a bude zpracována podrobnější dokumentací. Parkování je zde pro 6 aut (předpoklad š. 2,25m, d.6m), další místa na zbývající části náměstí po obvodu nezapočítáváme (cca 20ks).

4. Ulice Žižkova a Krátká – MK funkční skupiny C a D1

Uliční profil je 7,5m minimum, v Žižkově navržený typ místní komunikace obslužné je MO1 7,5/5,5/30 s jednostranným integrovaným jízdním pásem pro cyklisty proměnné šířky a jednostranným stávajícím chodníkem min. šířky 1,5m, v ulici Krátké je komunikace se smíšeným provozem MOb2 16,0/5,0-6,0/30 s integrovaným provozem chodců a cyklistů.

Ulice Žižkova je v územní studii uvažována i občasně obousměrná, což neumožňuje využívat ji pro parkování, které se proto přesouvá do navazujících proluk (viz bod 7. předchozí kapitoly) přístupných i z ulice Krátké.

5. Žižkova-Denisova, Červenka-Denisova – MK funkční skupiny C a D2 nebo UK

Cesty pod ostrohem města v zeleni jsou navrženy v šíři 2,25m v případě provozu pěšího (včetně schodišť) a v šíři 3,0m v případě provozu smíšeného s cyklisty kvůli složitým podmínkám vyrovnávání svahu. Navržená místní komunikace pod pivovar a hradby je v minimálním uličním profilu 10,5m, navržený typ místní komunikace obslužné je MO2 10,5/7,5/30 s jednostranným stávajícím chodníkem šířky 2,25m.

V lesoparku pod pivovarem obnovená zásobovací plocha u hradeb pro nákladní automobily bude doplněna o parkoviště, které je zahrnuto do bilance proluk (viz bod 6. v předchozí kapitole).

6. Nákladní a navazující kousky ulic – MK funkční skupiny B /C a D1

Nákladní ulice je rozšířena na výjezdu do kopce o jeden jízdní pruh pro cyklisty, celkový uliční profil je tady min. 8,5m, většinou ale neomezený. Navržený typ místní komunikace sběrné je po ulici Svatováclavskou od ulice Plzeňské M2 14,0/8,5/50 s oboustrannými integrovanými jízdními pásy pro cyklisty š.1,25m a chodníky po obou stranách min. šířky 2,25m, za ulicí Svatováclavskou se pak mění na místní komunikaci obslužnou M02 8,5/8,5/50 s oboustrannými integrovanými jízdními pásy pro cyklisty š.1,25m a chodníky pouze v horní části jednostranně nebo oboustranně min. šířky 1,5m.

Navazující ulice Zbyslavova je navržena jako místní komunikace jednosměrná se smíšeným provozem MOb1 5,0/3,5/30 s integrovaným provozem chodců a cyklistů. Podobně ulice spojující Karla IV. s Nerudovým náměstím jsou místní komunikace se smíšeným provozem, část od ul. Karla IV. je obousměrná typ MOb2 7,0/5,5/30 s jednostranným pásem pro chodce š. 1,5m, část mezi Nerudovým náměstím a ul. Nákladní je jednosměrná typ MOb1 5,0/3,5/30 s jednostranným pásem pro chodce š. 1,5m. Navazuje přemostění Nákladní ulice lávkou pro pěší a cyklisty jako místní komunikace funkční skupiny D2.

Ulice Karla IV. je má uliční profil min. 13,0m, navržený typ místní komunikace obslužné je M02 13,0/7,5/30 s jednostranným integrovaným jízdním pásem pro cyklisty šířky 1,25m a jednostranným stávajícím chodníkem min. šířky 1,5m, na druhé straně jsou parkovací stání podélná.

V Nákladní ulici není parkování umožněno mimo vymezená parkoviště nyní ani po úpravách. Stávající parkoviště pod Brankou je zahrnuto do bilance nového parkovacího domu (viz bod 8. proluky kolem Nákladní ulice v předchozí kapitole). Parkování v ulici Zbyslavově je jednostranně možné v místech s větší šířkou uličního profilu, stejně tak v uličkách k Nerudově náměstí.

