



ÚZEMNÍ STUDIE VYUŽITELNOSTI AREÁLU PLOCHÉ DRÁHY A SOUVISEJÍCÍHO OKOLÍ

ČISTOPIS

ZADAVATEL	Město Mariánské Lázně
POŘIZOVATEL	Městský úřad Mariánské Lázně, Stavební úřad, Oddělení územního plánování
ZPRACOVATEL	Ing. arch. Alena Švandelíková
AUTORSKÝ TÝM	Ing. arch. Alena Švandelíková, Ing. et Ing. arch. Lubomír Bača, Ing. arch. Eva Pavlečková, Ing. Václav Novotný
DATUM	prosinec 2018

ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

ZADAVATEL	Město Mariánské Lázně
	Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
POŘIZOVATEL	Městský úřad Mariánské Lázně , Stavební úřad, Oddělení územního plánování
	Ruská 155, 353 01 Mariánské Lázně
oprávněná úřední osoba pořizovatele	Ing. Miluše Lišková
ZPRACOVATEL	Ing. arch. Alena Švandelíková , Osov 11, 267 25 Osov
	autorizovaný architekt pro obor územní plánování, osvědčení ČKA č. 04 545
AUTORSKÝ TÝM	Ing. arch. Alena Švandelíková
	Ing. et Ing. arch. Lubomír Bača
	Ing. arch. Eva Pavlečková
	Ing. Václav Novotný
DATUM	prosinec 2018

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI ÚZEMNÍ STUDIE:

VÝZNAM, ÚČEL A CÍLE ÚZEMNÍ STUDIE.....5

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ6

A. DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUMY A ROZBORY7

A.1. Širší vztahy 7

A.2. Vlastnické vztahy 7

A.3. Historický vývoj území..... 7

A.4. Fenomén dlouhé ploché dráhy..... 11

A.5. Stávající využití území 13

A.6. Limity využití území včetně vedení inženýrských sítí 17

A.7. Hodnoty v území 18

A.8. Problémy a střety v území 19

B. NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE 21

B.1. Koncepce rozvoje území..... 21

B.2. Požadavky na plošné a prostorové uspořádání území..... 21

B.3. Dopravní a technická infrastruktura 34

B.4. Veřejně prospěšné stavby a opatření 37

B.5. Etapizace a orientační výčet investic 38

B.6. Doplnkové řezy 45

C. PŘÍLOHY 47

C.1. Seznam použitých zkratek 47

C.2. Vybrané podklady pro zpracování územní studie 47

C.3. Vyhodnocení dotazníkového šetření 48

C.4. Stanoviska dotčených orgánů a ostatních subjektů dotčených řešením / výsledky konzultací a projednání 54

OBSAH GRAFICKÉ ČÁSTI ÚZEMNÍ STUDIE:

A.1 Výkres vlastnické struktury území 1 : 2 000

A.2 Výkres stávajícího využití území a hodnot 1 : 1 500

A.3 Výkres limitů využití území a problémů 1 : 1 500

B.1 Výkres širších vztahů 1 : 5 000

B.2 Hlavní výkres 1 : 1 500

B.3 Výkres dopravní a technické infrastruktury 1 : 1 500

B.4a Výkres etapizace - 1. etapa 1 : 2 000

B.4b Výkres etapizace - 2. etapa 1 : 2 000

B.4c Výkres etapizace - 3. etapa 1 : 2 000

B.4d Výkres etapizace - 4. etapa 1 : 2 000

B.4e Výkres etapizace - 5. etapa 1 : 2 000

B.4f Výkres etapizace - 6. etapa 1 : 2 000

Vizualizace návrhu na samostatně přiloženém listu

VÝZNAM, ÚČEL A CÍLE ÚZEMNÍ STUDIE

Areál ploché dráhy představuje v organismu Mariánských Lázní naprosto ojedinělý fenomén otevřené, zcela nezastavěné plochy v těžišti obytné zástavby města. Historicky areál postupně obklopila městská struktura, aniž by došlo k jeho redukci, úpravám nebo úplnému zrušení.

Základní informace o pořízení územní studie

Územní studie využitelnosti areálu ploché dráhy a sousvisejícího okolí (dále též jen „územní studie“) je zpracována v souladu s § 30 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Podle § 30 územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Řešení územní studie bude možné využít jako podklad pro zpracování Územního plánu Mariánské Lázně, zároveň bude územní studie sloužit jako podklad pro rozhodování v území.

Důvody a cíle pořízení územní studie

V rámci **Doplňujících průzkumů a rozborů k novému Územnímu plánu Mariánské Lázně** bylo území areálu ploché dráhy definováno jako klíčová lokalita k řešení v novém ÚP:

Plochá dráha představuje velkou plošnou bariéru v kompaktní zástavbě, její efekt je v rozporu se zásadami utváření fungujícího města - je extenzivně využívána, podíl uživatelů plochy je minimální, zamezuje průchodnosti území. Zároveň je významnou historickou hodnotou území a svým způsobem i unikátem. Disponuje potenciálem vzhledem k poloze ve městě (např. se nabízí možnost zprůchodnit areál pěšími cestami a zpřístupnit jej širší veřejnosti). S řešením ploché dráhy souvisí také rozvoj Plzeňské ulice, která je hlavní urbanistickou osou města, a také rozvoj území stávajícího centrálního parkoviště.

A dále bylo území ploché dráhy identifikováno jako urbanistická závada - plošná bariéra přispívající k oddělení Úšovic od městského centra.

Platný ÚPm Mariánské Lázně území ploché dráhy zařadil do rozvojového území IX. Plochá dráha: jako záměr v rámci Doplňujících průzkumů a rozborů k novému Územnímu plánu Mariánské Lázně bylo rozvojové území ploché dráhy vyhodnoceno takto:

- *nutnost prověření množné konverze velké plošné bariéry ve městě - podmínky využití, případné možnosti umístování zástavby, vztah k okolní obytné zástavbě, prostupnost území a vazba na okolní uliční síť*
- *konverze zástavby podél Plzeňské ulice, vytvoření městské třídy*
- ***námět na prověření územní studií***

Postup pořízení

První dohoda o pořízení územní studie proběhla na jednáních města Mariánské Lázně se zástupci TJ Lokomotiva a Automotoklubu Mariánské Lázně, která se uskutečnila 2.11.2017 a 22.3.2018. Na základě těchto jednání bylo sepsáno memorandum potvrzující zachování unikátního oválu dlouhé ploché dráhy s rozvojem sportovních aktivit a s umožněním průchodnosti oválu v několika směrech. Pro uskutečnění této vize bylo domluveno, že úřad územního plánování města Mariánské Lázně územní studii pořídí.

Zadání územní studie bylo dokončeno v dubnu 2018. Následně byl vybrán projektant a zahájeno bylo zpracování Návrhu územní studie.

V průběhu zpracování Návrhu územní studie proběhly konzultace se zástupci TJ Lokomotiva a AMK Mariánské Lázně, zápisy z jednání jsou v příloze C.4. Stanoviska dotčených orgánů a ostatních subjektů dotčených řešením / výsledky konzultací a projednání. Zároveň bylo od 30.8.2018 do 20.9.2018 provedeno dotazníkové šetření, jehož závěry jsou uvedeny v příloze C.4 Vyhodnocení dotazníkového šetření. Návrh byl odevzdán začátkem října 2018.

Výsledky I. etapy - návrh územní studie - byly představeny na veřejném setkání konaném 25.10.2018 v klubovně TJ Lokomotiva, následně dne 1.11.2018 byla územní studie prezentována na Komisi urbanistiky a dopravy na MěÚ Mariánské Lázně. Záznamy z těchto setkání jsou v příloze C.4. Stanoviska dotčených orgánů a ostatních subjektů dotčených řešením / výsledky konzultací a projednání.

Na základě všech připomínek, požadavků a námětů byly pořizovatelem předány pokyny pro úpravu návrhu územní studie, na základě nichž byla zpracována II. etapa - čístopis územní studie - odevzdaná v prosinci 2018.

Základní východiska

Základní východiska pro pořízení územní studie vycházejí ze Zadání územní studie, resp. z memoranda města k řešení areálu dlouhé ploché dráhy:

- *areál ploché dráhy bude chráněn jako urbanistická a historická hodnota města a **nebude v budoucnu určen ani zčásti pro zástavbu***
- *je nutné řešit **prostupnost celého areálu**, neboť utváří velkoplošnou bariéru ve městě*
- *s ohledem na dosavadní nízkou míru využití by měl být lépe využit **potenciál areálu pro sportovní a rekreační aktivity** obyvatel*
- *s využitím areálu souvisí **potřeba urbanistického zpevnění Plzeňské ulice***
- *areál lze výhodně **propojit se sousedním areálem ZŠ Úšovice***

Cílem územní studie je vyhodnotit, prověřit a navrhnout možné využití předmětného území se zaměřením na sportovně rekreační aktivity, a to při zachování aktivního využívání oválu dlouhé ploché dráhy a možnosti funkčního propojení s navazujícím areálem ZŠ Úšovice. Důraz bude kladen na provozuschopnost, prostupnost a udržitelnost území a to i ve vazbě na potřebnou technickou a dopravní infrastrukturu.

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území je vymezeno na správním území města Mariánské Lázně. Orientační vymezení je definováno Zadáním územní studie; toto vymezení nebylo v zásadě měněno. Celková rozloha řešeného území je 36,8 ha.

Hranice řešeného území je zobrazena ve všech výkresech grafické části územní studie.

Řešené území představuje zhruba šestinu z celkového urbanizovaného území města, leží v jeho jihovýchodní části v prostoru definovaném dvěma železničními tratěmi, osou Úšovického potoka a rozsáhlým sídlištěm Úšovice.

Celé řešené území se nachází uvnitř zastavěného území města a ze všech stran je obklopeno zástavbou - lze jej tedy považovat za území vyžadující transformaci stávající struktury a funkce.



Výřez leteckého snímku Mariánských Lázní (zdroj: <https://mapy.cz/>) se zákresem řešeného území

Těžištěm řešeného území je areál plochodrážního stadionu včetně zázemí, nacházející se v městské části Úšovice. Do řešeného území jsou zahrnuty všechny další plochy sousedící s areálem až k hlavním dopravním trasám, které představují ulice Plzeňská na západní straně, ulice Palackého na východní straně, ulice Polní a 17. listopadu na jižní straně a ulice Kollárova (resp. hranice centrálního parkoviště) na severní straně.



Výřez leteckého snímku Mariánských Lázní (zdroj: <https://mapy.cz/>) se zákresem řešeného území

A. DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUMY A ROZBORY

A.1. Širší vztahy

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese B.1 Výkres širších vztahů.

Řešené území v rámci města

Areál ploché dráhy leží v jižní části města, historicky rostlé směrem k původnímu sídlu Úšovice a doplněné ve 20. století rozsáhlým sídlištěm Úšovice. Řešené území se tímto urbanistickým vývojem dostalo dovnitř jižní části města a je ze všech stran obklopeno zástavbou (více viz kapitola 1.3. Historický vývoj území). Území plochodrážního stadionu lze považovat za geografické těžiště jižní části města, která je bydlištěm většiny obyvatel města. Tomu neodpovídá stávající využití areálu ani současná úroveň vybavenosti a prostupnosti území.

Řešené území leží na východní straně podél Karlovarské železniční trati a krajinné osy Úšovického potoka - tím je dáno urbanistické oddělení od severněji položené zástavby historické části města. Podél západní strany je veden dopravní koridor železniční trati a hlavní silnice (Plzeňské); za tímto koridorem leží sídliště Vora. Severně je řešené území zakončeno převážně nevyužitým prostorem centrálního parkoviště a následně zářezem Karlovarské železniční trati a pásem veřejných parků v okolí areálů nemocnice a hotelové školy. Lze tedy konstatovat, že od centrální a historické části města je území v podstatě prostorově odštěpeno.

Lokální centra a vybavenost území

Hlavním centrem města (vyjma historického lázeňského centra na severu) je křižovatka ulic Chebská a Hlavní třída. Spojují se zde dvě významné dopravní osy města - z jihu (od Chodové Planě) a ze západu (od Velké Hleďsebe) - a rovněž se zde kumulují obslužné funkce města; v blízkosti lokálního centra je pak komerční zóna Nová Chebská. Menší lokální centra lze identifikovat v okolí Luny (původně středisko služeb a obchodu v jádru sídliště Úšovice, dnes v zanedbaném stavu) a na okraji historické zástavby původně samostatného sídla Úšovice, kde se nachází nejjižnější lázeňský (Antoničkův) pramen. Podél jižního okraje sídliště Úšovice v ulici Tepelské se transformují výrobní plochy a postupně vzniká městská zástavba s určitým podílem vybavenosti a služeb (poliklinika).

Přímo v řešeném území, v jeho jihovýchodní části, se nachází rozsáhlý školský areál (ZŠ Úšovice, MŠ a Dům dětí a mládeže).

Prostupnost území

Dále je nutné zohlednit pěší vazby a pohyb obyvatel po městě. V blízkosti řešeného území se nachází hned několik sídlišť - Úšovice, Vora, sídliště u Plzeňské ulice, Třešňovka, jejichž obyvatelé každodenně směřují za prací, vzděláním a službami. V souvislosti s tímto předpokladem je nutné konstatovat, že v širších vztazích je stávající vybavenost jižní části města nedostatečná, resp. dostupnost této vybavenosti pro místní obyvatele je zcela nevyhovující.

Sídliště Úšovice zahrnuje základní vybavenost, dostupnost dalších služeb a vyšší vybavenosti je dosahována převážně veřejnou hromadnou nebo osobní automobilovou dopravou - směrem do městského centra lze využít pouze ulice Palackého (trasa trolejbusu) nebo ulici Plzeňskou, která svým charakterem dopravní trasy a nedostavěného městského prostoru k pohybu pěších nevyzývá.

Problematická je také pěší dostupnost centra ze sídliště Vora, které vzniklo za tratí a historicky je tak od města odděleno. Chybí komfortní pěší návaznost na Plzeňskou ulici a dále směrem ke krajinné ose Úšovického potoka (západo-východní prostupnost městem).

Širší dopravní vztahy

Primární dostupnost řešeného území je z Plzeňské ulice, která představuje hlavní dopravní osu města. Plzeňská ulice zajišťuje dopravní příjezd do města z jihu, kde se na samém okraji města odděluje od Karlovarské silnice II/230 a společně s železniční tratí č. 170 (III. tranzitní železniční koridor) tvoří nejvýznamnější dopravní koridor ve městě. Výrazně nižší význam má ulice Palackého propojující Karlovarskou silnici přes historické jádro Úšovic podél Úšovického potoka s Plzeňskou ulicí severně nad řešeným územím. Plzeňská ulice a v menší míře i ulice Palackého zprostředkovávají dopravní vazby mezi jižní částí města, jehož těžištěm je rozsáhlé sídliště Úšovice, s centrem města a jeho lázeňskou částí.

Severně k řešenému území přiléhá areál centrálního parkoviště, který však není pro svůj účel plně využíván, pravděpodobně i s ohledem na vzdálenost od historického centra města s lázeňskými provozy a turistickými aktivitami. Území centrálního parkoviště představuje potenciál pro budoucí rozvoj města, v současnosti jej lze hodnotit jako nevyužitou plošnou rezervu ve městě.

V blízkosti řešeného území prochází podél západní strany hlavní železniční trať na Cheb (III. tranzitní železniční koridor), východně je vedena Karlovarská trať č. 149, která se ve vlakové stanici Mariánské Lázně odděluje od hlavního železničního koridoru a v zářezu prochází městem - prostorově tak odděluje severní historickou a lázeňskou část města od jižní, převážně obytné části města. Na Karlovarské trati je umístěna zastávka Mariánské Lázně - město orientovaná směrem k areálu nemocnice; její význam pro obsluhu řešeného území je nižší. Dostupnost řešeného území z hlavního nádraží (vlaková stanice Mariánské Lázně, vedle níž jsou také umístěny zastávky trolejbusu a hlavní autobusové nádraží zajišťující městské i regionální vazby) je z řešeného území od centrálního parkoviště přes Kollárovu ulici a Hlavní třídu.

Řešené území je obslouženo linkami veřejné hromadné dopravy vedených v obvodových ulicích (Plzeňská, Polní, 17. listopadu, Palackého). Linky zajišťují spojení se sídlištěm Úšovice a s centrem města přes hlavní dopravní uzel křižovatky ulic Chebská a Hlavní třída.

A.2. Vlastnické vztahy

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese A.1 Výkres vlastnické struktury území.

Dominantním vlastníkem pozemků v řešeném území je **Město Mariánské Lázně**. Kromě veřejných komunikací a veřejné zeleně město vlastní nevyužívané plochy podél Polní ulice na jižním okraji území a plochy okolo bytových domů v ulici U Ploché dráhy. Značnou část pozemků města spravuje příspěvková organizace Základní škola Úšovice zřizovaná městem Mariánské Lázně - jedná se o jihovýchodní část řešeného území (školský areál).

Těžiště území - areál plochodrážního stadionu vlastní **TJ Lokomotiva Mariánské Lázně, z.s.** (zapsaný spolek). Spolek sídlí v budově tribuny, kde rovněž zajišťuje krátkodobé ubytování, zázemí pro sportovce a občerstvení. TJ Lokomotiva spravuje celý areál ploché dráhy a související plochy podél Plzeňské ulice (nepříliš využívaný kemp se třemi chatičkami ve špatném technickém stavu, tenisové kurty).

Menší areál s garážemi na severním okraji ploché dráhy vlastní **Automoto Klub Mariánské Lázně v AČR** (pobočný spolek). Automoto Klub Mariánské Lázně je pořadatelem závodů plochodrážního sportu, plochou dráhu má pronajatou od TJ Lokomotiva pro účely pořádání závodů. Garáže jsou pronajímány soukromým osobám s podmínkou vyklizení na dobu konání závodů - tento prostor slouží jako zázemí při závodech na ploché dráze.

Vilová čtvrť je ve vlastnictví jednotlivých soukromých osob stejně jako drobné areály podél Plzeňské ulice.

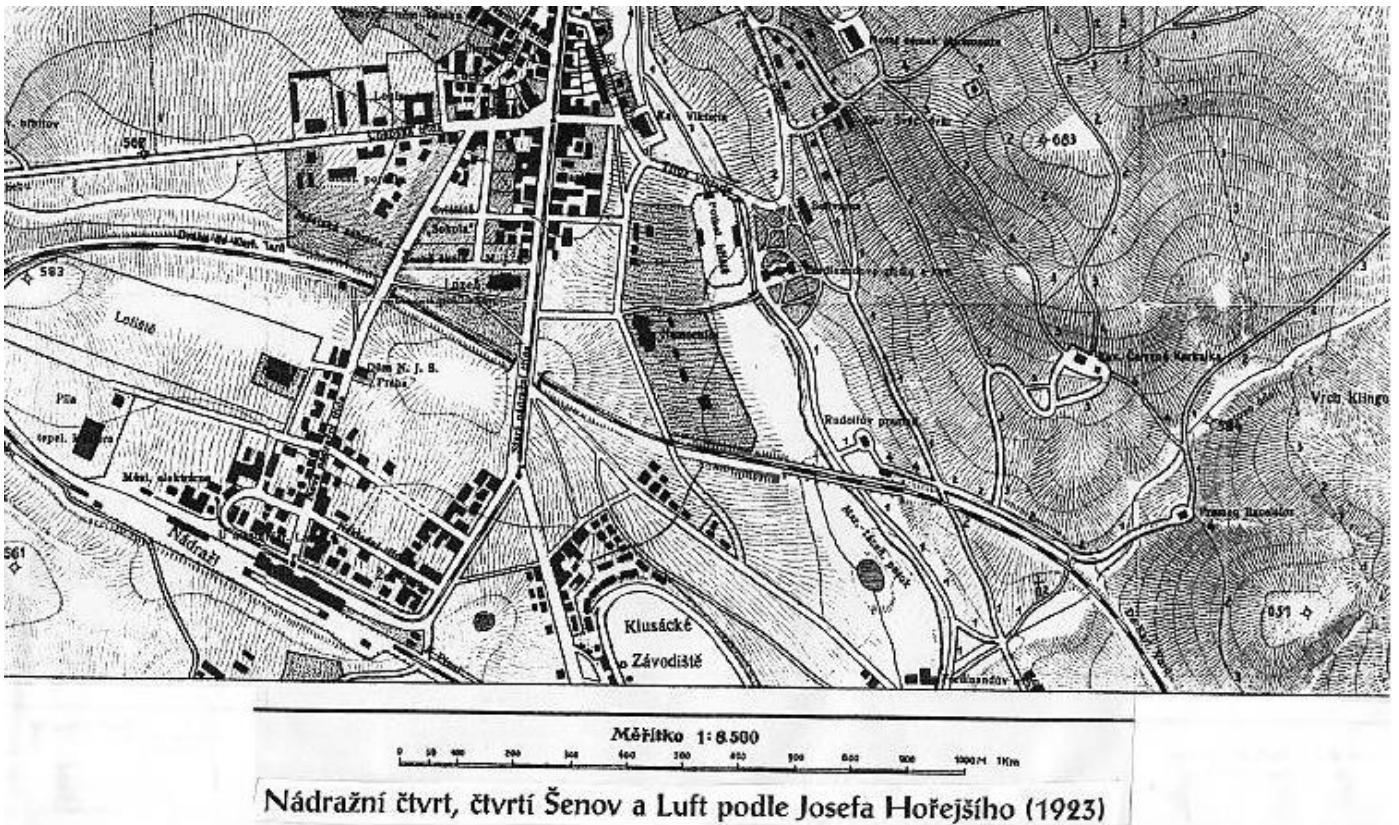
Veřejné komunikace jsou ve vlastnictví města vyjma Plzeňské ulice, kterou vlastní a spravuje Karlovarský kraj.

A.3. Historický vývoj území

V historickém vývoji města lze první vstupy do řešeného území zaznamenat na počátcích 20. století. Do té doby bylo území mezi historickým jádrem města nebo spíše Šenovem (původně osada v prostoru dnešní křižovatky Chebské a Hlavní třídy) a samostatnou vesnicí Úšovice vedly pouze cesty zemědělskou krajinou. Relikt těchto cest je zachován v pěší trase vedoucí diagonálně od Plzeňské ulice směrem k vstupnímu prostoru před ZŠ Úšovice (zachovaná cesta vedla z Úšovic do Hamrníků).

Osada Šenov se koncem 19. století rozrůstala - v úzkém údolí se propojila s historickým jádrem města severně, směrem k novému nádraží (z roku 1872), kde vznikla Nádražní čtvrť. Obě nové čtvrti byly v roce 1895 připojeny k Mariánským Lázním. Krátce poté se začala rozvíjet zástavba také podél hlavní přístupové trasy do města - Plzeňské ulice. Tím byla založena první zástavba v řešeném území, a to podél ulic Kollárova a v severní části Plzeňské (místním názvem Luft).

V roce 1922 byla postavena **plochá dráha**. Konaly se tu populární závody chrtů a koní, později sloužila také pro závody motocyklů a automobilů. Výstavba ploché dráhy byla završením největšího stavebního rozmachu města v letech 1870 - 1914, kdy město zažívalo největší vzhlas (historicky nejvyšší počet návštěvníků lázní byl v roce 1929). V meziválečném období význam lázní upadal, rozvoj města pokračoval až ve 40. letech. První dostupný zákres ploché dráhy v historických mapách pochází z roku 1923.



Mapa části území z roku 1923 (zdroj: <http://hamelika.webz.cz/h99-09.htm>)

Z dalšího vývoje ve 20. století je patrný rozvoj zástavby mezi původním historickým jádrem Úšovic a městem - zastavovány jsou ulice Palackého, kde vznikají honosné viladomy, ulice Polní a Česká (dnes severní okraj úšovického sídliště). Původně malá osada Úšovice byla k městu administrativně připojena v roce 1945, její rozvoj a urbanistické propojení s městem započaly v 50. letech vznikem plánů na výstavbu sídliště v Úšovicích.

Výstavba sídliště představovala zásadní urbanistický zásah do území a definitivně propojila staré Úšovice s městem. Výstavba probíhala až do 70. let, kdy bylo dokončeno obchodní středisko Luna. Spolu s úšovickým sídlištěm (pro potřeby jeho nových obyvatel) byl založen školský areál v ulici Polní a 17. listopadu. Areál byl logicky orientován jižním směrem k sídlišti, čímž byl posílen bariérový efekt plochodrážního stadionu.

V průběhu 2. poloviny 20. století byla naplněna zástavba vilové čtvrti až k okraji ploché dráhy a školského areálu. Zároveň vznikala smíšená zástavba podél ulice Plzeňské, která však nikdy nezískala městský charakter - výhradně dopravní roli potvrdila betonová zeď chránící před negativními vlivy dopravy sídliště na Plzeňské postavené v 80. letech (západně od okraje řešeného území).

Využití plochodrážního stadionu bylo doplněno o sportovní aktivity, frekvence závodů se v posledních desetiletích postupně snižovala (více viz kapitola A.4. Fenomén dlouhé ploché dráhy). Nízká míra využití ploché dráhy posílila bariérový efekt areálu a urbanistickou stagnaci Plzeňské ulice.

Vývoj území je doložen na následujících výřezech historických map (červeným obrysem je označeno řešené území):



rok 1783,
I. vojenské mapování
(<https://archivnimapy.cuzk.cz>)

V horní části výřezu je historické jádro Mariánských Lázní, JV od řešeného území je původní sídlo Úšovice, západně je Hamrnický zámek. Výrazná je hlavní dopravní trasa od Chodové Planě - dnes ulice Plzeňská a Hlavní třída. V mapě je zanesen návrh vedení cesty na Velkou Hleďsebi - dnešní ulici Chebskou.

Řešeným územím procházejí cesty spojující Úšovice s Hamrnickým zámekem a dalšími trasami na Velkou Hleďsebi.

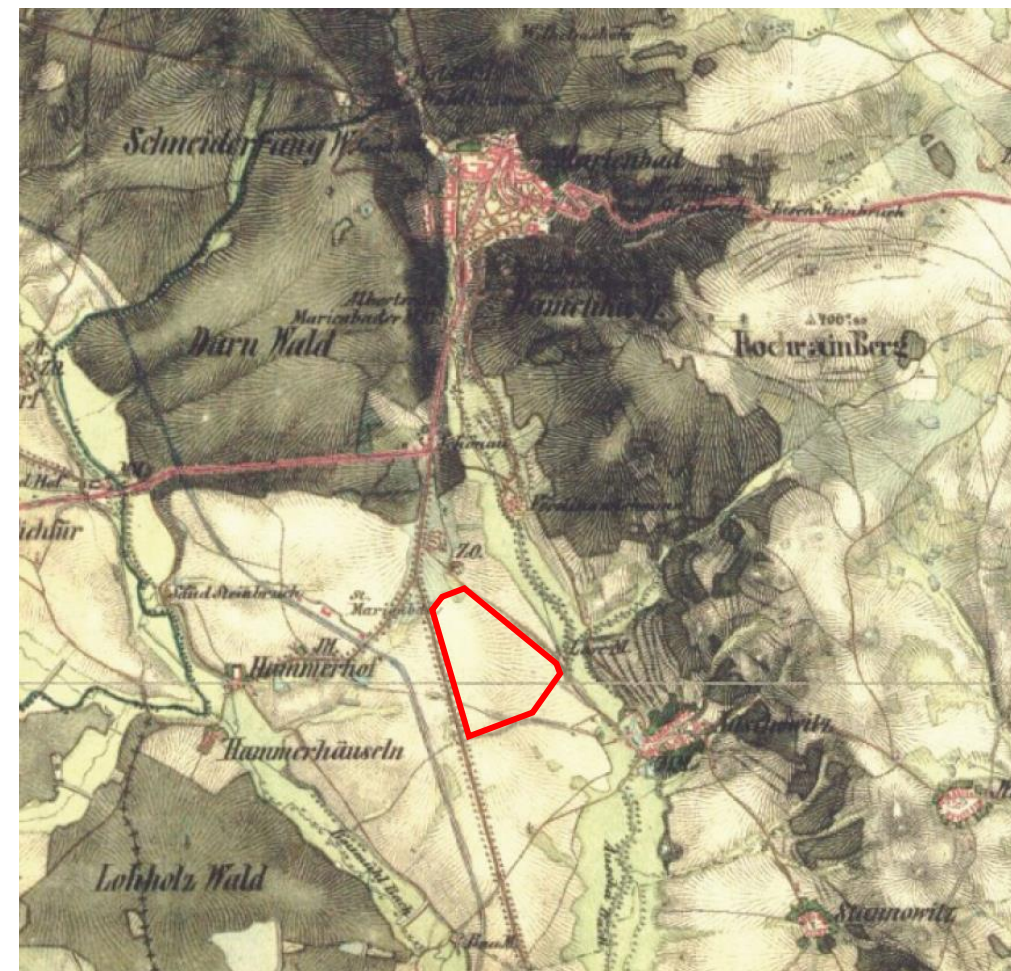
Zhruba je založena ulice Polní, ulice Palackého a s ní paralelní ulice Na Průhonu.



rok 1839,
indikační skici Císařských
povinných otisků map stabilního
katastru Čech 1:2880 (1824-1843)
(<https://archivnimapy.cuzk.cz>)

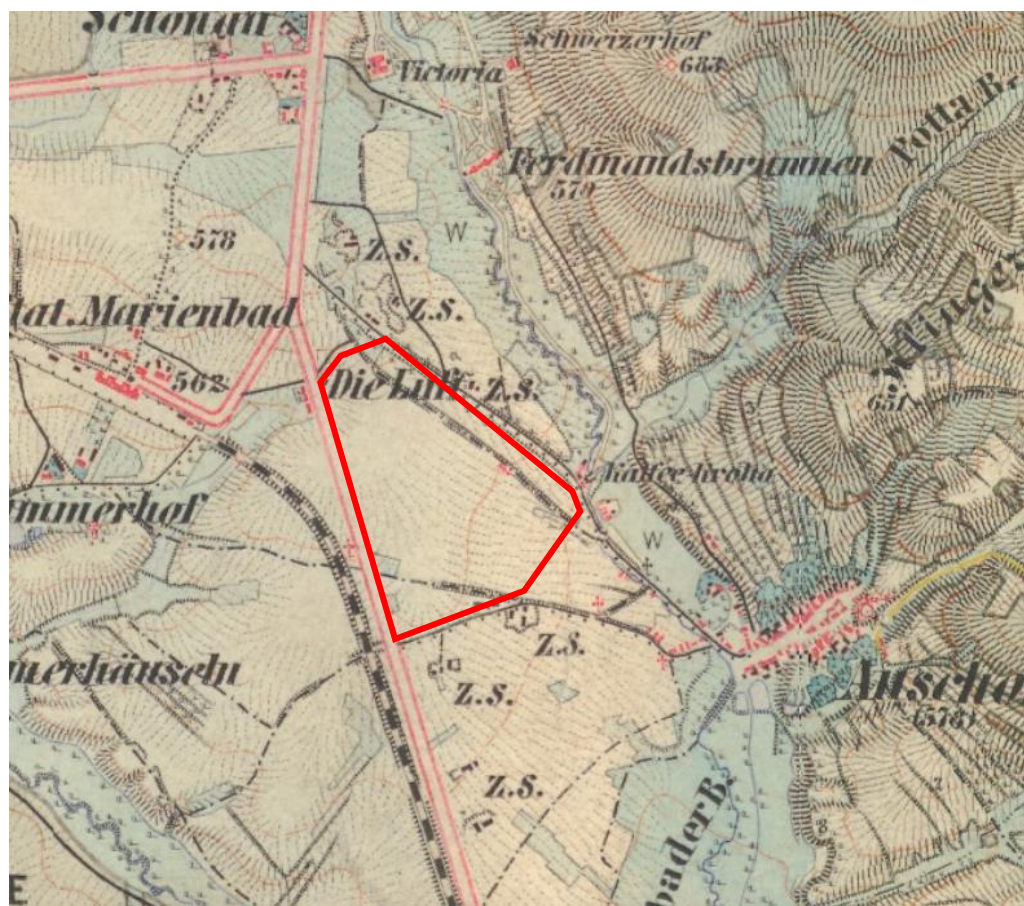
Na současné křižovatce ulic
Chebská a Hlavní třída jsou již
patrné první stavby budoucího
Šenova.

Založen je Ferdinandův pramen a
další drobné stavby v krajinné ose
Úšovického potoka



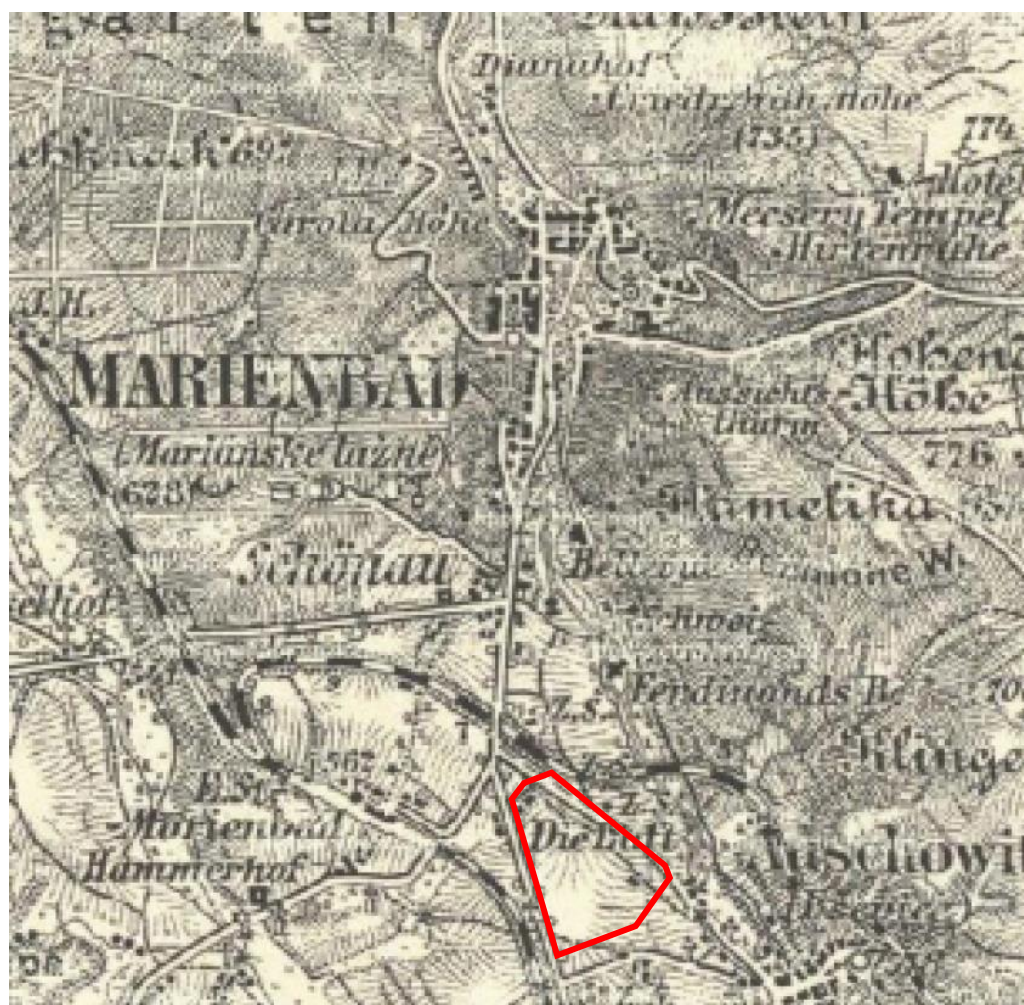
rok 1846,
II. vojenské mapování
(<https://archivnimapy.cuzk.cz>)

Na mapě je vidět nová železniční
trať na Cheb a nádraží, založena je
nová cesta k Šenovu. Historické
jádro města je již zastavěno a
postupně se rozvíjí jižně.



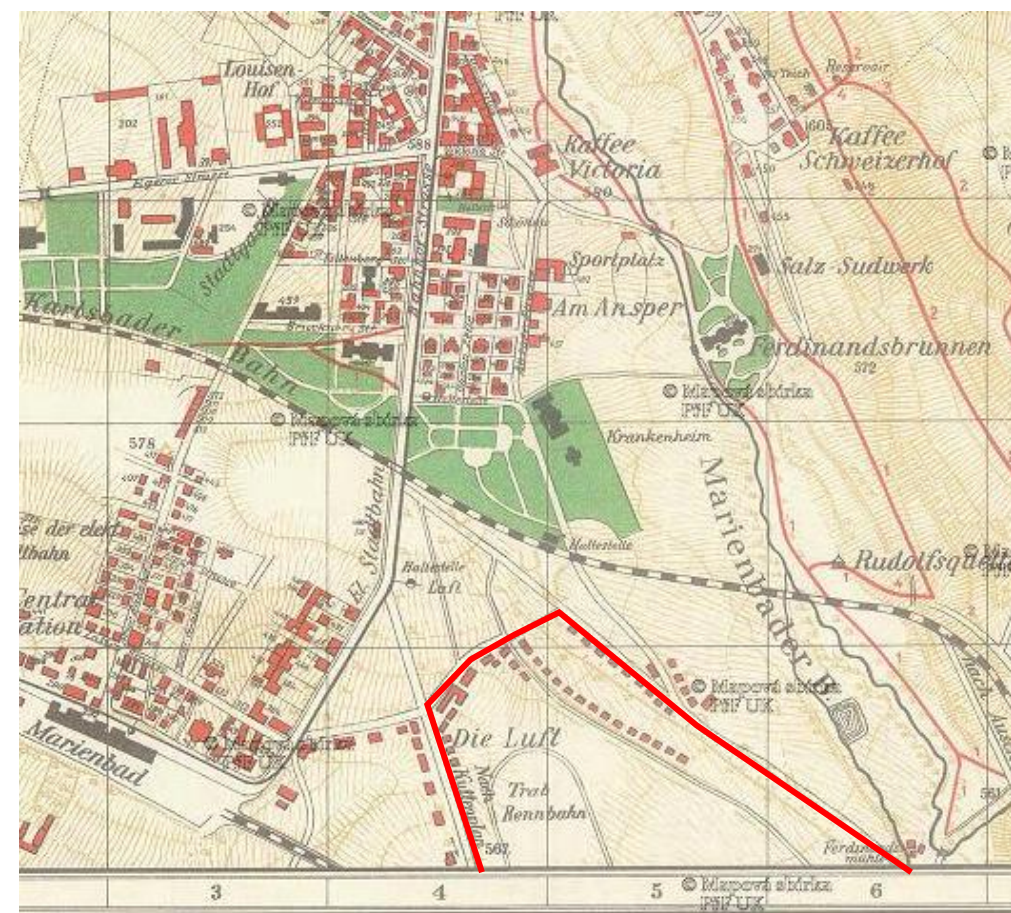
rok 1880,
III. vojenské mapování
(<https://archivnimapy.cuzk.cz>)

V mapě se již objevuje název Šenov, zástavba se rozvíjí podél Hlavní třídy směrem k nádraží. Rovněž původní Úšovice se rozrůstají směrem do výše dnešní České a Palackého ulice.



rok 1918
topografická mapa
(<https://archivnimapy.cuzk.cz>)

Nově je vybudována Karlovarská železniční trať, přes ni je od nádraží do Šenova založena nová ulice (dnešní Husova).