7. Branka-Krátká, Branka-Dvořákova – MK funkční skupiny D2 a UK

Na promenádě pod hradbami města se řeší nové vedení cyklostezky od ulice Krátké ke Kněžské bráně jako obousměrné místní komunikace s šířkou 3m. Ostatní cesty a schodiště v parku jsou zachovány nebo obnoveny v šířce min. 1,5m, na promenádě pokračuje chodník š. 3m.

V rámci MPR:

8. Žižkovo náměstí včetně navazujících uliček – MK funkční skupiny D1

Uliční profil je 13,0m minimum směrem do Žižkovy, v uličkách min. 5m, na náměstí min. 30m, všude navržený typ jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 --/4,5/30 s jednostranným parkováním kolmým na náměstí a pásy pro chodce min. šířky 1,5m, ve zbývající části náměstí je předpokládána pěší zóna. Kolem chrámu je součástí pěší zóny cyklostezka ve formě kodaňského pásu š.2m.

Na Žižkově náměstí je parkování nově zorganizováno na celkem 48 míst, v rámci středové plochy je možné navíc dočasné parkování při městských akcích pro dalších 20 aut.

9. Ulice Josefa Hory – MK funkční skupiny D1

Uliční profil je 5,0m minimum, všude navržený typ jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 --/4,5/30 s jednostranným parkováním podélným v místě uličního prostoru alespoň 7m širokého a pásy pro chodce min. šířky 1,5m, v navazující části farní zahrady je předpokládána pěší zóna.

V ulici Josefa Hory je parkování úpravami omezeno na 6 míst, do navazujícího parku – farní zahrady není dle památkářů parkování možné rozšířit ani podél komunikace. Další 4 místa by ale bylo možné vymežit v rámci nové obytné ulice na druhé straně.

10. Náměstí 5.května – MK funkční skupiny C / D1

Uliční profil je 15,5m minimum směrem za Radnici, na náměstí min. 23m, na průjezdu za radnici navržený typ obousměrné místní komunikace obslužné MO2 15,5/6,0/30 s jednostranným parkováním kolmým mezi stromy a oboustrannými chodníky min. š.2,25m a 1,5m, jinde navržený typ jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 --/4,5/30 s jednostranným parkováním kolmým na náměstí a pásy pro chodce min. šířky 1,5m, ve zbývajících částech náměstí je předpokládána pěší zóna. Přes Mederův dům je veden obnovený veřejný průchod a schodiště pod hradby.

Na náměstí 5. května je parkování nově zorganizováno na celkem 29 míst, v navazujícím průjezdu za radnici je dalších 8 míst

11. Hošťálkovo náměstí včetně uliček kolem radnice – MK funkční skupiny C a D1

Uliční profil je 11,0m minimum vedle Radnice, na průjezdu do Žižkovy 5,5m v krátkém úseku, na náměstí min. 23m, na průjezdu náměstím navržený typ obousměrné místní komunikace obslužné MO2 15,5/7,5/30 s jednostranným parkováním kolmým mezi stromy, na který navazuje na druhé straně chodník procházející i přilehlým podloubím, ve zbývajících částech náměstí je předpokládána pěší zóna. Kolem chrámu je součástí pěší zóny cyklostezka ve formě kodaňského pásu š.2m, neboť průjezdný profil do Žižkovy má jen 5m šířku pro integraci cyklistů nevhodnou.

Podél radnice jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 11,0/6,0/30 s jednostranným parkováním podélným, na který navazuje chodník procházející i přilehlým podloubím, na druhé straně pásy pro chodce min. šířky 2,25m, ve východní uličce navíc další podélné parkování mezi stromy.