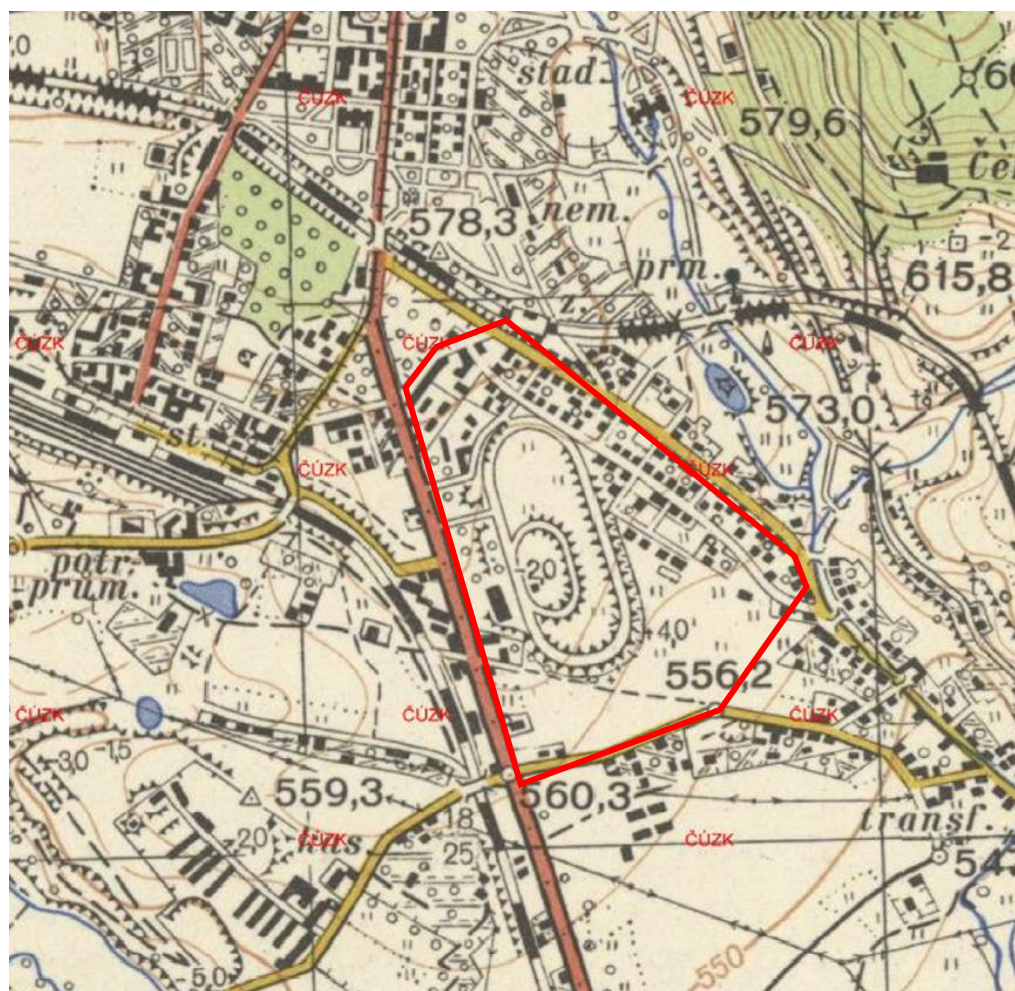
rok 1935
Situationsplan der Kurstadt
Marienbad 1900 - 1935
(<https://www.oldmapsonline.org>)

Rozvinuté jsou čtvrti Šenov a Nádražní čtvrt, na mapě je viditelný zakres dráhy a nová zástavba podél ulic Palackého, Na Průhonu a Plzeňská.



rok 1951
(<https://archivnimapy.cuzk.cz>)

Staré Úšovice již prorůstají s městem, propojuje se Nádražní čtvrt a Šenov (všechny tyto části již administrativně náleží k městu). Zřetelně je zachována původní diagonální cesta ze starých Úšovic k Hamnickému zámku.



rok 1952,
topografická mapa S-1952
(<https://archivnimapy.cuzk.cz>)

Území je již téměř souvisle urbanizováno. Utvořeny jsou fragmenty zástavby ulice Polní, v levé spodní části výřezu jsou nová kasárna. Rozvinutý je dopravní systém včetně přemostění železničních tratí.



rok 1958,
letecké mapování
(kontaminace.cenia.cz)

Na výřezu snímku je patrný počátek výstavby sídliště Úšovice (rozestavěna je zatím pouze střední část mezi ulicemi Skalníkova, Americká a Kubelíkova), ve výstavbě je také objekt Základní školy Úšovice a bytové domy v ulici U Ploché dráhy.



rok 2003,
letecké snímky (mapy.cz)

Území je již stabilizováno, patrná jsou sídliště Úšovice, Vora a Plzeňská. Severně je centrální parkoviště, na jihozápadním okraji řešeného území je parkoviště pro autobusy.



rok 2018,
letecké snímky (mapy.cz)

Jedinou změnou v posledních letech je výstavba dvou bytových domů v severní části ulice Plzeňská. Tyto bytové domy jsou nicméně nevhodně orientovány a bohužel neposilují městský charakter Plzeňské ulice ani ji nijak neformují. Jejich výstavba je však prvním signálem efektivnějšího využití území podél Plzeňské ulice.

A.4. Fenomén dlouhé ploché dráhy

V Mariánských Lázních se nachází jediná dlouhá plochá dráha v České republice. Plochodrážní stadion se nachází v jihovýchodní části města a je vklíněn mezi ulici Plzeňskou a Na Průhonu. Ovál, který se původně nacházel na samotném okraji města, se postupem času začlenil do struktury sídla jednak rozpínáním zástavby směrem k jihu, ale také postupným srůstáním zástavby Mariánských Lázních a Úšovic.

Kilometr dlouhá dráha vznikla v roce 1922 během První republiky pro pobavení lázeňských hostů a do sportovního života města přinesla nový impuls. Původně se zde konaly závody koní a chrtů, a tak podél dráhy byly postaveny stáje pro závodní koně se 120 boxy. Pro město se každá akce stala velkou událostí. Tehdy ještě nikdo netušil, že se jednou dráha proslaví díky úplně jiné disciplíně a Mariánské Lázně budou ve světě známy nejen díky lázeňství, ale i díky motocyklovým závodům. Později začala tedy dráha sloužit také pro automobily a motocykly, v roce 1925 se zde konaly první závody ploché dráhy, a tak se chrtí a klusácké závody posunuly do pozadí.

Během druhé světové se na okruhu nic nekonalo a závody započaly znovu od konce čtyřicátých let, kdy se od roku 1947 do roku 1957 odjelo jedenáct závodů. Tehdy se už závodilo na špičkové úrovni, pořádaly se zde jeden až dva závody ročně. Některé závody byly součástí Mistrovství Československa jednotlivců.

Na konci padesátých let měl klub již slušnou jezdeckou základnu, a tak vznikla dokonce ještě čtyřsetmetrová dráha uvnitř dlouhého oválu. Vrcholem této doby byly dva závody kvalifikace Mistrovství Evropy v roce 1960 a 1961, kde se účastnili i naši jezdci. Poté se na bezmála deset let brány stadionu uzavřely.

Jak vypadal plochodrážní ovál po 10 letech nečinnosti, si každý dovede představit. V roce 1970 došlo ve spolupráci s továrnou Jawa k obnově dráhy. Díky velikému nadšení tehdejších členů svazarmu a ostatních příznivců se život ploché dráhy obnovil prvním závodem v roce 1970 jen s našimi jezdci. Před 5000 diváky zvítězil Antonín Šváb před Jiřím Štanclem. Celá akce se vydařila a začala dlouhá a slavná etapa ploché dráhy.

V roce 1972 se v Mariánských Lázních konal první závod Mistrovství světa, o čtyři roky později, v roce 1976 dokonce mariánskolázeňská plochá dráha hostila finále Mistrovství světa. Celé finále bylo velmi zdařilé a pořadatelé byli za dobrou práci velice pochváleni. V tomto roce se českoslovenští jezdci vrátili do světové plochodrážní elity. V této době do Mariánských Lázní velmi rádi jezdili jezdci i se svými ženami.

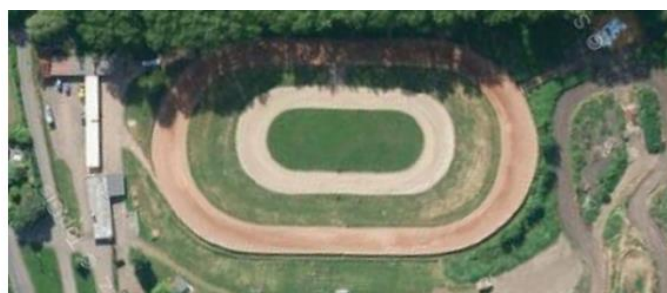
Ve druhé polovině sedmdesátých let se klub zaměřoval jak na pořádání závodů, tak na jezdecký tým a jeho účast v lize. Později se mariánskolázeňští jezdci objevovali na závodech už méně často. Na základě požadavků FIM (světová motoristická federace) byl pro potřeby mistrovství světa v roce 1983 upraven povrch celé plochy stadionu dorovnán, aby byla plocha v jedné rovině.

I když se čeští jezdci účastnili závodů již jen sporadicky, Mariánské Lázně se v této době dostaly v této disciplíně na pořadatelskou špičku a to nejen vysokou úroveň dráhy, ale i skvělou organizací závodů. Dvakrát se zde také konaly závody Mistrovství Evropy. Mariánské Lázně patřily mezi stadiony, kde se jezdilo finále Mistrovství světa v minimálně tříletých intervalech, až do roku 2001. Od té doby mariánskolázeňská plochá dráha stagnovala a světové závody se zde vrátily až v roce 2007, kdy lázeňský okruh navázal na tradici pořádání seriálu mistrovství světa v podobě čtvrtfinále MS.

Příklady plochodrážních stadionů v ČR a jejich umístění v rámci města



Praha



Chabařovice



Kopřivnice



Liberec



Pardubice



Slaný



Většina plochodrážních stadionů v jiných městech ČR je umístěna na okraji města a zcela mimo obytnou zástavbu - v tomto směru je plochá dráha Mariánské Lázně ojedinělá - město ji doslova „obrostlo.“ S tím souvisí i potřeba odlišného přístupu k jejímu využití, resp. zapojení do organismu města. V urbanizovaném území tvoří plochá dráha velkoplošnou bariéru znemožňující prostupnost území a jiné využití.

V tabulce vpravo jsou zobrazeny ploché dráhy v ČR s detailem jejich vnitřního využití - většinou je vnitřní část oválu doplněna cvičnou dráhou nebo zahrnuje fotbalové hřiště, což je i případ ploché dráhy v Mariánských Lázních - ta však vzhledem k většímu plošnému rozsahu může pojmout výrazně více sportovních aktivit.

(zdroj obrázků: <https://www.kolemkola.cz/plochodrazni-stadiony.html>)

Provozní a technické požadavky na zajištění funkčnosti aktivní tratě dlouhé ploché dráhy

Pro závody na ploché dráze jsou určeny plochodrážní oválné dráhy, na kterých se jezdí proti směru hodinových ručiček, proto také bývají někdy nazývány ovály levých zatáček. Povrch dráhy je většinou škvárový či antukový na štěrkovém podloží (existují také dráhy travnaté a ledové). V zatáčkách se jezdí kontrolovaným smykem, kromě ledových drah, kde se závodí na motocyklech s hřeby v pneumatikách. Jelikož povrchová vrstva klasických štěrkových drah je prašná, během závodů se upravuje kropením a válcováním. Na vnějším okraji drah se nachází většinou dřevěný (někdy též pletivový) mantinel, jehož výška přesahuje jeden metr. V dnešní době bývají vnitřní strany mantinelů v zatáčkách pro větší bezpečnost jezdců obloženy vzduchovými bariérami. Délky krátkých drah se pohybují kolem 400 m. Při délce dráhy nad 800 m mluvíme již o dlouhé dráze. Součástí plochodrážních stadionů je také depo s dílenskými prostorami, které tvoří zázemí pro závodníky a jejich mechaniky. V dnešní době jsou již depa pro pohodlí jezdců na téměř všech stadiónech kryta střechou.

Šířky drah jsou různé, v rovinách kolem 10 m a v zatáčkách i více než 16 m. Dráha je na startu rozdělena na čtyři stejně široká místa a každý jezdec startuje ze svého místa. Většinou se utkávají v každé jízdě čtyři jezdci, ale při některých závodech na širších dráhách závodí i šest jezdců, jako je tomu například při závodech Zlaté přílby na svítkovském stadiónu v Pardubicích.

(zdroj citace: <https://www.kolemkola.cz/plochodrazni-stadiony.html>)

Mezinárodní standardy pro plochou dráhu nejsou jednoznačně stanoveny. Před každým závodem rozhoduje o splnění požadavků komisař nebo rozhodčí závodu určený Mezinárodní federací motocyklistů (FIM), a to v závislosti na parametrech a stavu dráhy.

Na jednání se zástupci Automoto klubu Mariánské Lázně (viz příloha C.4. Stanoviska dotčených orgánů a ostatních subjektů dotčených řešením / výsledky konzultací a projednání) byly zjištěny základní parametry, které je nutné dodržet pro zachování pořádku závodů plochodrážního sportu. Těmi hlavními jsou:

- nutnost zachovat viditelnost celé dráhy z pozice rozhodčího (v kontrolní věži) - výška případné vegetace (ne stromy, ale pouze křoviny) a konstrukcí uvnitř ploché dráhy může být do výšky max. do 2 m
- nutnost zachovat ochranné pásmo 10 - 15 m od vnitřní strany dráhy směrem dovnitř bez pevných překážek nad terénem (např. sloupky, lavičky, další pevné konstrukce) z důvodu zajištění minimální bezpečnosti jezdců při závodech - v tomto pásmu lze umístit demontovatelné nebo sklopné konstrukce (např. sklápěcí stožáry), případné stavby lze rovněž zahloubit
- dřevěné bariéry lemující dráhu je možné zčásti otevřít a umožnit prostupnost, pro účely závodů je nezbytná souvislá dřevěná bariéra, na ní jsou v zatáčkách před závodem nainstalovány nafukovací mantinely
- oplocení dráhy drátěným plotem musí být 2 m vně od dřevěné bariéry, jedná se o ochranné pásmo, kam je zakázán vstup během závodů; mimo pořádání závodů není oplocení potřeba (za ideální je pokládáno řešení částečně otevřeného oplocení - otevřených branek v souvislém oplocení, přičemž tyto branky budou po dobu závodů uzamčeny)
- konstrukce drátěného plotu slouží v severovýchodní zatáčce k uchycení sítě, která při závodě chrání zástavbu a auta v ulici před vylétáváním kamínků z dráhy; v jihozápadní zatáčce je síť instalována na konstrukci stávajícího oplocení tenisového kurtu



záběry z pořádání závodů na plochodrážním stadionu v Mariánských Lázních
(zdroj obrázků: <http://zivechebsko.cz/2016/08/04/marianske-lazne-hostily-mistrovstvi-sveta-na-dlouhe-ploche-draze-druzstev/>,
<http://www.bikercing.cz/moto-racing/speedway/mistrovstvi-ceske-republiky-speedway/mcr-dlouha-plocha-draha-8211-marianske-lazne-a14955/>)



Březolupy



Divišov



Chabařovice



Kopřivnice



Liberec



Mariánské Lázně



Mšeno



Pardubice - Svítkov



Plzeň



Praha - Markéta



Slaný



Svitavy

A.5. Stávající využití území

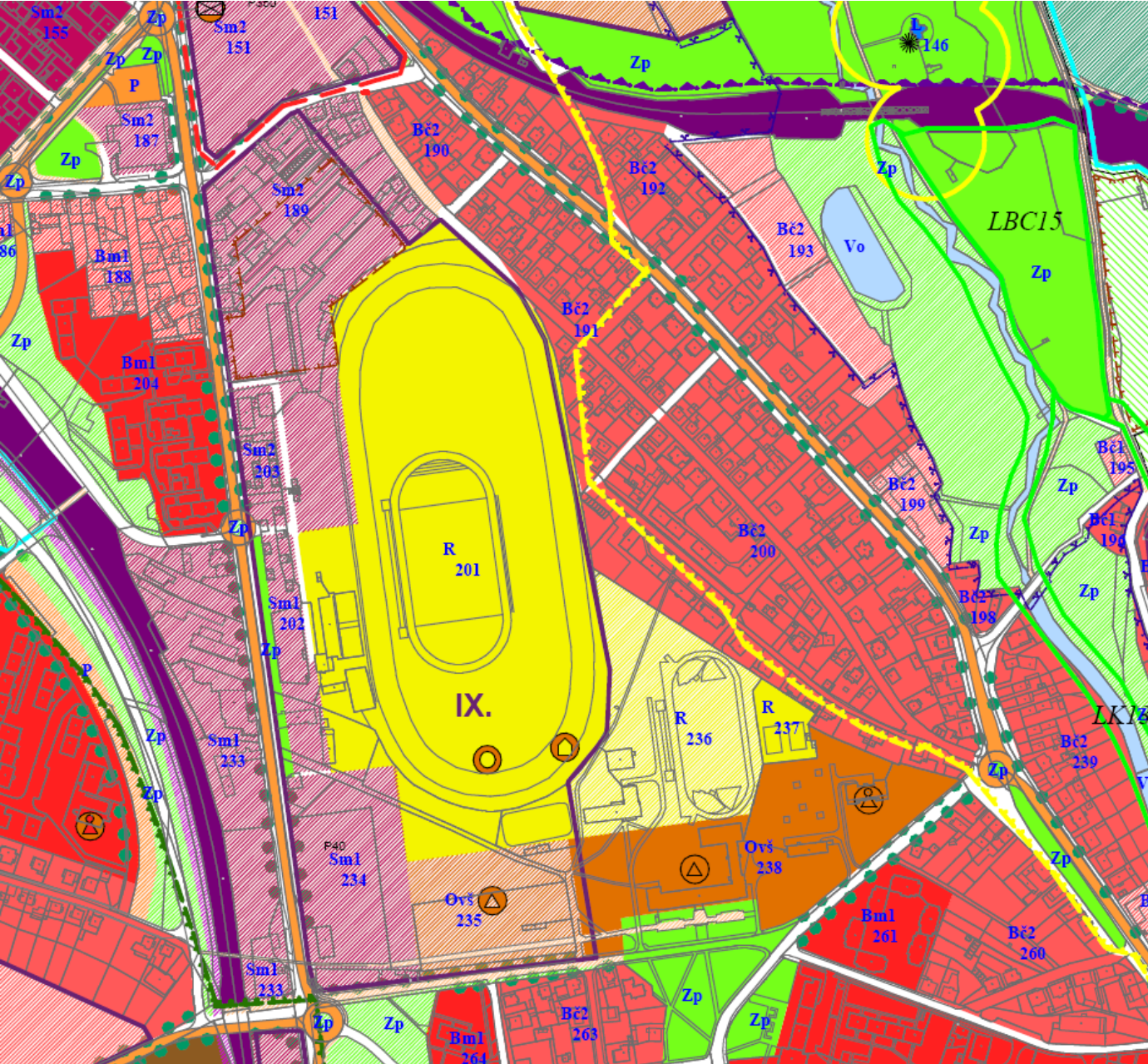
Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese A.2 Výkres stávajícího využití území a hodnot.

A.5.1. Využití území dle ÚPD města

Platný Územní plán města Mariánské Lázně ve znění všech schválených či vydaných změn vymezuje areál dlouhé ploché dráhy, nevyužitou část území podél Polní ulice a smíšená území podél Kollárovy a Plzeňské ulice jako rozvojové území IX. Plochá dráha:

- 1) Rozvojové území je územním plánem vymezené území (v současnosti většinou nezastavěné), ve kterém dojde k podstatné změně ve funkčním využití pozemků a objektů a ke změně charakteru jeho zastavění.
- 2) Jako rozvojová území jsou v územním plánu vymezeny tyto plochy:
IX. - plochá dráha

(Pozn. Původně stanovené podmínky v odstavcích 3, 4, 5 byly Změnou č. 3/4 zrušeny.) Pro vymezení rozvojového území nejsou stanoveny žádné další požadavky.)



Výřez řešeného území z platného ÚPm Mariánské Lázně - A.1. Hlavní výkres

Řešené území je dále členěno na lokality se stanovenou charakteristikou (podmínkami funkčního využití a prostorového uspořádání):

Sm1 (lokality 202, 234), Sm2 (lokality 189, 203) - smíšené městské území (Sm)

lokality	charakteristika	poznámka
všechny lokality	je určeno pro bydlení, služby, veřejné stravování, veřejné ubytování, kulturu, maloobchod a nákupní centra. Přípustné jsou zde stavby bytových domů, stavby pro administrativu, správu, školství, zdravotnictví a sociální péči, a stavby pro sport, zařízení drobné výroby a služeb, které nenarušují požadavky na bydlení nad přípustnou mírou. Podle charakteru zástavby je smíšené městské území děleno na Sm1 (volná zástavba) a Sm2 (volná a bloková zástavba).	Viz D.3.5. Limity prostorového využití
129, 234, 267, 270	a dále jsou vymezené lokality určeny pro: + stavby rušících zařízení.	
234	+ přípustné parkování autobusů a nákladních vozidel	

Všechny lokality jsou návrhové.

V rámci lokality Sm2 189 je navržena asanace - Areál drobných provozoven nad plochou dráhou - vymístění do zóny drobné výroby a služeb.

Bč2 (lokality 190, 191, 200) - území čistého bydlení (Bč)

lokality	charakteristika	poznámka
všechny lokality	je určeno pro bydlení a umísťují se v něm stavby: Rodinných domů - Bč1 Rodinných a vila domů - Bč2 Přípustné je zde umísťovat stavby pro drobné zařízení maloobchodu, veřejné stravování, sport, zdravotnictví a služby sloužící pro vymezenou lokalitu a dále drobná ubytovací zařízení a školství. Přípustné je zde umísťovat samostatně stojící objekt garáží na vlastním pozemku pro bydlící v lokalitě. Podle charakteru zástavby je území čistého bydlení děleno na Bč1 a Bč2.	Viz článek 33 Limity prostorového využití

Všechny lokality jsou stabilizované.