Na Hošťálkově náměstí je parkování umožněno nově pouze v kolmých stáních, celkem je zde navrženo 14 míst, parkování kolem sousoší u chrámu je zakázáno. Parkování kolem Radnice je zahrnuto do dalšího bodu.

12. Náměstí Svobody včetně navazujících uliček Branka, Chmelnička – MK funkční skupiny D1

Uliční profil je 15,5m minimum kolem Chmelničky, na průjezdu k Synagoze 5,3m v krátkém úseku, směrem k Brance také, na náměstí min. 50 m, na průjezdu náměstím navržený typ jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem – na západní straně MOb1 --/6,0/30 s jednostranným parkováním podélným, na který navazuje chodník procházející i přilehlým podloubím. Na východní straně náměstí a v místech propojení středem náměstí je navržený typ MOb1 --/8,5/30 s oboustranným parkováním podélným, na který navazuje chodník procházející i přilehlým podloubím. Ve střední části náměstí a v uličce Branka je předpokládána pěší zóna, která může být v době konání městských akcí rozšířena na celé náměstí a navazující uličky (na celou obytnou zónu).

Ulička kolem Chmelničky je navržený typ místní komunikace se smíšeným a směrově rozděleným provozem MOb2s 15,5/3,5-4,5/20 přecházející k Synagoze do jednosměrného provozu MOb1 5,3/3,5/20. Na vjezdu do uličky z ulice Dlouhé je kolmé parkování využívající proluku.

Na náměstí Svobody je parkování nově zorganizováno na celkem 74 míst, v navazujících uličkách kolem radnice je dalších 21 míst, v uličce Branka není parkování umožněno, v uličce Chmelnička je po úpravách 5 míst.

13. Ulice Jiráskova, Poděbradova – MK funkční skupiny D1

Uliční profil Jiráskovy je 6,0m minimum, v Poděbradově min. 5,5m v krátkém úseku, všude navržený typ jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 --/3,5/20 s jednostranným parkováním podélným v místě uličního prostoru alespoň 7,5m širokého a pásy pro chodce min. šířky 1,5m alespoň na jedné straně.

V Jiráskově ulici je parkování úpravami omezeno na 5 míst. V Poděbradově ulici není parkování umožněno nyní ani po úpravách.

14. Chelčického náměstí a navazující uličky, výjezd za hradby – MK funkční skupiny D1 a C

Uliční profil je 5,0m minimum na vjezdu z Dlouhé ulice, na průjezdu k Nádražním schodům 7,0m v krátkém úseku, na náměstí min. 21 m, na výjezdu za hradby min. 4,1m mezi rohy domů, jinak 5,0m a více. Na průjezdu náměstím z Obloukové ulice za hradby je navržený typ jednosměrné místní komunikace obslužné MO1 --/4,75/30 s jednostranným pásem pro cyklisty š. 1,25m pro protisměrný provoz a pochozí plochou na druhé straně. Navazuje rozšířená vozovka až na 5m v místech zatáček. Zbývající část náměstí je řešena jako obousměrná místní komunikace se smíšeným provozem MOb2 21,0/11,5/30 s kolmými parkovacími stánkami po obvodu mezi zelení a navazujícími pásy pro chodce min. š. 1,5m.

Vjezd z Dlouhé ulice je navržen nejdříve jako pokračování jednosměrné místní komunikace obslužné stejného typu s rozšířením vozovky pro možnost vjezdu i z ulice Nádražní schody na náměstí, která přechází v místní komunikaci se smíšeným provozem před nejužším místem mezi domy – typ MOb1 5,0/3,5/30 s jednostranným pásem pro chodce širě 1,5m. Nádražní schody v horní části u Dlouhé ulice jsou řešeny obdobně.

Výjezd k Nádražním schodům z náměstí je navržen jako jednosměrná místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 7,0/3,5/30 s jednostranným pásem pro chodce min. šíře 1,5m.

Na Chelčického náměstí je parkování nově zorganizováno na celkem 14 míst. Výjezd za hradby je řešen v následujícím bodě 21.

15. (tento bod je uveden níže Mimo MPR)

16. Ulice Dlouhá včetně uličky za Synagou – MK funkční skupiny C a D1

Dlouhá ulice je řešena odlišně v jižní a v severní části. Uliční profil je 5,5m minimum na vjezdu z Obloukové ulice, na průjezdu u Synagogy 7,5m v krátkém úseku, v severní části min. 10,0m. V jižní části je navržený typ jednosměrné místní komunikace obslužné MO1 --/3,5/30 s jednostranným chodníkem min. šířky 1,5m a rozšířením vozovky v širších místech. Pod Poděbradovou dále s pochozí plochou s vnořenými kolmými parkovacími stánkami na druhé straně u Obloukové, nad Poděbradovou se stánkami podélnými a dalším chodníkem min. š. 1,5m.

Střední část Dlouhé ulice mezi ulicí Jiráskovou a uličkou ke Chmelniče je příležitostně obousměrná (s předností v jednom směru nebo s řízením světelnou signalizací v době konání městských akcí), jinak jednosměrná místní komunikace obslužná MO2 7,5/5,0/30, s jednostranným chodníkem min. šířky 1,5m a dále s pochozí plochou na druhé straně u Synagogy. Kolem Synagogy pokračuje jednosměrná ulička ve formě pěší zóny.

Severní část Dlouhé ulice je zachována a pouze navržena jako pokračování obousměrné místní komunikace obslužné MO2 10,0/7,0/30 s oboustrannými chodníky min. šíře 1,5m a příležitostným jednostranným podélným parkováním mimo městské akce na náměstí Svobody.

V Dlouhé ulici parkuje po úpravách 12 aut a mimo městské akce dalších 15. V ulici za synagou parkují i po úpravách pouze 2 auta.

17. Ulice Oblouková – MK funkční skupiny C

Uliční profil je nejužší (4,5m) na pokračování od Dlouhé ulice na východ, v západní části ulice je většinou šířka 10,0m, ve východní části většinou přes 7,5m. V západní části je navržený typ jednosměrné místní komunikace obslužné MO1 10,0/6,0/30 s jednostranným podélným parkováním a oboustranným chodníkem min. šířky 1,5m. Ve východní části je navržený typ jednosměrné místní komunikace obslužné MO1 --/3,5/30 s jednostranným podélným parkováním a pochozími plochami v místech uličního profilu širokého alespoň 8m a jednostranným chodníkem min. šířky 1,5m.

V Obloukové ulici parkuje po úpravách 21 aut.

18. Ulice Dvořákova – MK funkční skupiny D1

Dlouhá ulice je řešena odlišně v jižní a v severní části. Uliční profil je 5,5m minimum před divadlem, v severní části min. 8,0m, v jižní části min. 10,0m. V jižní části je navržený typ jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 10,0/7,2/30 s pásem pro cyklisty š. 1,25m v opačném směru, s jednostranným podélným parkováním a s oboustrannými pásy pro chodce min. šířky 1,5m, dočasně lze umožnit obousměrný provoz v době konání městských akcí. Před divadlem je shromažďovací plocha s vnořenými kolmými parkovacími stáními a pásem pro chodce na druhé straně, typ MOb1 --/6,0/30, navazuje zájezd za divadlo ve formě pěší zóny s cyklostezkou.

Severní část Dvořákovy ulice je navržena jako pokračování jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 --/3,5/30 s oboustrannými pásy pro chodce min. šíře 1,5m, jednostranným podélným parkováním v místech uličního profilu širokého alespoň 9m, navazuje zájezd k muzeu ve formě pěší zóny (případná otočka v době uzavření náměstí Svobody).

V ulici Dvořákově může po úpravách parkovat 30 aut plus 6 u divadla.