R (lokality 201, 236, 237) - území rekreace (R)

lokality	charakteristika	poznámka
všechny lokality	je určeno pro sport a rekreaci. Přípustné je zde umísťovat stavby pro sport a služby, sloužící pro vymezenou lokalitu.	
102, 103, 104, 105, 201, 225, 275	a dále jsou vymezené lokality určeny pro: + celoměstská zařízení a stavby rozšiřující služby pro sport a kulturu	

Lokality R 201 a R237 jsou stabilizované, lokalita R 236 je návrhová.

V rámci lokality R 201 je navrženo umístění sportovního a kulturního zařízení.

Ovš (lokality 235, 238) - plochy občanského vybavení (Ov)

lokality	charakteristika	poznámka
všechny lokality	jsou určeny pro stavby a zařízení pro školství (Ovš), kulturu (Ovk), zdravotnictví a sociální péči (Ovz), pošty, policii a správu, vědu a výzkum, maloobchod a služby. Na plochách s podrobněji určeným druhem zařízení je přípustné umísťovat jen taková zařízení, pro která jsou určena. Na plochách neupřesněných je možno umísťovat kterékoliv z vyjmenovaných druhů zařízení.	

Lokalita Ovš 238 je stabilizovaná, lokalita Ovš 235 je návrhová.

V rámci bloku Ovš 235 je navrženo umístění ZŠ, školy

Zp (bez označení) - plochy zeleně parkové (Zp)

Stabilizována je zeleň (Zp) před základní školou a podél Plzeňské ulice v kontaktu se stávajícím areálem ploché dráhy.

lokalita	charakteristika	poznámka
všechny lokality	jsou plochy parků se zaměřením na rekreačně estetickou funkci, předpokládají se vysoké nároky na kvalitu údržby těchto ploch. Na těchto plochách je přípustné umísťovat stavby doplňkových vybavení.	

Dopravní řešení

V ÚPm Mariánské Lázně je navržena okružní křižovatka na Plzeňské ulici (na jižním okraji malého sídliště) zajišťující propojení Plzeňské ulice s nádražím (trasa je vedena podél železniční trati se zaústěním do ulice U Mlékárny. Tento záměr lze realizovat v rámci dopravního prostoru ulice Plzeňské, bez zásadního dopadu na využitelnost ploché dráhy; lze však konstatovat potenciální zlepšení dostupnosti areálu a zlepšení dopravní obsluhy širšího území.

A.5.2. Urbanistické soubory

Řešené území vlivem historického vývoje vykazuje celkově znaky smíšeného městského území. Vymezenému prostoru dominuje plochá dráha jako unikátní zcela nezastavěný rozsáhlý areál. Okolní části lze rozčlenit dle dominantního využití.

Areál ploché dráhy

Areál plochodrážního stadionu přiléhá k Plzeňské ulici, podél níž jsou situovány stavby původního zázemí a dalších doplňkových funkcí. Původní zázemí je v současné době nevyužité a nabízené k prodeji, stavby mají charakter brownfields. Podél Plzeňské ulice je situován kemp s chatkami v havarijním stavu. Historický nástup na přírodní tribuny ploché dráhy s hygienickým zázemím je ve velmi špatném stavu a bude nutné jej strhnout. Jižní okraj areálu zahrnuje historickou tribunu, jejíž 1. nadzemní podlaží je využito pro restaurační zařízení a krátkodobé ubytování, horní část je v nevyhovujícím stavu a vyžaduje rekonstrukci nebo větší stavební úpravy. Tribuna se v současné době nevyužívá, diváci závodů plochodrážního sportu jsou na přírodních tribunách. Na objekt tribuny navazuje zázemí TJ Lokomotiva a garáže. Zbývající plochy jsou využity pro tenisové kurty, převažuje tedy sportovní využití a související služby. Všechny budovy jsou maximálně dvoupodlažní.

V severní vnitřní části areálu je umístěno zázemí pro závodníky a pořadatele plochodrážního sportu, větší nevyužité prostranství a menší nevyužité objekty u dnes nevyužívaného vstupu do areálu (oba objekty mají charakter brownfields).

Samotný ovál ploché dráhy je tvořen zpevněnou dráhou, vnitřní část je zatravněna a v současné době je zde umístěno fotbalové hřiště (v prostoru východně od objektu tribuny). Větší část oválu je zcela nevyužita, samotná dráha je v posledních letech pro závody využívána maximálně několik dní v roce.

Školský areál

Školský areál zahrnuje jihovýchodní část území, umístěn je zde objekt ZŠ Úšovice, školní družina, jídelna, dále mateřská škola a Dům dětí a mládeže. Jedná se o areál veřejného vybavení situovaný směrem do sídliště Úšovice. Vnitřní části areálu jsou využity pro školní sportoviště - atletický ovál, skatepark, dopravní hřiště, hřiště na streetball, dětské hřiště u DDM. Sportovní plochy volně přecházejí do veřejně přístupné zeleně, školský areál tak není dostatečně vymezen a místy působí jako volně přístupný. S výtoku nedostatečného vymezení hranic školského areálu jej lze považovat za stabilizované území bez nutnosti dalších zásahů.

Vilová čtvrť

Vilová čtvrť postupně vznikala po obou stranách ulice Palackého a následně i podél ulice Na Průhonu; postupně „dorostla“ až k hranici školského areálu i areálu ploché dráhy. Převažuje zde obytná funkce ve viladomech a rodinných domech, malé množství objektů nabízí ubytování a stravování, případně doplňkové služby pro návštěvníky města. V ulici U Ploché dráhy je několik bytových domů o 2 nadzemních podlažích s podkrovím, jinak převažují domy o 2-3 nadzemních podlažích s podkrovím. Většina ulic má zklidněný, obytný charakter, území je vyjma obvodové Palackého ulice zcela bez tranzitní dopravy. Vilová čtvrť je považována za stabilizovanou část řešeného území.

Území smíšených funkcí

Území podél ulic Kollárova a Plzeňská zahrnuje kromě objektů k bydlení služby, výrobní areály (zčásti nevyužité s charakterem brownfields) a další stavby s nejednoznačným využitím. Vnitřní prostory tohoto bloku jsou zčásti veřejně přístupné, ale zcela zanedbané. Jižní část bloku tvoří dva nové bytové domy o výšce 5 nadzemních podlaží, jinak převažuje zástavba o 2-3 nadzemních podlažích. Využití bloku je zčásti obytné a zčásti výrobní, což lze považovat za vzájemný střet funkcí.

Území podél jižního úseku Plzeňské zahrnuje pouze několik staveb pro administrativu a nevýrobní služby; podél Polní ulice na jižním okraji jsou dva rodinné domy. Větší část tohoto území tvoří soukromé parkoviště pro autobusy, které je však převážně nevyužívané.

Území nespecifikované zeleně

Jižně od valů ploché dráhy se nachází větší území veřejné, z větší části udržované zeleně; podél Polní ulice je zeleň neudržovaná, údajně zde byla v minulosti umístěna malá ZOO. Územím diagonálně prochází pěší cesta z Plzeňské ke školskému areálu. V blízkosti školní družiny je umístěn starší objekt klubovny (boulder klub) a dětské hřiště. Z větší části lze území v pásu podél Polní ulice považovat za rezervní plochu pro výstavbu ve městě.

Menší území zeleně vyplňuje prostor mezi bytovými domy v ulici U Ploché dráhy, školským areálem a valem plochodrážního stadionu. Územím prochází pěší trasa, zeleň je však převážně neudržovaná, stejně jako v první ploše zeleně i zde chybí mobiliář nebo další prvky umožňující plnohodnotné veřejné využívání. Území podél ploché dráhy je zarostlé a působí jako temné zákoutí.

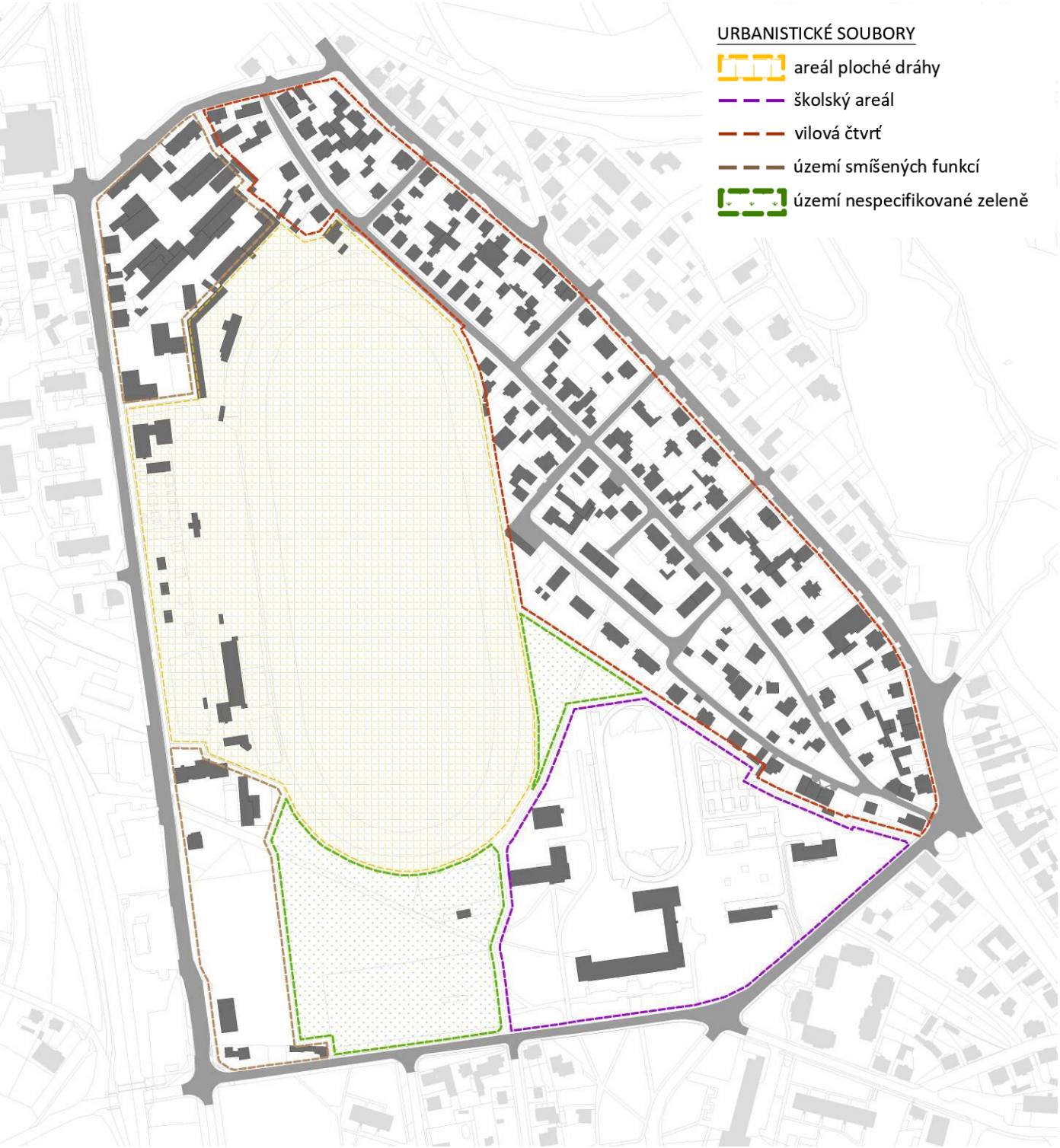


Schéma urbanistických souborů v řešeném území

A.5.3. Dopravní infrastruktura

Komunikační systém

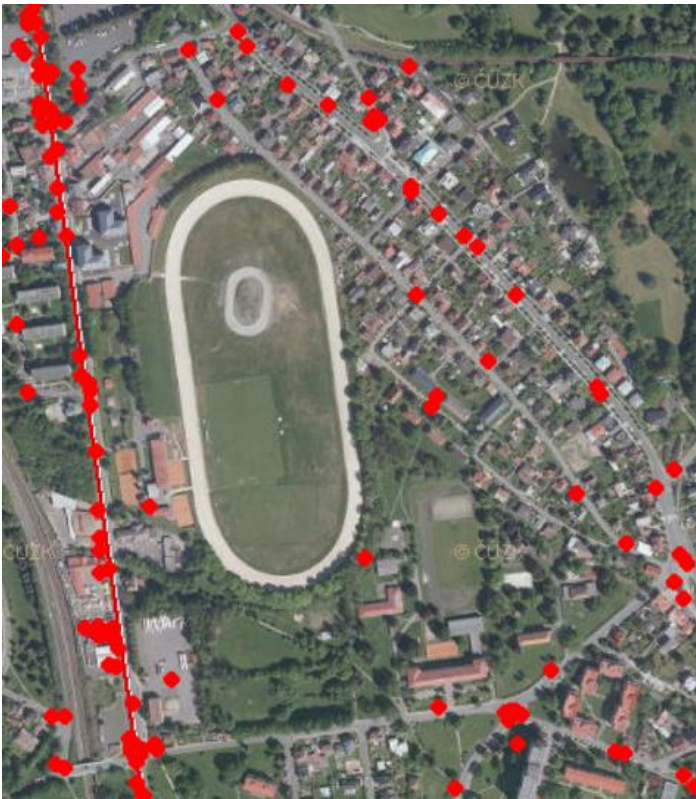
Ačkoliv v řešeném území plní veškeré komunikace úlohu dopravní i urbanistickou, nejvýznamnější dopravní trasou území, která přenáší nejvíce místních i tranzitních dopravních relací v rámci celého města je ulice Plzeňská (silnice III/2114) procházející podél západního okraje řešeného území. Tato komunikace má v souvislosti s řešeným územím převážně tranzitní význam, přímo pak obsluhuje areál ploché dráhy a další objekty v Plzeňské ulici. Z hlediska funkčního zařídění dle ČSN 73 6110 tak plní funkci obslužné místní komunikace, tj. funkční skupina C. Trasa je historicky formovaná a představuje hlavní příjezd do Mariánských Lázní z jihu od Chodové Plané, kde je napojena na silnici I/21, která tvoří významný národní silniční tah. Základní hodnoty intenzit dopravy z Celostátního sčítání dopravy (CSD) z let 2010 a 2016 jsou uvedeny v následující tabulce:

parametr	jednotka	hodnota dle CSD 2010	hodnota dle CSD 2016
roční průměr denních intenzit (RPDI)	[voz/den]	9 618	9 206
RPDI - pracovní den	[voz/den]	10 327	9 873
RPDI - volné dny (mimo svátky)	[voz/den]	7 848	7 537
padesátirázová intenzita dopravy	[voz/hod]	1 173	1 123
intenzita těžkých nákladních vozidel	[voz/den]	636	565

Z tabulky je patrný mírný pokles intenzit mezi roky 2016 a 2010, jedná se však o takový pokles, který může být způsoben chybou měření, běžnou variací dopravy či uzavírkou lokálního významu nebo drobnou nehodou v nedalekém okolí v době sčítání. V Mariánských Lázních se v rámci CSD sčítá pouze ulice Plzeňská, v blízkém okolí se pak sčítají intenzity na silnici II/230 (pro srovnání RPDI 2435 voz/den dle CSD 2016). Po zprovoznění přeložky silnice I/21 Trstěnice – Drmoul (zprovoznění očekáváno 3/2020) včetně přeložky II/230 se dá očekávat zachování nebo mírný nárůst intenzit dopravy na ulici Plzeňská a to z důvodu možného převedení části dopravního toku směrem na Cheb (v současné době je pro toto spojení využívána Chebská ulice směrem na Velkou Hleďsebi). Plzeňská ulice tedy bude nadále plnit roli hlavní urbanistické a dopravní osy jižní části města. Silnice III/2114 (Plzeňská) je ve vlastnictví Karlovarského kraje.

Řešené území jinak leží mimo nadřazené dopravní trasy a je obslouženo převážně komunikacemi místního významu – místními a účelovými komunikacemi, které zároveň tvoří i často funkci veřejných prostranství. Vedle Plzeňské ulice je druhou nejvýznamnější dopravní trasou ulice Palackého procházející podél východní hranice řešeného území. Tyto dvě dopravní trasy zajišťují základní obsluhu území a v širších vztazích spojení Úšovického sídliště (jižně od řešeného území) s centrem města.

Areál ploché dráhy a navazující území vyjma vilové čtvrti jsou obslouženy minimálně, formou slepých účelových komunikací, nebo vůbec. Tento stav je důsledkem bariérového efektu území ploché dráhy tak, že se město nemohlo dále přirozeně rozvíjet, a rovněž jeho současným využitím (zeleň, menší sportovní plochy, výrobní areály, převážně nevyužívané prostory).



Dopravní nehody v řešeném území (zdroj: www.jdvm.cz)

Dle databáze dopravních nehod od 1.1.2007 a 4.9.2018 je místo s nejvyšším počtem nehod v řešeném území křižovatka ulice Plzeňská a Polní. Tato křižovatka je poměrně rozlehlá a nejsou zde kanalizovány dopravní proudy, navíc jsou zde nevstřícně zaústěny dva protilehlé paprsky. Na obr. jsou zobrazeny veškeré dopravní nehody v řešeném území v období od 1.1.2007 a 4.9.2018. Křižovatky ulic Palackého a 17. listopadu a 17. listopadu, Česká, Polní a Skalníkova nejsou i přes svou rozlehlost a nevzhlednost místem častých dopravních nehod. Což je pravděpodobně také dáno nižšími intenzitami provozu. Z hlediska bezpečnosti provozu se však jedná o plochy potenciálně rizikové.

Doprava v klidu

Pro parkování a odstavování vozidel jsou využívány vybrané dopravní prostory místních komunikací po obvodu řešeného území - podélná stání jsou vymezena pouze v nově zrekonstruované ulici Palackého, podélně parkují vozidla v ulicích 17. listopadu a Kollárova, kde to umožňuje širší dopravního prostoru; v ulicích Plzeňská a Polní nejsou parkovací stání vymezena. Vnitřní komunikace obsluhující obytnou část území jsou dostatečně široké (cca 6-7 m) a nezátížené průjezdnou dopravou, proto i zde se parkuje podélně v rámci hlavního dopravního prostoru.

Explicitně vymezená parkovací stání ve veřejném prostoru jsou tedy pouze v Palackého ulici (52 stání) a v ulici 17. listopadu (5 stání). Převážně je parkování a odstavování vozidel řešeno na vlastních pozemcích. Obytná část území je z větší části tvořena zástavbou rodinných domů a viladomů, parkování se uskutečňuje v rámci jednotlivých pozemků; potřeba parkovacích stání však není dořešena u bytových domů v ulici U Ploché dráhy (zde je pouze 7 garáží, viz níže). Parkování v rámci areálu školy je umožněno pouze pro obsluhu areálu na východní straně hlavní budovy ZŠ (cca 10 míst), veřejně pak přímo před hlavní budovu školy (cca 6 míst). V areálu ploché dráhy je pro parkování vozidel využíván zpevněný prostor před hlavním vstupem na dráhu u věže rozhodčích (cca 10 míst), dále je využit prostor kempu. V severní části území je parkování řešeno v jednotlivých areálech (garáže, zpevněné plochy pro odstavování vozidel).



Parkování u vstupu na plochou dráhu (vpravo věž)



Parkování před hlavní budovou základní školy

Na jižním okraji Plzeňské ulice je umístěno rozsáhlé placené parkoviště, které však není příliš využíváno. Severně k řešenému území přiléhá tzv. centrální parkoviště, rovněž placené a využívané extenzivně.

V řešeném území jsou samostatné areály jednotlivých garáží:

- v zázemí plochodrážního stadionu - 27 garáží
- v ulici U Ploché dráhy - 7 garáží

V řešeném území je nezbytné zajistit dostatečné množství legálních parkovacích stání v dopravních prostorech komunikací (zejména u bytových domů), v návaznosti na rozvoj aktivit na ploché dráze pak navrhnout potřebné kapacity parkování ideálně přímo u Plzeňské ulice tak, aby parkováním indukovaná doprava nezátěžovala nadměrně obytné území.

Veřejná hromadná doprava

Řešené území je obslouženo autobusy a trolejbusy veřejné hromadné dopravy, a to po obvodu řešeného území v rámci dopravně významnějších komunikací v rámci oblasti – ulic Plzeňská, Palackého a Polní. Do vnitřního prostoru území trasy veřejné hromadné dopravy nezasahují.

Autobusové linky jsou vedeny podél Plzeňské ulice, zajišťují obsluhu v rámci města a spojení s okolními obcemi a městy (Planá, Tachov, Toužim, Stříbro).