Mimo MPR:

15. Červenka, U Plynárny, Nádražní schody – MK funkční skupiny D1 / D2

Ulice Červenka je řešena odlišně v jižní a v severní části. Uliční profil je 6,0m minimum v průjezdné části, v severní neprůjezdné části min. 5,9m. V jižní části je navržený typ jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 6,0/3,5/30 s jednostranným podélným parkováním v místě uličního profilu alespoň 7,5m a s jednostranným pásem pro chodce min. šířky 1,5m. Vedle domu na parcele č. 2022 je pás pro chodce nově místo zahradní zdi, která musí být posunuta, jinak pás nemůže pokračovat.

Ulice U Plynárny má uliční profil 3,3m na neprůjezdném konci, jinak 4,0m minimálně. Její provedení zůstává stávající, navržena je jako pěší zóna.

Ulice Nádražní schody je řešena odlišně v horní, střední a v dolní části. Uliční profil je 5,1m minimum v horní části (viz bod 14.), ve střední části min. 5,3m, v dolní řešené části min. 7,0m. Ve střední části je stávající pěší zóna, v dolní části je navržený typ jednosměrné místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 7,0/3,5/30 s oboustranným pásem pro chodce min. šířky 1,5m. Naproti ulici Červenka se nově odpojuje cyklostezka směrem k Chelčického náměstí.

V ulici Červenka je parkování nově zorganizováno na celkem 9 míst, v ulici Nádražní schody není v řešeném území umožněno nyní ani v budoucnu, stejně tak v ulici U Plynárny.

19. Ulice Pod Střelnicí, Kruhové náměstí – MK funkční skupiny C a D1

Uliční profil Pod Střelnicí je omezen opěrnými zdmi v bývalém hradebním příkopu, které mohou být při rekonstrukci posunuty. Při vjezdu na Kruhové náměstí je uliční profil min. 11,7m, v napojených uličkách Tyršovy a Masarykovy je šířka min. 5,8m a 9,6m. V ulici Pod Střelnicí je

navržený typ obousměrné místní komunikace obslužné MO2 11,7/8,5/50 s oboustrannými integrovanými jízdními pásy pro cyklisty š.1,25m a chodníky jednostranně nebo oboustranně min. šířky 1,5m.

Kruhové náměstí je tvořeno kruhovou křižovatkou ulic Pod Střelnicí, Obránců Míru a Nákladní, kruhový objezd je zachován a má pouze integrován jízdni pás pro cyklisty š. 1,25m po obvodu s návazností do všech ulic obousměrně.

Uličky Tyršova a Masarykova jsou jednosměrnými místními komunikacemi se smíšeným provozem MOb1 5,0/3,5/30 s jednostranným pásem pro chodce min. šířky 1,5m, Tyršova s jednostranným kolmým parkováním směrem do Kruhového náměstí, na obě navazují pěší zóny kolem kruhové křižovatky.

Autobusové nádraží není dopravními návrhy dotčeno, na druhé straně v parku je uvažován nový parkovací dům.

V ulici Pod střelnicí není parkování umožněno. Na Kruhovém náměstí je vedle autobusového nádraží současných 18 parkovacích míst a na výjezdu z Tyršovy ulice 8 parkovacích míst.

20. Ulice U Odborů, Jakubská – MK funkční skupiny D1 a C

Ulice Jakubská je řešena odlišně v jižní a v severní části. Uliční profil je 5,2m minimum v krátkém úseku směrem na náměstí, jinak v jižní části navržen min. 10,5m , v severní části do ulice U Odborů min. 5,1m v krátkém úseku, jinak 7,8m. Ulice U Odborů má v řešené části uliční profil neomezený. V severní části Jakubské je navržený typ jednosměrné místní komunikace obslužné MO1 5,2/3,5/30 s jednostranným pásem pro chodce min. šířky 1,5m a s jednostranným podélným parkováním v místě uličního profilu alespoň 7,5m, respektive místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 5,0/3,5/30 s jednostranným pásem pro chodce min. šířky 1,5m. Stávající plocha pro parkování na druhé straně obslužné komunikace je návrhem nedotčena (památkáři neumožněna změna). Na jižním výjezdu do Tyršovy je navržený typ obousměrné místní komunikace obslužné MO2 --/6,0/30 s oboustrannými chodníky min. šíře 1,5m a kolmým parkováním na jedné a podélnými stáními na straně druhé.

Ulice U Odborů je navržena jako obousměrná místní komunikace se smíšeným provozem MOb2 7,8/6,0/30 s jednostranným nebo oboustranným pásem pro chodce min. šířky 1,5m. Vedle domu na parcele č. 385 ulice přechází do jednosměrné mimo řešené území a odpojuje se zde zájezd k domům nad příkopem skrz park jako pěší zóna za zájezdem do podzemního parkoviště. Navazuje přemostění ulice Pod Střelnicí lávkou pro pěší a cyklisty jako místní komunikace funkční skupiny D2.

V ulici U Odborů není parkování v řešeném území umožněno, v ulici Jakubské a navazujících uličkách je zachováno stávajících 45 míst a dalších 15 míst je navrženo v rámci úprav.

V rámci MPR:

21. Pod Střelnicí-Chelčického nám., U Odborů- Pod Střelnicí – MK funkční skupiny D2 a UK

Na nové promenádě pod hradbami města se řeší nové vedení chodníků v parkové zeleni od Chelčického náměstí po autobusové nádraží. Mezi ním a ulicí U Odborů vznikají nové obousměrné komunikace se šířkou 3m, které navazují na přemostění ulice Pod Střelnicí lávkou pro pěší a cyklisty jako místní komunikace funkční skupiny D2. Ostatní cesty a schodiště v parku jsou nové v šířce min. 1,5m.

Výjezd za hradbami z Chelčického náměstí po ulici Pod Střelnicí je místní komunikace obslužná MO1 --/4,75/30 s jednostranným pásem pro cyklisty š. 1,25m pro protisměrný provoz a pásem pro chodce na druhé straně v min. šíři 1,5m, na který se napojuje cyklostezka z ulice Červenka a nové schodiště od zástavby v dolní části ulice Pod Střelnicí.

Na novém výjezdu za hradby z centra města není parkování umožněno vyjma 4 kolmých parkovacích stání ještě v MPR. Bylo by však možné místo zdvojeného chodníku pod hradbami udělat při výjezdu podélná parkovací stání (cca 15).

22. třída Obránců Míru – MK funkční skupiny C a D1

Ulice Obránců Míru je řešena odlišně v jižní a v severní části. Uliční profil je 9,7m minimum v krátkém úseku směrem na Kruhové náměstí, jinak v jižní části min. 11m , v severní části do náměstí Svobody min. 10,4m. V jižní části ulice je navržený typ obousměrné místní komunikace obslužné MO1 9,7/6,0/30 s oboustrannými chodníky min. šířky 1,5m (většinou 2,25m), s vnořenými zálivy pro zásobování. Navazující ulička naproti bývalému kinu je pěší zónou.

Severní část ulice za křížením s Dvořákovou a Obloukovou je místní komunikace se smíšeným provozem MOb1 10,4/6,0/30 s oboustrannými pásy pro chodce, naproti podloubí s min. šířkou 2,25m. Navazují rozšířené zálivy pro parkování. Do této části ulice může být v době konání městských akcí rozšířena z náměstí Svobody pěší zóna.

V třídě Obránců míru není parkování umožněno vyjma zálivů pro zásobování na dobu půl hodiny, celkem je zde po úpravách 18 míst.

Základní bilance potřeb parkovacích míst

Potřeba parkovacích míst byla stanovena při zpracování dokumentace obnovy centra města na maximálně 3000 při přestavbě a znovuvyužití všech objektů v MPR. Územní studie umístila do parkovacích objektů rozmístěných v celém okolí centra města cca 1000 míst. Podrobnosti jsou součástí koncepce objektů – analýzy proluk v předchozí kapitole. Ostatní parkovací místa budou muset být zřízena v rámci pozemků dnešních domů při jejich stavebních úpravách, případně ve volných plochách kolem území řešeného touto územní studií. Stávající a navrhované kapacity v ulicích v rámci i mimo MPR nezahrnuté do proluk jsou součástí předchozích odstavců této kapitoly.