Zastávky veřejné hromadné dopravy v řešeném území - autobus:

- Mariánské Lázně, Plzeňská, STS (na severním okraji Plzeňské ulice)
- Mariánské Lázně, Černý Most (na jižním okraji Plzeňské ulice, zastávka je pouze v jednom směru)
- Mariánské Lázně, ZŠ Úšovice (v ulici Polní před základní školou)

číslo linky	trasa linky	počet spojů v pracovní dny	počet spojů o víkendu	pozn.
10	(Drmoul) Hamrníky – Hřbitov	5	5	
13	(Drmoul) Hamrníky - Centrum (Krakonoš, Zádub-Závišín)	17	12	
14 (a, b)	Školní spoj	2	0	

číslo linky	trasa linky	počet spojů v pracovní dny	počet spojů o víkendu	pozn.
411460	Mariánské Lázně-Planá	4	0	pouze zastávka Plzeňská, STS
490450	Stříbro - Planá - Mariánské Lázně	4	0	pouze zastávka Plzeňská, STS
490850	Tachov - Planá - Mariánské Lázně	13	0	pouze zastávka Plzeňská, STS

Seznam linek autobusové dopravy (zdroj: MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.)

Trolejbusové linky jsou vedeny ulicemi Palackého a 17. listopadu, tedy rovněž po obvodu řešeného území a zajišťují obsluhu pouze v rámci města.

Zastávky veřejné hromadné dopravy v řešeném území - trolejbus:

- Mariánské Lázně, Úšovice, škola (v ulici 17. listopadu, zastávka je pouze v jednom směru)
- Mariánské Lázně, Úšovice, Lékárna (na jižním okraji ulice Palackého)
- Mariánské Lázně, Úšovice, Kovárna (na severním okraji ulice Palackého)

číslo linky	trasa linky	počet spojů v pracovní dny	počet spojů o víkendu	pozn.
3	Antoníčkův pramen – Kolonáda	54	0	
7	Antoníčkův pramen – Kolonáda	20	42	
14 (a, b)	Školní spoj	2	0	pouze ranní spoje do centra

Seznam linek autobusové dopravy (zdroj: MĚSTSKÁ DOPRAVA Mariánské Lázně s.r.o.)

Docházková vzdálenost zastávek veřejné dopravy ze stávajících obytných částí řešeného území je vyhovující (do 500 m), avšak kratší vzdálenosti by podpořily roli veřejné hromadné dopravy v rámci města. Z hlediska využití spojů veřejné hromadné dopravy je nejvytíženější trasa trolejbusu procházející ulicemi Palackého a 17. listopadu - zajišťuje spojení mezi centrem města a Úšovickým sídlištěm.

Železniční doprava

Řešeným územím neprochází železniční trať, avšak v těsném sousedství je trasována železniční trať číslo 170 (dle knižního jízdního řádu) Plzeň – Cheb, která je zároveň III. Tranzitním železničním koridorem, a tudíž součástí mezinárodní sítě TEN-T. Trať je jednokolejná elektrizovaná střídavou soustavou 25 kV, 50 Hz. Na této trati se nachází pouze jedna stanice, a sice Mariánské Lázně.

Ze severu k řešenému území přiléhá železniční trať č. 149 (dle knižního jízdního řádu) Mariánské Lázně – Karlovy Vary. Jedná se o regionální jednokolejnou trať v nezávislé traktii. Na trati jsou v rámci Mariánských Lázní jedna stanice, Mariánské Lázně, a jedna zastávka, Mariánské Lázně – město.

Doprava pěší a cyklistická

Doprava nemotorová kromě toho, že funguje samostatně, je jako pěší mobilita i přirozenou součástí všech ostatních pohybů jinými dopravní prostředky. Na dopravu pěší je tedy nezbytné nahlížet nejen jako na přirozený a zdravý způsob pohybu, ale také jako na důležitou součást naprosto každé dopravní relace. Pro pěší pohyb je v území velké množství chodníků různého standardu. V ulicích Plzeňská, Palackého, Kollárova a Polní jsou vybudovány chodníky dostatečně široké, v ulici Plzeňská pak dochází k využití chodníkové plochy jako stezky pro chodce a cyklisty smíšené. Ve všech ostatních ulicích jsou chodníkové plochy s množstvím bodových dopravních závad počínaje zúžením průchozího prostoru pevnou překážkou (např. lampou veřejného osvětlení), nebo parkujícími vozidly vlivem nedostačeného výškového odlišení od jízdního pruhu (pásu). V některých ulicích (např. U Ploché dráhy) chodníky zcela chybí a pohyb chodců jez zde v jízdním pruhu či pásu, což je vzhledem k intenzitám provozu přípustné.

Cyklistická doprava může buď využívat jízdní pruhu a pásy místních komunikací, nebo stezky pro chodce a cyklisty smíšené vedené mezi ulicemi Polní a Plzeňská a v ulici Plzeňská. Integrační opatření pro cyklodopravu v hlavním dopravním prostoru využita nejsou. Severním okrajem území vede cyklotrasa č. 2137. Cyklostojany ve veřejném prostoru v řešeném území umístěny nejsou.

Pro území města je zpracován Generel cyklistické dopravy (EDIP, s.r.o., 02/2008). V rámci řešeného území jsou navržena následující opatření:

- stabilizace stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem - Plzeňská ulice, diagonální propojení Plzeňské a Školního náměstí, propojení Školního náměstí a ulice U Ploché dráhy
- stabilizace smíšeného provozu cyklistů s automobily na méně zatížených obslužných komunikacích - v ulicích Na Průhonu, Růžová a U Ploché dráhy
- cyklostezka podél ulice 17. listopadu - úprava dnešního chodníku na stezku pro chodce a cyklisty i na úkor vozovky v délce 250 m - nutno provést v rámci celkové úpravy ulice 17. listopadu
- cyklostezka Kollárova - vybudování cyklistického pásu v délce 350 m

A.5.4. Technická infrastruktura

Řešené území je vybaveno veškerými dostupnými sítěmi technické infrastruktury, které jsou vedeny převážně po obvodu území (vyjma teplovodu) a rozvedeny do zástavby. Území ploché dráhy není vedením inženýrských sítí dotčeno. Sítě nebo technická zařízení nadmístního významu se v řešeném území nevyskytují.

V území je třeba respektovat ochranná pásma stávajících sítí technické infrastruktury. Stávající vedení je v grafické části zakresleno na podkladu a v podrobnosti podkladů předaných jejich správci.

Zásobování vodou

Řešené území je zásobováno vodou z veřejného vodovodu, který je součástí vodovodní sítě města v rámci skupinového vodovodu. Vodovodní řady jsou vedeny obvodovými ulicemi a dále v ulicích vilové čtvrti; napojení zástavby je převážně z ulic Plzeňská a Palackého. Dle bilance v rámci Doplnujících průzkumů a rozborů ÚP Mariánské Lázně disponují stávající zdroje pitné vody dostatečnou rezervou pro rozvoj zástavby v rozsahu rozvojových ploch dle platné ÚPD.

Vodovodní řady jsou vedeny v Plzeňské ulici pod chodníkem, v ostatních ulicích pod komunikacemi v rámci dopravního prostoru.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu:

- u vodovodních řadů do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,
- u vodovodních řadů nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- u vodovodních řadů o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Odvádění odpadních vod

Odstraňování odpadních vod je pro stávající zástavbu vyhovující, všechny budovy jsou napojeny na jednotnou kanalizaci vedenou hlavním řadem do městské čistírny odpadních vod (ČOV) u Chotěnova (v jižní části správního území města), recipientem je Kosový potok. Hlavní kmenová stoka (A) je městem vedena podél Úšovického potoka, na jižním okraji řešeného území kříží Palackého ulici; řešené území je tedy odvodněno směrem ke křižovatce ulic Palackého a 17. listopadu. Další významná stoka (A2) odvodňuje oblast kolem plochodrážního stadionu, kde i začíná - v ulici Kollárova. Dále pokračuje ulicí Plzeňskou. Za tenisovými dvorci stoka uhýbá a vede dále pod hřištěm, kolem základní školy do ulice Česká, pod níž se napojuje do kmenové stoky A. Rekonstrukce a intenzifikace ČOV byla dokončena v roce 2010, kanalizační systém města disponuje dostatečnou rezervou pro nárůst odpadních vod v rámci rozvojových území.

Do vnitřního prostoru ploché dráhy je přivedena stoka splaškové kanalizace pro odvádění dešťových vod. Na stoku navazuje systém odvodnění ploché dráhy, jehož funkčnost bude vhodné prověřit; dle stavu šachet lze předpokládat, že část trubek bude zanesená, případně bude nutné dílčí úseky vyměnit. Odvodnění je provedeno po vnitřním obvodu tělesa dráhy a otevřeným kanálem prochází pod terénním valem, kde je zaústěn do splaškové kanalizace. Tento stav je nevyhovující a lze doporučit změnu hospodaření s dešťovými vodami v rámci areálu.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny kanalizační stoky na každou stranu:

- u kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,
- u kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- u kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Zásobování elektrickou energií

Zásobování elektrickou energií zajišťují rozvody nízkého napětí (NN) z transformovny umístěné jižně od Klubu Dyleň v ulici Kollárova, transformační stanice jsou pak rozmístěny mimo řešené území v zástavbě po jeho obvodu. Z nich je do řešeného území rozvedeno převážně podzemní kabelové vedení o napětí do 1 kV; ve vilové čtvrti převažují nadzemní elektrické rozvody. Zakreslení ve výkrese je orientační, dle podkladů správce sítě. Předpokládá se, že části vedení nejsou zakresleny ani zaměřeny v rámci dostupných podkladů - to se týká zejména objektu klubovky AMK a dalších provozních budov v areálu ploché dráhy, dále též školského areálu.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

- pro vodiče bez izolace 7 m,
- pro vodiče s izolací základní 2 m,
- pro závěsná kabelová vedení 1 m,

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění

Zásobování plynem

Plynofikace je provedena po obvodu řešeného území v rámci dopravních prostorů (převážně chodníků) a dále ve vilové čtvrti rozvodem NTL plynovodu z regulační stanice v ulici Americká (jižně od řešeného území). Vedení STL plynovodu prochází z této regulační stanice STL/NTL krátkým úsekem Polní ulice; v obvodových ulicích řešeného území je veden NTL plynovod.

Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany,
- u technologických objektů 4 m.

Zásobování teplem

Řešeným územím prochází teplovod z Městské teplárny. Podél Plzeňské ulice prochází po okraji areálu ploché dráhy, směrem k terénnímu valu je vyveden nad zem a pokračuje podél valu až k okraji školského areálu, kde je opět uložen v zemi. Tato větev zajišťuje zásobování školského areálu teplem a dále vede na sídliště Úšovice. V rámci řešeného území, zejména v úseku nadzemního vedení, teplovod nekříží žádné další inženýrské sítě. Vedení teplovodu nad zemí podél terénního valu je nevhodné - zabírá využití dotčeného území, údržbě zeleně, z estetického hlediska znehodnocuje stávající zeleň.

Ochranným pásmem zařízení pro rozvod tepelné energie se rozumí souvislý prostor v jeho bezprostřední blízkosti.

V ochranném pásmu teplovodu je možné budovat ostatní inženýrské sítě, ale pouze za dodržení podmínek uvedených v ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Pro teplovody v zastavěném území a pod komunikacemi platí hodnoty podrobně popsané v ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Telekomunikační zařízení

Řešeným územím procházejí telekomunikační kabely, zpravidla vedené v rámci veřejných prostranství. Provozovatelem telefonní sítě je Telefonica O2 Czech Republic, a.s. Dálkový kabel je veden z ulice Plzeňské k budově na Školním náměstí 581/9a, kde je umístěno významné telekomunikační zařízení. Odtud jsou vedeny telekomunikační paprsky.

S ohledem na plošnou telekomunikační síť je při stavebních aktivitách a zemních pracích nutné vyjádření k existenci telekomunikačních kabelů a zařízení v dotčeném území. Při navrhování tras inženýrských sítí bude respektována norma ČSN 736005 “Prostorové uspořádání sítí technického vybavení”.

Ochranné pásmo podzemního kabelového vedení je 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče. Ochranná pásma paprsků

Odpadové hospodářství

Pro separovaný odpad vyprodukovaný v řešeném území jsou využity stávající nádoby umístěné převážně v ulicích po obvodu řešeného území (u ZŠ, v ulici Palackého, na Plzeňské u nových bytových domů), v ulici Na Průhonu u vjezdu do plochodrážního areálu. Jejich rozmístění by bylo vhodné upravit - dostupnost z obytných území je vyhovující, avšak žádné ze stanovišť nezahrnuje základní druhy separovaného odpadu, stanoviště jsou tedy z hlediska separace nekompletní.

A.6. Limity využití území včetně vedení inženýrských sítí

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese A.3 Výkres limitů využití území a problémů.

limit využití území	poznámky
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	
silnice III. třídy	Plzeňská ulice Pozn.: není zobrazeno v grafické části
ochranné pásmo letiště s výškovým omezením staveb	OP Letiště Mariánské Lázně (v současné době letiště není v provozu) Limit se týká výškových budov a zařízení
ochranné pásmo letiště proti klamavým světlům	OP Letiště Mariánské Lázně (v současné době letiště není v provozu) Limit se týká umístování světel, která by dle letecko-provozního posouzení mohla být nebezpečná nebo klamavá pro letecký provoz
ochranné pásmo železnice	Prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	
teplovod	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura
kanalizační řad včetně ochranného pásma	hlavní řady vedené v rámci dopravního prostoru veřejných komunikací ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura Pozn.: zobrazeno schematicky
vodovodní řad včetně ochranného pásma	hlavní řady vedené v rámci dopravního prostoru veřejných komunikací ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura Pozn.: zobrazeno schematicky
STL plynovod včetně ochranného pásma	hlavní řady vedené v rámci dopravního prostoru veřejných komunikací ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura Pozn.: zobrazeno schematicky
NTL plynovod včetně ochranného pásma	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura Pozn.: není zobrazeno v grafické části
podzemní elektrické vedení vn do 35 kV	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura Pozn.: je vedeno mimo řešené území.
podzemní elektrické vedení nn do 1 kV	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura
nadzemní elektrické vedení nn do 1 kV	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura
tele komunikační vedení včetně ochranného pásma	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura
telekomunikační paprsek	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura
transformovna 22/0,4 kV	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura Pozn.: nachází se mimo řešené území
distribuční trafostanice	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura
regulační stanice plynu (STL/NTL)	ochranná pásma viz kapitola A.5.4. Technická infrastruktura
odvodnění ploché dráhy + šachty	informativní prvek (není limit využití území ze zákona)
OSTATNÍ LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ	
ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů I. a II. stupně	V ochranném pásmu je zakázáno provádět činnosti, které mohou negativně ovlivnit chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti zdroje a jeho zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby a vydatnost zdroje. Tyto činnosti a termín jejich ukončení v návaznosti na místní geologické podmínky stanoví vyhláška ministerstva, kterou se stanoví ochranné pásmo.
III. zóna CHKO Slavkovský les	Zásady jsou stanoveny v Plánu péče o CHKO Slavkovský les, pro souvisle urbanizované, resp. zastavěné území nevyplývají konkrétní požadavky.

A.7. Hodnoty v území

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese A.2 Výkres stávajícího využití území a hodnot.

hodnota území	fotodokumentace	poznámky
SPORTOVIŠTĚ		
sportoviště školního areálu		Sportoviště představují významnou hodnotu z hlediska vybavenosti města pro rekreační a sportovní vyžití obyvatel. Jejich existence i v režimu poloveřejného užívání je považována za hodnotu, jejich současný stav by však bylo vhodné podpořit kvalitativními úpravami.
sportoviště areálu TJ Lokomotiva		Sportovní plochy rozvíjené v areálu TJ Lokomotiva mají hodnotu především ve sportovní funkci; jejich umístění by bylo vhodné zčásti změnit, aby došlo k efektivnějšímu využití zastavitelných ploch podél ulice Plzeňské.
veřejná dětská hřiště		Dětská hřiště jsou důležitou hodnotou zejména ve vazbě na rekreační plochy a školský areál. Jejich současný stav by bylo vhodné podpořit kvalitativními úpravami, rozvojem prvků pro děti různých věkových kategorií, úpravami zeleně a mobiliářem (lavičky, odpadkové koše).
VYBAVENOST ÚZEMÍ		
školský areál		Školský areál představuje významnou hodnotu - zajišťuje dostupnost základního vzdělání zejména pro děti z Úšovického sídliště. Areál zahrnuje ZŠ, MŠ, Dům dětí a mládeže, školní družinu a množství sportovních ploch, dětská hřiště a samostatné herní prvky.
restaurace / občerstvení		V řešeném území se nachází několik restaurací nebo občerstvení - 2 v Kollárově ulici, 2 v rámci vilové čtvrti, 1 v objektu historické tribuny ploché dráhy.
aktivní parter / obchody a služby		Aktivní parter je základním pilířem městského charakteru zástavby. V řešeném území jej lze identifikovat pouze v krátkém úseku jednoho nového bytového domu na Plzeňské ulici. Tento prvek by se měl rozvinout ve větší míře zejména v Plzeňské, ale i v Kollárově ulici.

hodnota území	fotodokumentace	poznámky
URBANISTICKÉ HODNOTY		
plochá dráha		Plochá dráha je historickou hodnotou, unikátním areálem v rámci ČR a vzhledem k pozici přímo ve městě je jedinečná i z urbanistického hlediska. Její zachování je základním východiskem zpracování této studie.
historická tribuna		Historická tribuna souvisí s hodnotou ploché dráhy, dřevěná konstrukce tribuny a zastřešení odkazuje na historii areálu a měla by být zachována - rekonstruována nebo citlivě stavebně upravena.
dominanta- vodárenská věž		Vodárenská věž na severním okraji plochodrážního areálu nepředstavuje významnou architektonickou hodnotu, ale v rámci rozvoje území by se mohla stát výrazným symbolem místa, orientačním bodem, místem setkávání lidí. Její hodnota tedy spočívá zejména v potenciálu pro budoucí rozvoj území.
dominanta - věž rozhodčích		Věž rozhodčích je spojena s hodnotou ploché dráhy - jedná se o nezbytné zařízení spojené s pořádáním závodů plochodrážního sportu. Věž svým architektonickým řešením odkazuje na historii areálu a nejen z provozních hledisek je vhodné ji zachovat.
ZELEŇ A KRAJINNÉ PRVKY		
významná stromořadí		Podél terénního valu ploché dráhy jsou v dílčích úsecích vzrostlá stromořadí plnící mimo estetické funkce i roli izolační zeleně podél ploché dráhy. Kromě toho je jako hodnotné stromořadí vymezena linie v západní části Polní ulice. Vzrostlá stromořadí jsou významným kompozičním prvkem v území a spoluutvářejí příznivé prostředí města.
terénní val ploché dráhy		Terénní val ploché dráhy funguje jako prostorová a hluková izolace plochodrážního stadionu, zároveň umožňuje unikátní naklopení dráhy. V území sice zvyšuje bariérový efekt, který lze omezit údržbou zeleně a vybudování cest, ramp a schodišť pro pěší spojení s plochou dráhou. Val doplňuje kompozici jinak plochého území a vytváří zajímavý krajinný prvek v urbanizovaném prostředí.

hodnota území	fotodokumentace	poznámky
přírodní tribuna		<i>Přírodní tribuna je přímo spojena s provozem ploché dráhy a pořádáním závodů, je historickým reliktem plochodrážního stadionu, proto je vhodné ji zachovat a doplnit dílčími úpravami pro komfortnější pohyb návštěvníků.</i>

A.8. Problémy a střety v území

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese A.3 Výkres limitů využití území a problémů.

Hlavní témata k řešení

Zásadní problémy území nespočívají přímo v areálu ploché dráhy ani v jeho funkčnosti, byť právě nízká míra využití a neprostupnost areálu byly určující pro námět zpracování územní studie. Podrobné doplňující průzkumy území ukázaly, že hlavním tématem k řešení jsou plochy v sousedství areálu - město k areálu zkrátka „nedorostlo“ a areál je proto izolovaný, ve městě takřka neviditelný - přitom jeho rozloha uvnitř města je větší než např. sady Václava Skalníka v historickém centru.