5) PODROBNÉ ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Prostorové umístění a napojení na stávající systémy

Ve veřejných prostranstvích města Žatce řešených územních studií jsou přítomny všechny potřebné stávající systémy technické infrastruktury. Jejich umístění je však v podrobnosti Územně analytických podkladů nepřesné a pro podrobné řešení by vyžadovalo zpracovanou technickou mapu města ve větším měřítku. Při její tvorbě je také potřeba vzít v úvahu prostorové souvislosti, které jsou nyní zcela nejasné – bude možné měnit výšku povrchů komunikací, když neznáme hloubku uložení sítí pod nimi? Jaké průměry vedení jsou použity v jednotlivých ulicích a jakou mají zbývající kapacitu? Proto musí být tyto údaje nejdříve součástí technické mapy, aby bylo možno zpracovat detailnější dokumentace.

Tato územní studie se proto zaměřuje především na koncepci veřejných prostranství jako celku, u jednotlivých prostor navrhl možná řešení dle průzkumu na místě, který ale nemůže být přesný.

Jedním z možných problémů může být pro celé město napojené na historickou jednotnou kanalizaci (dešťovou a splaškovou zároveň) požadavek jejího správce Severočeské vodovody a kanalizací, a.s. Teplice, že do této kanalizace je možno vypouštět pouze vody splaškové, vody dešťové ze zájmových lokalit je nutno likvidovat jiným způsobem než napojením do kanalizace ve správě SČVK.

Základní bilance potřeb ve vazbě na kapacity TI

Z hlediska stávající zástavby by měly být sítě dostatečně kapacitní, problém nastává při využití nových ploch dle návrhu územního plánu upřesněného územní studií. K těmto plochám zjistila územní studie následující podrobnosti pro jejich budoucí napojení v řešeném území:

1. Plochy bydlení u ulice Chomutovská za železnicí – směr Záhoří

Nové trafostanice budou umístěny v rozvojových plochách mimo řešené území.

Splaškové vody se budou likvidovat v bezodtokových jímkách s vyvážením na ČOV.

Stávající vodovodní řad má průměr DN100, možnost napojení je v ul. Chomutovské s podmínkou zkapacitnit část vodovodního řadu v ul. Osvoboditelů (náklady spojené se zkapacitněním vodovodu nese subjekt, jehož potřeby zkapacitnění vyvolaly).

Plynovod není přítomen a ani není plánován.

2. Plochy bydlení u ulice Jana Herbena před nádražím

Stávající trafostanice pro rozvojovou plochu s dostatečnou kapacitou je v blízkosti řešeného území.

Splašková kanalizace nová bude zaústěna do revizní šachty stávající jednotné/splaškové v ulici Jana Herbena – má průměr DN300.

Stávající vodovodní řad má průměr DN80 s možností napojení v ul. R.Ungara.

Pro připojení plochy na plyn je možné využít stávající STL plynovod PE d 90 v ulici.

3. Plochy bydlení mezi ulicemi Žižkova a Krátká

Stávající trafostanice pro rozvojové plochy s dostatečnou kapacitou je v blízkosti řešeného území.

Splašková kanalizace (jednotlivé přípojky) bude zaústěna do stávající jednotné/splaškové v ulici Krátké a v navazujících městských schodech – má průměr DN500.

Stávající vodovodní řad má průměr DN150 s možností napojení v ulici Žižkova.

Stávající STL plynovod je ocel DN 200 – je možnost připojení, ale zároveň by bylo potřeba přeložení jeho vedení mimo plochu bývalé/nové zástavby.

4. Plochy občanského vybavení pro parkovací dům pod ulicí Nákladní

Nové trafostanice pro rozvojové plochy budou v objektech připojených kabelem od TS I.ZDŠ.