„Vnitřní okraje“

Areál ploché dráhy byl založen de facto ve volné krajině - na okraji města východně podél historické trasy ulice Plzeňské. Prostor mezi Plzeňskou ulicí a Karlovarskou železnicí byl bez zástavby (v době založení ploché dráhy, resp. tehdy ještě klusáckého závodiště byla zástavba pouze podél Plzeňské ulice a v okolí křižovatky ulic Palackého a 17. listopadu). Do roku 1950 byla rozvinuta rezidenční zástavba v ulicích Palackého a Na Průhonu; následně bylo založeno sídliště Úšovice a volný prostor mezi obytnými domy a plochodrážním stadionem byl využit pro školský areál.

Historicky vznikl stadion ploché dráhy dříve než stávající okolní (zejména rezidenční) zástavba. Město postupně obrůstalo plochodrážní stadion, v důsledku toho však v bezprostředním sousedství stadionu vzniklo množství okrajových „zadních“ částí areálů a více či méně přístupných, avšak nevyužitých ploch. Urbanisticky vzato je okolní město otočeno „zády“ ke stadionu, který je monofunkčním uzavřeným areálem, tedy nemá vazby na okolní zástavbu a neinteraguje s ní.

Množství nedefinovaných, nevyužívaných a zanedbaných ploch v sousedství stadionu představuje jednak riziko z hlediska nedostatečné sociální kontroly, zejména však ukazuje rezervy v rámci již urbanizovaného území (zejména při vědomí přísných limitů využití území a geomorfologických podmínek, které výrazně omezují celkový plošný rozvoj města do volné krajiny). Tyto plochy představují problém i z hlediska nákladů na údržbu zeleně, která je však vzhledem k okrajové poloze nedostatečně přístupná a využívaná; z menší části pak plochy nejsou udržovány vůbec.

Struktura města je po obvodu dráhy nedokončená.



Plochy ležící ladem

Jako plochy brownfields (resp. greenfields v rámci urbánního prostředí) byly identifikovány rozsáhlé proluky na Plzeňské (mezi tribunou a novými bytovými domy, v prostoru stávajícího parkoviště na jihozápadním okraji území) a v ulici Polní (mezi školským areálem a křižovatkou s Plzeňskou ulicí). Tyto plochy vytvářejí vnitřní periferii města, nejsou efektivně využity vzhledem ke svému potenciálu a městskému organismu nijak nepřispívají.



Nedefinované veřejné prostory

Především v rámci školského areálu v jihovýchodní části řešeného území lze konstatovat nejednoznačnost hranice mezi veřejným prostorem a prostorem školy (včetně přidružených zařízení - DDM, školní družina). V okolí budov školského areálu jsou rozsáhlé plochy, ale není zřejmé, zda se jedná o veřejnou zeleň / veřejné komunikace nebo o součást školského zařízení. Rovněž oplocení jednotlivých částí areálu je pouze částečné / zdevastované.

Základním předpokladem kvality veřejného prostoru je jeho jasné vymezení - to v řešeném území převážně chybí.



Problémy

Konkrétní problémy jsou uvedeny ve výkrese A.3 Výkres limitů využití území a problémů.

B. NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE

B.1. Koncepce rozvoje území

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese B.1 Výkres širších vztahů a B.2 Hlavní výkres.

Návrh územní studie reaguje na pozici území v rámci města. Území se bude rozvíjet jako integrální součást kompaktního města, do jehož organismu se bude postupně zapojovat následujícím způsobem:

- rozvojem pěších tras přes areál ploché dráhy (propojení osy lázeňského parku a sídliště Vora, propojení současného centrálního parkoviště a sídliště Úšovice)
- vybudováním promenády pro chodce a cyklisty podél ploché dráhy a rozvojem vstupních míst na tuto promenádu, které se stanou kvalitními veřejnými prostory
- rozvojem sportovních a rekreačních aktivit včetně in-line dráhy ve vnitřním oválu ploché dráhy při zachování samotné ploché dráhy
- rozvojem lokálního centra (obchody, služby, kultura apod.) v prostoru současného centrálního parkoviště
- rozvojem lokálních subcenter na Plzeňské ulici a v obvodu promenády okolo ploché dráhy
- rozvojem zástavby městského charakteru v ulicích Plzeňská a Kollárova s důrazem na vytvoření aktivního parteru
- kvalitativními úpravami zeleně po celém obvodu plochodrážního areálu
- založením dětských hřišť a sportovišť v návaznosti na vstupní místa na plochu dráhu
- rozvojem veřejně dostupných sportovních aktivit v sousedství ploché dráhy a ve školském areálu

Všechny koncepční zásady jsou promítnuty do řešení územní studie.

V rámci širších vztahů jsou dále zohledněny významné záměry:

- přestavba centrálního parkoviště na veřejný prostor se zástavbou městského charakteru, mělo by se zde rozvíjet náměstí (nové lokální centrum), vybavenost a služby (dle závěrů Doplnujících průzkumů a rozborů k ÚP Mariánské Lázně, 2017)
- rozšíření areálu nemocnice o nové budovy a řešení dopravní obsluhy (dle rozpracované ÚS Nemocnice, 2018)
- výstavba supermarketu na západní straně Plzeňské ulice (dle dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení Billa Mariánské Lázně - Úšovice, projekční atelier aspira, 08/2018)
- návrh dopravní obsluhy Průmyslové zóny Hamrníky dle studie Průmyslová zóna Hamrníky (Dopravní stavby a venkovní architektura, s.r.o., 08/2015) - pozn.: nedoporučeno zohlednění řešení křižovatky ulic Plzeňská a Ke Kasárnám

Návrh územní studie je invariantní.

B.2. Požadavky na plošné a prostorové uspořádání území

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese B.2 Hlavní výkres

Řešené území je v mezích daných dopravní infrastrukturou a veřejnými prostory rozčleněno na bloky stabilizované, zastavitelné a nezastavitelné, pro něž jsou stanoveny požadavky na plošné a prostorové uspořádání území. Plochy dopravní infrastruktury jsou samostatně řešeny v následující kapitole.

Část řešeného území je tvořena **stabilizovanými bloky**, v jejichž uspořádání nejsou navrženy zásadní úpravy a rozvoj areálu ploché dráhy na tuto zástavbu nebude vytvářet přímé požadavky. Jedná se o celou obytnou čtvrť východní části území, areál školy a o fragmenty zástavby podél ulice Plzeňské. Plošné a prostorové uspořádání stabilizovaných bloků bude rámcově zachováno - navrženy jsou obecné principy úprav dopravního systému (řešení zón 30 a obytných zón v rámci vilové čtvrti) a doplnění parkovacích stání u bytových domů. Areál zahrnuje množství rezervních ploch (vlevo od objektu ZŠ, podél ulice 17. listopadu a další), které je možné v budoucnu využít pro rozšíření školy nebo aktivit navazujících na výuku dětí. Zástavba vilové čtvrti je stabilizovaná. Doporučena je nová dopravní organizace území s členěním na zónu 30 a obytné ulice. Dopravní prostor jednotlivých ulic by měl být upraven dle navržené kategorie. V okolí bytových domů jsou navržena parkovací stání pro zajištění potřebných kapacit vzhledem k tomu, že bytové domy nemají vlastní pozemky a stávající garáže počtem neuspokojí potřebu parkovacích kapacit (více viz kapitola B.3.1. Dopravní infrastruktura).

Stabilizovaná území dotčená řešením studie jsou vymezena jako **bloky transformační (T1, T2)**. Jedná se o území, které je v současné době souvisle zastavěno; pro účely rozvoje areálu ploché dráhy a zlepšení prostupnosti území je navrženo rozdělení tohoto území na dva bloky zejména z důvodu potřeby vedení nové komunikace pro obsluhu území a zajištění přístupu k oválu ploché dráhy. Stávající využití území je zčásti výrobní a mělo by se transformovat do smíšeného obytného území - navrhuje se tedy vymístit výrobní aktivit do vhodnější lokality a využít území pro zástavbu městského charakteru. Na jižním okraji bloku T1 je navrženo doplnění zástavby nových bytových domů o další objekt a propojení areálu bytových domů s novou ulicí.

Území navržená pro rozvoj ve vztahu k využití areálu ploché dráhy jsou členěna na **bloky zastavitelné** (umožňující výstavbu budov) a **bloky nezastavitelné** (určené pro rozvoj sportovních a rekreačních aktivit); jejich popis a požadavky na jejich uspořádání jsou uvedeny na následujících stranách.

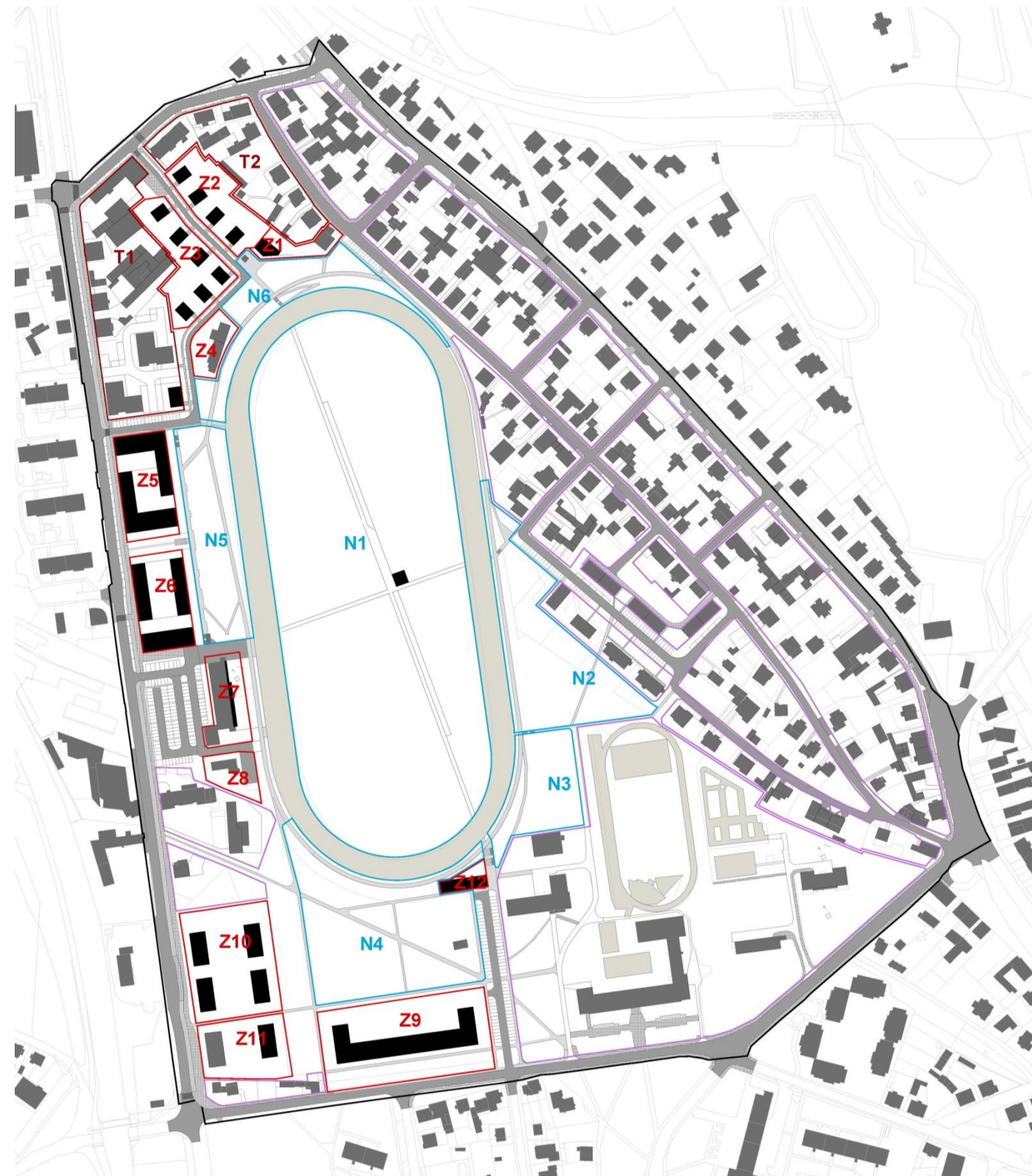


Schéma navržených urbanistických bloků v řešeném území

Z1 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok Z1 je jedním z hlavních nástupních míst do areálu ploché dráhy zejména z budoucího náměstí (dnes centrální parkoviště). Místo utváří jeden nový objekt orientovaný do nového náměstíčka, a stávající objekt v ulici Na Průhonu navržený k rekonstrukci. Tyto objekty zajišťují služby pro veřejnost (např. kavárna, půjčovna sportovního náčiní, galerijní prostor, informační centrum, hygienické zařízení), využití objektů doplňuje a podporuje rekreační funkci areálu ploché dráhy.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je občanské vybavení a služby určené pro veřejnost (např. kavárna, restaurace, půjčovna sportovního náčiní, galerijní prostor, informační centrum)
- doplňkové využití bloku je hygienické zařízení, maloobchod, veřejná zeleň
- nepřipustné využití je bydlení, individuální rekreace, výroba

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro výstavbu jednoho solitérního objektu, doporučena je rekonstrukce nebo přestavba stávajícího objektu ve východní části bloku v ulici Na Průhonu
- hranice bloku definuje závaznou stavební čáru, umožněno je odchýlení od stavební čáry směrem dovnitř bloku
- výška objektů je max. 2 NP
- řešení nového objektu umožní přímý kontakt s náměstíčkem (např. orientací vstupu a předprostoru - terasy, zápraží apod.)
- koeficient podlažních ploch není stanoven
- koeficient zeleně není stanoven - zeleň lze kompenzovat formou ploché střechy s vegetačním pokryvem

Náměty na řešení nového objektu



Z2, Z3 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Bloky Z2 a Z3 utvářejí novou ulici spojující budoucí náměstí (stávající centrální parkoviště) a areál ploché dráhy - ulice je hlavním vstupem do areálu ze severu od městského centra. Zástavba bloků dotváří obytný charakter vilové čtvrti, nové viladomy jsou orientovány do zklidněné ulice zakončené náměstíčkem a vstupním prostranstvím u ploché dráhy.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je bydlení (např. viladomy, bytové domy)
- doplňkové využití je veřejné občanské vybavení, maloobchod a služby lokálního významu

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro výstavbu objektů bydlení, které v souvislé nebo členěné hranici utvářejí uliční prostor
- hranice bloku v kontaktu s novou komunikací definuje uliční čáru
- výška zástavby je max. 3 NP, umožněno je ustupující podlaží nebo podkroví
- zástavba hlavními objekty dodrží obdobné odstupy od uliční čáry, max. 10 m
- zástavba bude vstupy a okny orientována směrem do uličního prostoru
- koeficient podlažních ploch 1,3
- koeficient zeleně je 0,2 - 0,4
- parkování bude řešeno na vlastních pozemcích hlavních objektů

Z4 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok Z4 zahrnuje klubovnu a zázemí automotoklubu - ta je navržena k rekonstrukci nebo přestavbě se zachováním servisního a technického zázemí. Před klubovnou je zpevněný povrch, po dobu pořádání závodů může být blok součástí dočasně oploceného prostoru a fungovat jako reprezentační centrum závodníků umožňující kontakt s návštěvníky závodu (setkání, prezentace, prohlídka motocyklů, tiskovky apod.). Vytvořením takového místa by se zvýšila prestiž plochodrážního sportu ve městě a posílila hrdost místních obyvatel na existenci ploché dráhy. Mimo pořádání závodů může být objekt částečně provozován pro návštěvníky areálu.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je zázemí pro závody plochodrážního sportu a služby určené pro veřejnost spojené s pořádáním závodů (např. prezentace závodů, kancelář pro organizátory a kontakt s veřejností, trvalá expozice historie plochodrážního sportu v Mariánských Lázních), servisní a technické zázemí
- doplňkové využití bloku je hygienické zařízení, služby, maloobchod
- nepřipustné využití je bydlení, individuální rekreace, výroba

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro zachování a rekonstrukci nebo rozšíření stávajícího objektu klubovny AMK
- hranice bloku definuje prostor pro zpevněné plochy, v nichž lze případně umístit parkovací stání podél sousední veřejné komunikace
- výška objektu je max. 2 NP
- koeficient podlažních ploch není stanoven
- koeficient zeleně není stanoven

Z5, Z6 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Bloky Z5 a Z6 dotvářejí městský charakter Plzeňské ulice, doplňují zástavbu v současných nevyužitých plochách brownfields. Podél Plzeňské ulice vzniknou nové domy a obchody s vybaveností, které ožíví Plzeňskou ulici, případně další sportovní zázemí, na opačné straně bloků bude nová zástavba orientována k promenádě na valu ploché dráhy s občerstvením a službami pro obyvatele i návštěvníky areálu. Prostor promenády společně s novými objekty vytvoří příjemnou pěší zónu s možnostmi posezení a výhledu na celou plochou dráhu.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je bydlení, občanské vybavení, služby, administrativa, sportovní zařízení (menší haly, tělocvičny), krátkodobé ubytování, restaurace a další využití slučitelné s obytnou funkcí
- nepřípustné využití je výroba a velkokapacitní sklady

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro výstavbu objektů utvářejících městský charakter Plzeňské ulice a zároveň promenády na valu ploché dráhy nad přírodními tribunami
- hranice bloku definuje uliční čáru
- západní hranice bloku podél Plzeňské definuje závaznou stavební čáru, od níž je možné se odchýlit dovnitř bloku o max. 3 m; tuto čáru je nutné využít pro zástavbu minimálně v 60 % její délky
- výška zástavby je max. 4 NP, umožněno je ustupující podlaží nebo podkroví
- zástavba západní hrany bloku bude v 1. NP vstupy a okny orientována směrem do Plzeňské ulice
- zástavba východní hrany bloku bude v 2. NP vstupy a okny orientována směrem k promenádě
- koeficient podlažních ploch 2,2
- koeficient zeleně je 0,6 - 0,8
- parkování bude řešeno na vlastních pozemcích hlavních objektů

Náměty na řešení zástavby směrem k promenádě



Náměty na řešení zástavby směrem do Plzeňské ulice



Z7 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok Z8 zahrnuje stávající objekt s historickou tribunou, který představuje zázemí TJ Lokomotiva a hlavní hlediště pro akce v plochodrážním areálu. Historická tribuna je významnou hodnotou a měla by být zrekonstruována a upravena tak, aby se mimo jiné zvýšila kapacita objektu pod ní pro krátkodobé ubytování. Objekt společně s věží rozhodčích vymezuje hlavní vstupní prostor do ploché dráhy z Plzeňské ulice, je zde posezení s občerstvením a zázemí sportovních aktivit.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je občanské vybavení a služby určené pro veřejnost, zázemí TJ Lokomotiva a krátkodobé ubytování
- doplňkové využití bloku je hygienické zařízení, maloobchod
- nepřípustné využití je bydlení, individuální rekreace, výroba

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro rekonstrukci nebo přestavbu stávajícího objektu s historickou tribunou
- podmínkou využití bloku je rámcové zachování hmotového a architektonického řešení historické tribuny
- hranice bloku definuje závaznou stavební čáru, umožněno je odchýlení od stavební čáry směrem dovnitř
- výška objektu je max. 2 NP + konstrukce historické tribuny
- řešení objektu bude spoluutvářet vstupní prostor na plochou dráhu umístěním občanského vybavení v severní části bloku
- koeficient podlažních ploch není stanoven
- koeficient zeleně není stanoven

Z8 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok Z8 je technickým zázemím pro TJ Lokomotiva a sportovní aktivity v areálu ploché dráhy. Stávající objekt lze rozšířit nebo doplnit novým objektem dle potřeby. Zázemí prostorově navazuje na stavbu s historickou tribunou, je stranou hlavních pěších vstupů do areálu ploché dráhy a disponuje přímým vjezdem na plochou dráhu.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je servisní a technické zázemí TJ Lokomotiva
- doplňkové využití bloku je veřejná nebo soukromá zeleň, hygienické zařízení a další využití přímo spojené se sportovními aktivitami v areálu ploché dráhy
- nepřípustné využití je bydlení, individuální rekreace, výroba

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro výstavbu solitérního objektu (objektů), okolo objektu převažují zpevněné plochy
- hranice bloku definuje závaznou stavební čáru, v 2. NP je umožněno odchýlení od stavební čáry směrem dovnitř
- výška objektu je max. 2 NP, umožněno je ustupující podlaží nebo podkroví
- řešení objektu bude přizpůsobeno technickým požadavkům zázemí TJ Lokomotiva
- koeficient podlažních ploch není stanoven
- koeficient zeleně není stanoven