Splašková kanalizace nová bude zaústěna do revizní šachty stávající jednotné/splaškové na konci ulice Hájkova – má průměr vejce 500/750.

Stávající vodovodní řad má průměr DN150 s možností napojení na konci ulice Erbenova za školou.

Pro připojení ploch na plyn je možné využít stávající NTL plynovod PE d 90 s volnou kapacitou 10m³ (tato může být navýšena při rekonstrukci z NTL na STL) nebo existuje i možnost připojení na Teplovod při volné kapacitě Výtopny Podměstí.

6) ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Vyhodnocení postupu úvah o změnách během zpracování územní studie

Územní studie byla zpracována v tzv. maximální verzi, která zohlednila požadavky dotčených orgánů, po projednání byly navrženy její úpravy, které rozsah předpokládaných změn zmenšily.

Soupis změn

Všechny změny studie na základě jejího projednání byly v celé textové části vyznačeny modře, výsledný text však tyto prvky obsahovat nemůže, neboť se jednalo o korekce ve všech jeho částech.

Doporučení pro podrobnější územní studii

Na tuto územní studii především Městské památkové rezervace by měla navázat územní studie celé Městské památkové zóny ve stejné podrobnosti. Dále by podrobnější územní studie měly dořešit jednotlivá veřejná prostranství a proluky v detailu územního rozhodnutí. Aby to bylo možné, je potřeba mít zpracovanou technickou mapu města a pasport zeleně.

7) POŽADAVKY NA ZMĚNU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

Požadavky na změny územního plánu vyplynuly z projednání územní studie, neboť zpracování ctilo platný územní plán z hlediska budov – došlo tedy pouze k vypuštění plochy pro veřejnou vybavenost v Podměstí uvažované pro sportovní halu.

Z hlediska dopravních staveb jsou změny specifikovány dle konečného řešení územní studie:

- 1) Plocha dopravní v Podměstí by měla být rozšířena na rozsah potřebného parkovacího domu.
- 2) Příjezdová komunikace podél plochy občanské vybavenosti tamtéž k parkovacímu domu je při vypuštění plochy pro sportovní halu zbytečná.
- 3) Plocha bydlení v Krátké ulici by měla být změněna na plochu pro dopravu pro parkování.
- 4) Plocha ulice Chomutovské na křížení u mostu by měla respektovat navrženou úpravu křižovatky.
- 5) Plocha nové komunikace od Denisovy pod Městský pivovar s plochami dopravy v místě zásobovacího dvora a nového parkoviště by měla být nově vymezena.
- 6) Smíšená obytná plocha vedle Policie ČR by měla být plochou pro dopravu pro nový parkovací dům.
- 7) Plocha parku v ulici Pod střelnici pod ulicí K Odborům by měla být změněna na plochu dopravní pro nový parkovací dům.
- 8) Plocha parku v ulici Nákladní pod ulicí Dvořákovou by měla být změněna na plochu dopravní pro nový parkovací dům.
- 9) Plocha řadových garáží na křížení ulic Jakubské a Tyršovy spolu s vedlejším pozemkem u parkoviště by měla být změněna na plochu smíšenou pro zástavbu proluky.

Z hlediska zeleně je potřeba provést změnu prodloužení návrhu městského parku pod hradbami až pod Mederův dům, stejně od Nádražních schodů pod hotelem až k výjezdu z Chelčického náměstí za hradby nad ulici Nad střelnici a doplnit plochu parku místo bývalé střelnice. Proluka v ulici Dvořákově by měla být změněna na plochu městské zeleně.

Mimo řešené území územní studie jsou uvažovány dostavby proluk, které by změnu územního plánu určitě vyžadovaly (např. dostavby v ulici Zbyslavově) . Bohužel ani v plochách schválených v platném územním plánu není možné v památkově chráněných územích a jejich ochranných pásmech vždy stavět tak, jak by si město přálo...