Z9 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok Z9 je určen pro rozvoj školských zařízení na území města, lze jej provozně provázat se stávajícím školským areálem na východní straně bloku. Školské zařízení je vhodně situováno u Plzeňské ulice a může těžit z rozsáhlého zázemí sportovních a rekreačních aktivit v okolí ploché dráhy.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je občanské vybavení - školství
- doplňkové využití bloku jsou související dopravní plochy, veřejná zeleň, maloobchod, občanské vybavení obecně a další využití přímo spojené s provozem školského zařízení

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro výstavbu solitérního objektu (objektů), okolo objektu převažují zpevněné plochy nebo plochy veřejné zeleně
- hranice bloku definuje uliční čáru
- výška zástavby je max. 4 NP, umožněno je ustupující podlaží nebo podkroví
- koeficient podlažních ploch není stanoven
- koeficient zeleně není stanoven
- parkování bude řešeno v rozsahu potřebných parkovacích kapacit v rámci zastavitelného bloku

Z10, Z11 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Bloky Z10 a Z11 dotvářejí městský charakter Plzeňské ulice, doplňují zástavbu v současných nevyužitých plochách brownfields. Koncepčně tyto bloky navazují na bytové domy jižněji na Plzeňské ulici. Přímé sousedství s rekreačními a sportovními aktivitami na ploché dráze vytváří atraktivní bydlení ve městě.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je bydlení, občanské vybavení, služby, administrativa a další využití slučitelné s obytnou funkcí
- nepřípustné využití je výroba a velkokapacitní sklady

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro výstavbu objektů utvářejících městský charakter Plzeňské ulice a zároveň promenády na valu ploché dráhy nad přírodními tribunami
- hranice bloku definuje uliční čáru
- západní hranice bloku podél Plzeňské definuje závaznou stavební čáru, od níž je možné se odchýlit dovnitř bloku o max. 10 m; tuto čáru je nutné využít pro zástavbu minimálně v 60 % její délky
- výška zástavby je max. 4 NP, umožněno je ustupující podlaží nebo podkroví
- koeficient podlažních ploch 2,2
- koeficient zeleně je 0,6 - 0,8

Z12 / zastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok Z12 je jedním z hlavních nástupních míst do areálu ploché dráhy zejména pro obyvatele Úšovického sídliště. Místo utváří jeden objekt (kavárna nebo restaurace) vsazený do vnější části valu ploché dráhy, terasou je propojen s promenádou na valu. Lidé se zde setkávají a mohou zde posedět s výhledem na plochou dráhu. Objekt zároveň z přízemní části obsluhuje nová sportoviště a funguje jako zázemí pro sportovní a společenské události.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je občanské vybavení a služby určené pro veřejnost (např. kavárna, restaurace, občerstvení)
- doplňkové využití bloku je zázemí pro fotbalový klub, hygienické zařízení, maloobchod
- nepřipustné využití je bydlení, individuální rekreace, výroba

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- blok je určen pro výstavbu jednoho solitérního objektu
- hranice bloku definuje závaznou stavební čáru, v 2. NP je umožněno odchýlení od stavební čáry směrem dovnitř, jak je naznačeno v námětu na řešení staveb v Hlavním výkrese
- výška objektu je max. 2 NP, od úrovně promenády max. 1 NP
- řešení objektu umožní přímý kontakt s promenádou (např. propojení objektu a promenády terasou)
- objekt bude okny a vstupními prostory orientován na úrovni 1. NP k fotbalovému hřišti, na úrovni 2. NP k promenádě
- koeficient podlažních ploch není stanoven
- koeficient zeleně není stanoven

Náměty na řešení kavárny



N1 / nezastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok N1 tvoří těžiště území - vnitřní část ploché dráhy. Je to rozsáhlý volný prostor uvnitř města, který se stane sportovním a rekreačním místem. Na plochu je úchvatný otevřený výhled z valů po obvodu dráhy, který je podpořen návrhem promenády. Vnitřní částí ploché dráhy budou procházet pěší trasy obklopené nízkou vegetací a místy nejrůznějších sportovních a rekreačních aktivit (in-line trasy, fotbalové hřiště, místa pro pikniky, herní plácky pro pétanque, frisbee, travnatá víceúčelová hřiště a další). Dvě vodní plochy dotvářejí parkovou úpravu a jsou atraktivními místy pro každodenní rekreaci.

Pozn.: Rozmístění sportovišť je pouze orientační. Trasa in-line dráhy bude upravena a zpřesněna v navazujících podrobnějších dokumentacích.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku jsou sportovní plochy pro nejrůznější aktivity (např. fotbalové hřiště, víceúčelová travnatá hřiště, in-line dráha včetně tréninkových prvků, pobytové louky)
- doplňkové využití bloku je veřejná zeleň (s převážujícím sportovním a rekreačním využitím)
- blok je členěn plochami zpevněných pěších tras a in-line stezek

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- výstavba budov v bloku je nepřipustná vyjma dominanty D1 určené pro výstavbu základního zázemí aktivit na ploché dráze (napojovací místo technické infrastruktury - odběr elektrické energie a vody, hygienické zařízení, malý multifunkční prostor do 200 m² zastavěné plochy pro výstavy, společenské akce apod.); doporučeno je alespoň částečné zapuštění objektu pod terén
- blok je tvořen převážně nezpevněnými povrchy, dominantní podíl v bloku má zeleň a travnaté plochy (pobytové louky, víceúčelová hřiště apod.)
- část bloku je tvořena vodními plochami, které slouží k zadržování dešťových vod a zároveň doplňují rekreační prostor (biotop, retenční nádrž)
- blokem procházejí pěší cesty a rekreační stezky, zpevněná jsou rovněž jednotlivá hřiště nebo jiné plochy sportovních aktivit
- přípustné je oplocení bloku po vnějším obvodu ploché dráhy s umístěním trvale otevřených branek a průchodů, které budou uzavřeny pouze na dobu pořádání závodů plochodrážního sportu; doporučeno je zrušení oplocení a mantinelů a jejich nahrazení demontovatelnou verzí, která by byla instalována pouze pro účely závodů
- přípustné je rovněž oplocení jednotlivých sportovišť, a to mimo ochranné pásmo (tedy 15 m od vnitřního obvodu ploché dráhy); toto oplocení však musí být demontovatelné se sklopnými sloupy (opět pro účely pořádání závodů plochodrážního sportu)

Náměty na řešení vnitřní části ploché dráhy



Náměty na řešení dominanty D1



Náměty na řešení vodních prvků



Další náměty na řešení vodních nádrží a spojovacího kanálu jsou uvedeny v kapitole B.3.2. Technická infrastruktura.

N2 / nezastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok N2 je komunitním místem pro obytné území vilové čtvrti podél Palackého ulice. V severní části bloku je vstup na plochou dráhu, vedle něj je umístěno dětské hřiště s herními prvky i pro větší děti. Kolem hřiště je rozmístěn mobiliář pro posezení. Větší část bloku je navržena pro komunitní zahradu - část může být nabídnuta k užívání obyvatelům sousedních bytových domů, část může využívat škola třeba pro ekologickou výchovu dětí.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je veřejná a poloveřejná, případně i soukromá zeleň (např. komunitní zahrada, soukromé zahrádky); zahrady je možné oplotit
- doplňkové využití bloku je dětské hřiště

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- výstavba budov v bloku je nepřipustná vyjma drobných staveb přímo určených pro využívání zahrádek (sklad nářadí, skleníky apod.) o max. výšce 3 m a max. půdorysu 6 m²
- blok je tvořen nezpevněnými povrchy, dominantní podíl v bloku má zeleň
- blokem můžou procházet další pěší cesty v závislosti na vymezení zahrad

Náměty na řešení komunitních zahrad



Náměty na řešení vstupu na plochou dráhu



N3 / nezastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok N3 je určen pro nový skatepark, případně pro další sportovní a rekreační aktivity. Navazuje na školní areál a zároveň je zpřístupněn z promenády na ploché dráze. Nový skatepark využívá svah valu ploché dráhy, spolu s dalšími terénními úpravami vytváří atraktivní prostor pro volnočasové vyžití dětí a mládeže.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je skatepark, sportovní a rekreační plochy
- doplňkové využití bloku je veřejná zeleň a zpevněné pěší cesty

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- výstavba budov v bloku je nepřipustná
- blok je tvořen převážně terénními úpravami a zpevněnými povrchy skateparku s umístěním cvičných prvků nebo jiných typů sportovišť
- přípustné je oplocení

Náměty na řešení skateparku



Náměty na řešení vstupu na plochou dráhu



N4 / nezastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok N4 zahrnuje nová sportoviště s tribunami na vnějším svahu valu ploché dráhy. Sportovní plochy jsou obslouženy zázemím s kavárnou nebo restaurací (viz blok Z12), která slouží také jako spojení sportovišť s promenádou a areálem plochodrážního stadionu. Tribuna vsazená do valu a dětské hřiště doplňují veřejnou zeleň a slouží místním obyvatelům pro každodenní rekreaci a rozšiřují možnost posezení u kavárny.

Pozn.: Rozmístění sportovišť je pouze orientační.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku jsou hřiště (tenis, volejbal, nohejbal, badminton apod.) a veřejná zeleň
- doplňkové využití bloku je veřejná zeleň, dětské hřiště a zpevněné pěší cesty

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- výstavba budov v bloku je nepřipustná vyjma zachování a případného rozšíření stávajícího objektu boulder klubu
- blok je tvořen převážně zpevněnými plochami sportovišť
- blokem procházejí pěší cesty
- přípustné je oplocení sportovišť, nízké oplocení dětského hřiště, tribuna ve valu zůstane veřejně přístupná (je přístupná z chodníku i z promenády na valu ploché dráhy)
- bude zachováno a doplněno stávající stromořadí podél promenády na valu a podél diagonální cesty

Náměty na řešení dětského hřiště a využití valu



Náměty na řešení přírodní tribuny u fotbalu



N5 / nezastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok N5 tvoří přírodní tribuny ploché dráhy, hlavní úsek promenády na valu ploché dráhy a stromořadí. Na promenádu a stromořadí navazuje zástavba s restaurací, obchody a dalšími službami pro veřejnost a návštěvníky území (viz zastavitelné bloky Z5 a Z6). Prostor promenády je doplněn lavičkami pro posezení s krásným výhledem na plochou dráhu a je spojen s přírodními tribunami, v nichž jsou vsazeny terénní stupně na sezení.

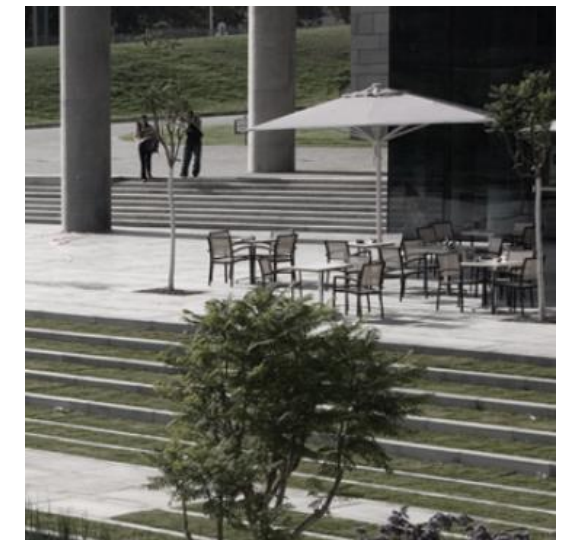
Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je sportovní využití a veřejná zeleň (s převažujícím sportovně rekreačním využitím) se zpevněnými cestami pro pěší, cyklisty a in-line, hlavním prvkem bloku je zpevněná promenáda
- doplňkové využití bloku jsou zpevněné plochy pro pobyt a posezení návštěvníků

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- výstavba budov v bloku je nepřípustná vyjma dominanty D2 - věže pro rozhodčí, která je navržena k rekonstrukci a zachování stávající funkce nezbytné pro pořádání plochodrážních závodů
- blok je tvořen převážně zpevněnými plochami a terénními úpravami přírodní tribuny (terénní stupně na sezení)
- blokem procházejí pěší cesty
- promenáda je přímo přístupná ze sousedních objektů (v rámci bloků Z5 a Z6)
- bude zachováno a doplněno stávající stromořadí podél promenády na valu

Náměty na řešení promenády



Náměty na řešení tribun



N6 / nezastavitelný blok

Koncepce řešení bloku

Blok N6 představuje hlavní vstup do areálu ploché dráhy z budoucího náměstí (dnes centrální parkoviště), vytváří náměstíčko, kterému dominuje starý vodojem a jeho východní hranu lemuje nový objekt se službami pro veřejnost (např. kavárna, půjčovna sportovního náčiní, galerijní prostor, informační centrum, hygienické zařízení). Blokem prochází promenáda se stezkou pro cyklisty a in-line, podél promenády jsou přírodní tribuny, v nichž jsou vsazeny terénní stupně na sezení. Z náměstí vede hlavní cesta přes plochou dráhu.

Požadavky na využití bloku

- dominantní využití bloku je veřejná zeleň se zpevněnými cestami pro pěší, cyklisty a in-line, hlavním prvkem bloku je zpevněné náměstíčko
- doplňkové využití bloku jsou zpevněné plochy pro pobyt a posezení návštěvníků, dětské hřiště, případně další parkovací stání podél nové komunikace

Požadavky na plošné a prostorové uspořádání bloku

- výstavba budov v bloku je nepřijatelná vyjma dominanty D1 - starého vodojemu, který je navržen k rekonstrukci a využití např. jako vyhlídková věž
- prostor bloku doplní nový objekt v sousedním bloku Z1, jehož vstup bude orientován do náměstíčka
- blok je tvořen převážně zpevněnými plochami a terénními úpravami přírodní tribuny (terénní stupně na sezení)
- bude zachováno a doplněno stávající stromořadí podél promenády na valu

Náměty na řešení promenády



Náměty na řešení valu u promenády



Náměty na řešení prostranství



B.3. Dopravní a technická infrastruktura

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese B.3 Výkres dopravní a technické infrastruktury.

B.3.1. Dopravní infrastruktura

Komunikační systém

V rámci studie není zásadně měněna základní dopravní kostra města, stávající komunikace budou zachovány, uliční síť bude doplněna dle urbanistického návrhu. Celkově byla snaha vizuálně více potlačit dopravní funkci ulic ve prospěch urbanistické při zachování současné kapacity a zvýšení bezpečnosti, v některých místech tak bude vhodné navrhnout drobné úpravy organizace dopravního prostoru.

- V ulici Plzeňská studie navrhuje doplnit samostatně vedenou obousměrnou cyklostezku o celkové šíři 3m

Vedením cyklostezky je potvrzen a akcentován dopravní a urbanistický význam Plzeňské ulice, vytvořeny jsou podmínky pro bezkolizní pohyb chodců a cyklistů odděleně od motorové dopravy. Cyklostezka je navržena v souladu s Generelem cyklistické dopravy (EDIP, s.r.o., 02/2008), kde je dotčená trasa vymezena jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem - ve studii je s ohledem na význam trasy a předpoklad zvýšení intenzit cyklistické dopravy v souvislosti s rozvojem areálu ploché dráhy navrženo vedení samostatné cyklostezky, připouští se ale možnost realizovat pouze společný provoz chodců a cyklistů.

- Zřízení zóny 30 (na obr. červeně) a obytné zóny (na obr. modře) v oblasti kolem ulice Palackého a Na Průhonu.

Ulice Palackého je nově zrekonstruovaná a bude zachována jako standardní obslužná místní komunikace s převažující funkcí dopravní (funkční skupina C), tj. s povolenou maximální rychlostí 50 km/h. Ulice Na Průhonu je navržena jako zóna 30 s prvky dle TP 218, tedy jako místní komunikace obslužná – zklidněná s převažující funkcí pobytovou (funkční skupina C). Zřízení zóny 30 umožní zvýšit estetickou úroveň prostoru ulice, zvýšit bezpečnost účastníků provozu vzhledem k nižšímu rozdílu rychlostí mezi účastníky, zlepšit životní prostředí v ulici, a především preferovat pobytovou funkci pro rezidenty. V neposlední řadě se zřízením zóny 30 reaguje na hierarchii ulic v oblasti, tedy potlačení významu oproti ulici Palackého.

Veškeré kolmé ulice na ulici Palackého a Na Průhonu a ulice U Ploché dráhy (vyjma úseku ulice U Ploché dráhy) se navrhuje jako obytná zóna, tedy jako místní komunikace funkční skupiny D1, které umožňují smíšený provoz všech účastníků provozu v jednom dopravním prostoru. Zřízení obytné zóny umožní zvýšit estetickou úroveň prostoru ulice, zvýšit bezpečnost účastníků provozu vzhledem k nižšímu rozdílu rychlostí mezi účastníky, zlepšit životní prostředí v ulici, a především preferovat pobytovou funkci pro rezidenty.

V zóně 30 a obytné zóně je nezbytné zřídit fyzické prvky pro zklidnění dopravy dle TP 218, resp. TP 103. Jako nejvhodnější prvek, který prováže oba typy zklidněných komunikací a zároveň umožní dopravu zklidnit, se jeví zřízení zvýšených křižovatkových ploch. Příklad je uveden na obr. níže. V navržených obytných zónách je nezbytné beze zbytku ctít základní princip – jeden dopravní prostor pro všechny účastníky provozu.



Zvýšená křižovatková plocha (zdroj: TP218)



Chodníkový přejezd - vjezd do obytné zóny (www.promonasta.cz)

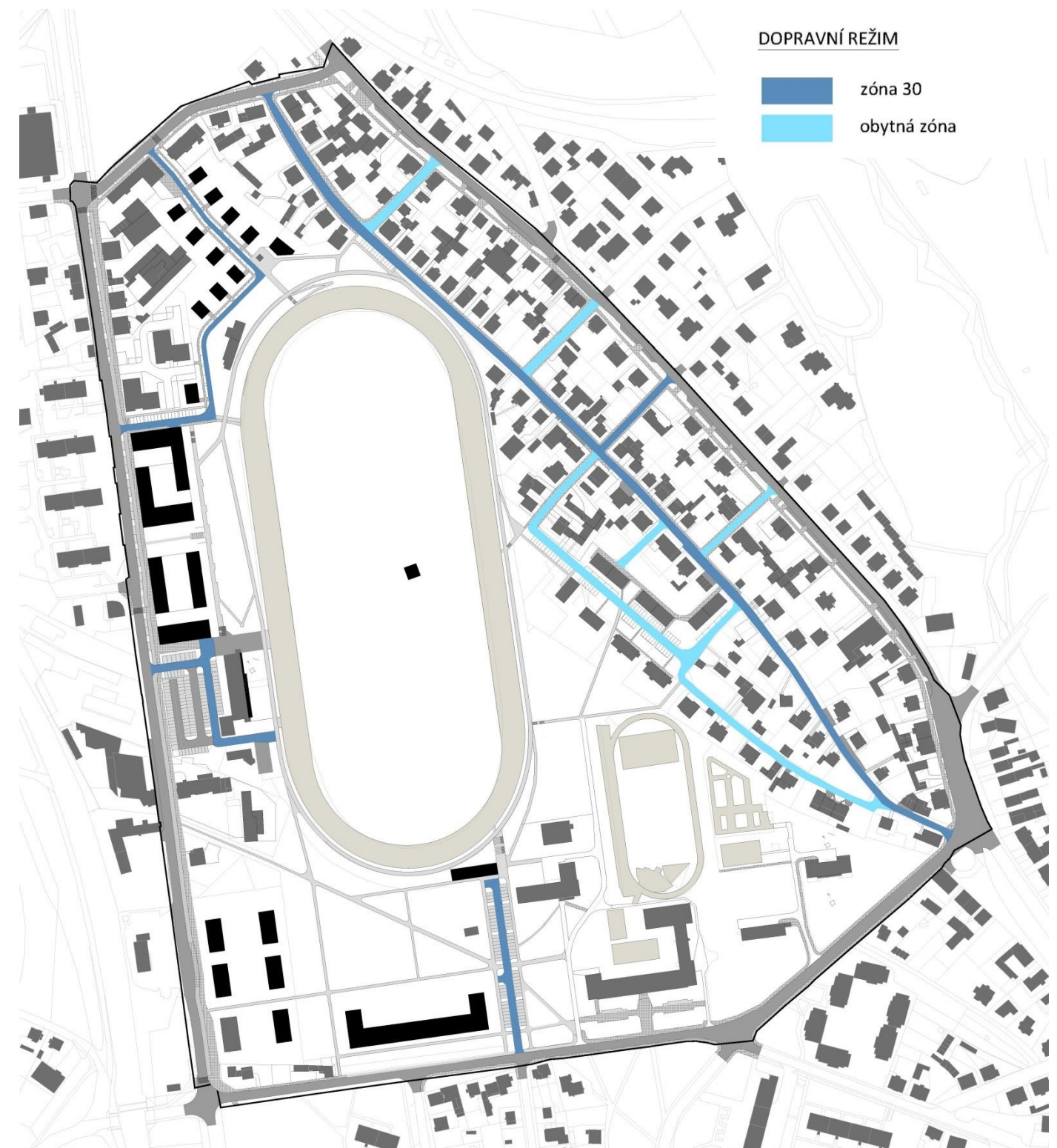


Schéma návrhu zóny 30 a obytné zóny

- Pro zlepšení obsluhy území okolí ploché dráhy a obsluhu nových bytových domů v prostoru dnešní průmyslové zóny je navržena **nová ulice propojující ulici Kollárovu s ulicí Plzeňská**. Ulice je navržena jako zóna 30, tedy místní komunikace obslužná zklidněná (funkční skupina C). Tento typ komunikace umožní nejenom lepší prostupnost a napojení oblasti, ale také vytvoří novou urbanistickou osu ve směru důležitých funkčních celků Mariánských Lázní – centra s Úšovickým sídlištěm skrz území ploché dráhy. Provoz v ulici se předpokládá obousměrný, minimální a zároveň urbanistickou studií doporučená šířka uličního prostoru je tak stanovena na 12 m. Doporučená šířka jízdního pásu je 4,5-6 m s adekvátními zklidňovacími prvky v podobě příčných prahů, polštářů či šikan, podélnými parkovacími stání a stromořadím. Nově navržená ulice je uvažována jako zárodek dalšího pokračování urbanistické osy prostřednictvím ulice vedené skrz současnou plochu centrálního parkoviště směrem k centru města, kde je v rámci nového územního plánu uvažován rozvoj městského subcentra s náměstím.
- Je navržena **úprava křižovatky ulic Palackého a 17. listopadu** dle dopravně-inženýrského posouzení s doporučenou variantou miniokružní křižovatky, nebo geometrické úpravy současné křižovatky zejména vytažením nároží a lepší kanalizací dopravních směrů.
- Je navržena **úprava křižovatky Plzeňská, Polní a Ke Kasárnům** dle dopravně-inženýrského posouzení. Z dopravně-urbanistického hlediska se jeví jako vhodné přebudování na okružní křižovatku. To je však nezbytné posoudit příslušnými výpočty a prostorovým prověřením. Řešení křižovatky je součástí zpracované studie Průmyslová zóna Hamrníky (Dopravní stavby a venkovní architektura, s.r.o., 08/2015), která navrhuje dopravní obsluhu území západně od Plzeňské ulice určené pro výrobní aktivity; severní napojení tohoto území na Plzeňskou ulici (křížení ulic Plzeňská a Ke Kasárnům) je navrženo okružní křižovatkou bez napojení ulice Polní a s naznačením napojení jižněji směrem k ulici Seifertova. Toto řešení je doporučeno přehodnotit tak, aby bylo zachováno propojení ulic Polní a Plzeňská (z toho důvodu není záměr v rámci řešení studie respektován, ale pouze informativně zanesen do grafické části).
- Je navržena **úprava křižovatky 17. listopadu, Polní, Česká a Skalníkova** pomocí zlepšení geometrie křižovatky, která by byla pro řidiče více názorná s ohledem na vedení hlavní pozemní komunikace s případným doplněním materiálového odlišení jednotlivých paprsků křižovatky, například zapuštěnými žulovými obrubníky ve vozovce.
- Je navržena **úprava komunikace obsluhující zázemí TJ Lokomotiva** z Plzeňské ulice v režimu zóna 30 pro zajištění dopravní obsluhy stávajících objektů, navržené výstavby v rámci zastavitelného bloku Z6 a napojení nového parkoviště z Plzeňské ulice. Vedení komunikace je upraveno v závislosti na plánované výstavbě supermarketu na opačné straně ulice (dle dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení Billa Mariánské Lázně - Úšovice, projekční atelier aspira, 08/2018).
- Je navržena **nová komunikace obsluhující sportoviště a zastavitelný blok Z12** na jižním okraji plochodrážního stadionu v režimu zóna 30 pro zajištění dopravní obsluhy ZŠ Úšovice, navrženého objektu v rámci zastavitelného bloku Z12 a nových sportovišť.

Doprava v klidu

- Stávající plochy pro parkování a odstavování vozidel jsou zachovány a doplněny kromě stání v nově navržených ulicích také:
- **V ulici U Ploché dráhy v celkovém počtu 47 stání.** Většina stání je navržena jako kolmá do stávajících zelených ploch, která využijí prostor místní komunikace efektivněji než stání podélná z hlediska kapacity parkování. Velikosti stání je nezbytné navrhnout dle ČSN 73 6056. Pro lepší propojení nových parkovacích stání s domy je navrženo zřízení dvou chodníků podél domů č.p. 422 a č.p. 423.
 - **Pro obsluhu areálu ploché dráhy je zajištěna dostatečná kapacita pro parkování vozidel na nově zřízených parkovištích napojených na ulici Plzeňská.** Výpočet přesného počtu parkovacích stání musí být doložen před realizací příslušným výpočtem dle navržených kapacit tribun. Maximální kapacita z hlediska území byla stanovena na 200 stání včetně 15 stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Vzhledem k tomu, že plochy budou využity pouze velmi sporadicky je nezbytné plochy navrhnout jako zpevněné prefabrikáty s možností růstu trávy či vyztužené geomřížemi – viz obr. níže tak, aby mohlo dojít nejen k vyšší estetické hodnotě takto poněkud neekonomicky využívaného prostoru, ale také k vsakování srážkové vody. Dostatečně kapacitní parkoviště u ulice Plzeňská umožní „ochránit“ parkovací stání pro rezidenty v oblasti ulice Na Průhonu.
 - **V nové ulici kolmé na ulici Polní v celkovém počtu 68 stání.** Většina stání je navržena jako kolmá do stávajících zelených ploch, která využijí prostor místní komunikace efektivněji než stání podélná z hlediska kapacity parkování. Velikosti stání je nezbytné navrhnout dle ČSN 73 6056.



Náměty - parkoviště v Hodoníně s parkovacími stání vyztuženými geomřížemi umožňující růst trávy a vsak vody (zdroj: mapy.cz)

Veřejná hromadná doprava

- Studie navrhuje drobné úpravy v organizaci veřejné hromadné dopravy:
- **posunutí zastávky Mariánské Lázně, Plzeňská, STS** severně do bloku stávajícího centrálního parkoviště, kde je v rámci nového územního plánu uvažován rozvoj městského subcentra s náměstím a kumulací občanského vybavení a služeb.
 - **posunutí zastávky Mariánské Lázně, Černý Most** severně nad nově navrhovanou ulici tak, aby byla umožněna realizace okružní křižovatky ulic Plzeňská, Polní a Ke Kasárnům a zajištěn dostatečný prostor pro vedení cyklostezky podél Plzeňské ulice

Železniční doprava

Studie doporučuje v případě rekonstrukce (zkapacitňování) železničních tratí v přilehlém území aktivně řešit se SŽDC možnost přidání nových zastávek. Pro řešené území přichází do úvahy zřízení zastávky v oblasti křižovatky ulic Ke Kasárnům a Plzeňská, které by bylo možné pouze v případě zdvojkolejnění trati č. 170. Nová zastávka by mohla vhodně doplnit obsluhu území pomocí veřejné hromadné dopravy vlivem zkrácení cesty na vlak, a tím nalákání většího počtu potenciálních cestujících. Zřízení zastávky by si vyžádalo i změnu provozního konceptu osobních vlaků.

Doprava pěší a cyklistická

Stávající stezky pro chodce a cyklisty jsou doplněny jednak novými ochrannými pruhy pro cyklisty, jednak rozšířením počtu zklidněných pozemních komunikací, které umožňují bezpečnější a komfortnější pohyb cyklistů. Studie dále navrhuje:

- **Doplnění stezek pro chodce a cyklisty smíšených skrz plochou dráhu s napojením na stávající uliční síť** tak, aby došlo k zajištění prostupnosti v severojižním, tak západovýchodním směru. U tohoto typu cest je nezbytné respektování koncepce povrchů na ploché dráze včetně šířkových parametrů. Minimální předpokládaná šířka dle TP 179 je 3 m pro zajištění bezpečného smíšeného pohybu chodců i cyklistů.
- **Doplnění okružní stezky pro chodce a cyklisty smíšené po obvodu ploché dráhy s optimální šířkou 3 m.** Předpokládá se, že tato stezka bude intenzivně využívána pro rekreační sportovní aktivity obyvatel a návštěvníků Mariánských Lázní.
- **Doplnění lávky pro chodce a cyklisty z Plzeňské ulice na sídliště Vora**, která umožní v daných výškových poměrech s protihlukovými stěnami bezkolizní propojení s nově prostupným územím. V případě nahrazení protihlukových stěn jinými protihlukovými opatřeními je pak vhodnější zřít na ulici Plzeňská přechod pro chodce se středním dělicím ostrůvkem a osvětlením.
- **Doplnění chodníků** ve všech ulicích, které nemají nebo nebudou mít společný dopravní prostor.
- S ohledem na podporu cyklistické dopravy se **doporučuje umístění cyklostanů** v místech se zdroji a cíli cest. Tj. na z bezpečnostního hlediska vhodném místě zejména v areálu ploché dráhy. V případě pořádání závodů je vhodné cyklistickou dopravu zejména pro návštěvníky z blízkého okolí podporovat prostřednictvím zajištění bezpečného parkování jízdních kol, marketingem či systémem slev. Cyklodoprava je prostorově výhodnější než doprava motorová a tudíž není nezbytné vymezovat další plochy pro parkování v případě pořádání větší události. Parkování by tak sloužilo především osobám, které cyklodopravu využít nemohou či přijeli z větší vzdálenosti.

Územní studie je zpracována v souladu s Generelem cyklistické dopravy (EDIP, s.r.o., 02/2008). Navržená opatření byla respektována a zapracována následujícím způsobem:

stabilizace stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem - Plzeňská ulice, diagonální propojení Plzeňské a Školního náměstí, propojení Školního náměstí a ulice U Ploché dráhy

- podél Plzeňské ulice je navržena samostatná cyklostezka, a to z důvodu regionálního významu této trasy a s ohledem na dopravní intenzity Plzeňské ulice
- ostatní stezky pro chodce a cyklisty jsou zachovány formou stabilizace chodníků a cest pro nemotorovou dopravu

stabilizace smíšeného provozu cyklistů s automobily na méně zatížených obslužných komunikacích - v ulicích Na Průhonu, Růžová a U Ploché dráhy

- smíšený provoz je zajištěn návrhem zóny 30 a obytných zón

cyklostezka podél ulice 17. listopadu - úprava dnešního chodníku na stezku pro chodce a cyklisty i na úkor vozovky v délce 250 m - nutno provést v rámci celkové úpravy ulice 17. listopadu

- potřebné úpravy je nutné specifikovat v rámci celkových úprav ulice 17. listopadu; připustit lze i rozšíření stávajícího chodníku na úkor zeleně podél severní hrany ulice pro zajištění dostatečné šíře dopravního prostoru

cyklostezka Kollárova - vybudování cyklistického pásu v délce 350 m

- vymezení cyklistického pásu je uvažováno podél severní strany ulice Kollárova, v závislosti na budoucím řešení území centrálního parkoviště

B.3.2. Technická infrastruktura

Zásobování vodou

Rozvody vody budou řešeny v rámci veřejných prostranství napojením na stávající vodovodní řady vedené v ulicích Kollárova, Plzeňská a Polní, vodovodní řady budou v maximální míře zokruhovány. Zakreslení navržených řadů je orientační, řady budou umístěny ve veřejném prostoru (chodníky, případně komunikace), upřesnění polohy bude navrženo v dalším stupni projektové dokumentace stejně jako přípojky, které souvisí s umístěním staveb v rámci konkrétních záměrů.

Odvádění odpadních vod

Odvádění odpadních vod z objektů nové zástavby bude řešeno prodloužením stávajících stok a realizací nových stok napojených na stávající kanalizační síť. Rozvody kanalizace budou pokud možno řešeny v rámci veřejných prostranství. Stávající kapacita městské ČOV disponuje dostatečnou rezervou pro navýšení objemu odpadních vod.

Srážkové vody budou zadržovány v rámci zastavitelných bloků v maximální možné míře na vlastních pozemcích. Dešťová voda bude z veřejných komunikací a dalších zpevněných vod pokud možno odváděna do vsakovacích zařízení (průlehy, vsakovací záhony apod.) v rámci veřejné zeleně a sportovních areálů. Zpevněné sportovní plochy a veřejná prostranství v zeleni je alespoň zčásti vhodné řešit dlažbou provedenou otevřenými spárami pro zajištění vsaku dešťových vod - to se týká i řešení parkoviště na terénu v zastavitelném bloku Z7 (dle prvotních etap).

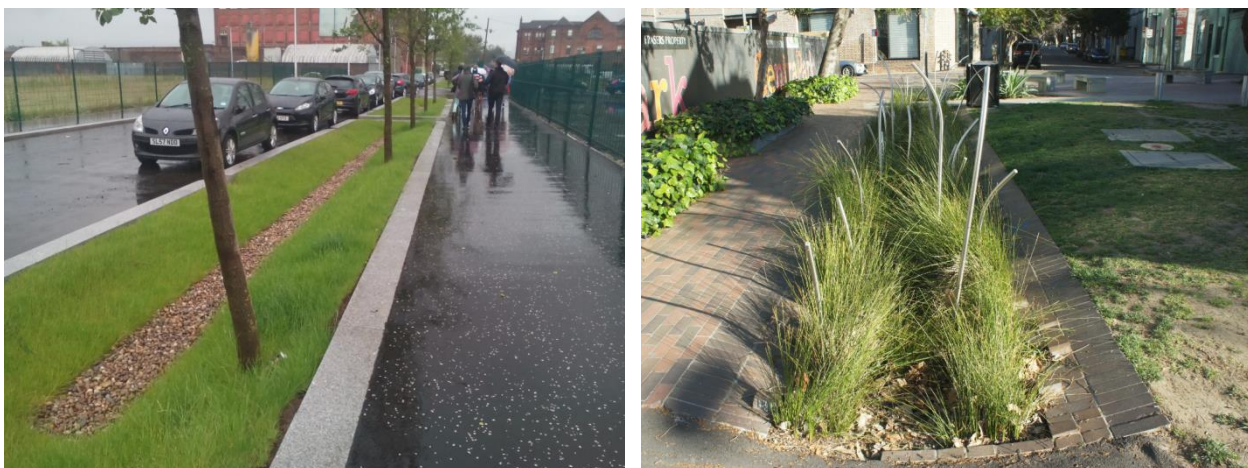
Na území ploché dráhy, resp. ve vnitřním prostoru, je žádoucí zadržení dešťové vody v území a její využití pro zavlažování plochy. Pro tyto účely jsou navrženy dvě vodní plochy, přičemž retenční význam má menší plocha jižně. Větší vodní nádrž na severu by měla udržovat stabilní hladinu (objem vody bude saturován ze spodních vod), zatímco hladina menší nádrže bude kolísavá dle množství srážek. Severní vodní nádrž je vhodné řešit způsobem, který umožní rekreaci obyvatel - části břehů ponechat s užšími pásy vegetace a zajistit přístup do vody, omezit vodní vegetaci.

Odpařování z volné hladiny vodních nádrží rovněž vytvoří lepší klima na ploše (zejména vzhledem k absenci vzrostlých stromů) a zlepší mikroklima prostředí oválu.

Větší nádrž bude vhodné koncipovat jako biotop s mírnými břehy, s úsekem volně přístupné pláže pro koupání a osvěžení. Menší nádrž by měla mít zpevněné břehy (např. kamenité s výsadbou obojživelných rostlin tak, aby kolísáním hladiny nedocházelo k estetické i funkční degradaci břehů (např. vymíláním zatrávněného břehu). Obě nádrže budou propojeny kanálem, který může být řešen formou vsakovacích záhonů s travivodem zaústěným do jižní retenční nádrže.



Příklady průlehlů s funkcí zachycování povrchové vody v obytné zástavbě



Příklady záhonů s odvodněním, umístěných podél vozovek



Příklady možného řešení retenční nádrže na jihu a vodní nádrže na severu



Příklady možného řešení vsakovacího záhonu v rámci kanálu propojujícího vodní nádrže na ploché dráze

Zásobování elektrickou energií

Zásobování elektrickou energií bude převážně zajištěno rozvody NN s napojením na vedení stávající. V rámci rekonstrukce dopravních prostorů je doporučeno uložit veškeré elektrické vedení pod zem, a to zejména ve vilové čtvrti, kde je převážná část vedení nadzemní. Pro obsluhu zastavitelných bloků, resp. nové zástavby v rámci nich, je schematicky navržena trasa nových podzemních kabelových vedení. Ty budou vždy umístěny ve veřejném prostoru, upřesnění polohy bude navrženo v dalším stupni projektové dokumentace stejně jako přípojky, které souvisí s umístěním staveb v rámci konkrétních záměrů. V případě potřeby bude doplněna distribuční trafostanice v rámci zastavitelných bloků podél Plzeňské ulice.

Řešené území je plynofikováno a prochází jím teplovod, předpokládá se plynové vytápění u většiny objektů, případně centrální zásobování teplem u objektů podél Plzeňské ulice)

V území bude realizováno rozšíření veřejného osvětlení v souladu s platnými právními předpisy. Rozvody a stožáry veřejného osvětlení budou realizovány přednostně v plochách veřejných prostranství. Veřejné osvětlení by rovněž mělo být doplněno po celém obvodu promenády na terénním valu ploché dráhy.

Zásobování plynem

Nová zástavba v rámci zastavitelných bloků bude napojena na nové plynovodní řady vedené ze stávajícího plynovodu NTL; předpokládá se napojení z řadů v ulici Plzeňská a Polní. Nové plynovodní řady budou přednostně vedeny v rámci veřejných prostranství.

Zakreslení navržených vedení je orientační, budou umístěna ve veřejném prostoru, upřesnění polohy bude navrženo v dalším stupni projektové dokumentace stejně jako přípojky, které souvisí s umístěním staveb v rámci konkrétních záměrů.

Zásobování teplem

Řešeným územím prochází teplovod, jehož využití lze doporučit pro zásobování teplem nové zástavby v zastavitelných blocích podél ulice Plzeňské; ostatní navržená zástavba bude pravděpodobně vytápěna plynem.

Studie navrhuje úpravu teplovodu - **uložení nadzemního úseku teplovodu pod zem** - ve výkrese B.3. je zakreslen koridor, v rámci něhož by měl být teplovod uložen; od navrženého řešení se lze odchýlit v závislosti na podrobnějším stavebně technickém a zejména ekonomickém prověření proveditelnosti uložení teplovodu pod terén.

V případě výstavby podél Plzeňské ulice v zastavitelných blocích bude nutné prověřit nezbytnost přeložení teplovodního potrubí do chodníku nebo komunikace. Řešení se bude odvíjet od způsobu zástavby v zastavitelných blocích v rámci pozdější etapy, případně také dle zpřesněných úprav Plzeňské ulice, studie proto nenavrhuje konkrétní doporučené převedení teplovodu.

Telekomunikační zařízení

Připojení nové zástavby bude řešeno v rámci stávající sítě, telekomunikační kabely budou rozvedeny v rámci nových ulic pro napojení nové zástavby v rámci zastavitelných bloků - jejich vedení bude přednostně umísťováno ve veřejných prostranstvích (chodníky, pěší cesty).

Odpadové hospodářství

Plochy pro umístění sběrných nádob na separovaný odpad je doporučeno umísťovat v souladu se zákonem č. 185/2011 Sb. na veřejných prostranstvích, ideálně v rámci hlavních - obvodových ulic řešeného území. Prostor pro umístění nádob na komunální odpad bude vymezen na vlastních pozemcích v rámci zastavitelných bloků, v plochách sportovišť a veřejné zeleně mimo plochou dráhu budou umístěny odpadkové koše. V rámci ploché dráhy je doporučeno umísťovat koše na komunální odpad pouze podél promenády na valu a vyloučit umístění košů ve vnitřním prostoru plochodrážního oválu.

B.4. Veřejně prospěšné stavby a opatření

Územní studie nevymezuje veřejně prospěšné stavby nebo opatření. Doporučeno je v rámci územně plánovací dokumentace jako VPS s možností uplatnění předkupního práva pro Město Mariánské Lázně vymezit:

- nové veřejné komunikace včetně souvisejících veřejných prostorů (včetně vedení veřejné technické infrastruktury)
- koridor pro uložení stávajícího nadzemního úseku teplovodního potrubí pod zem

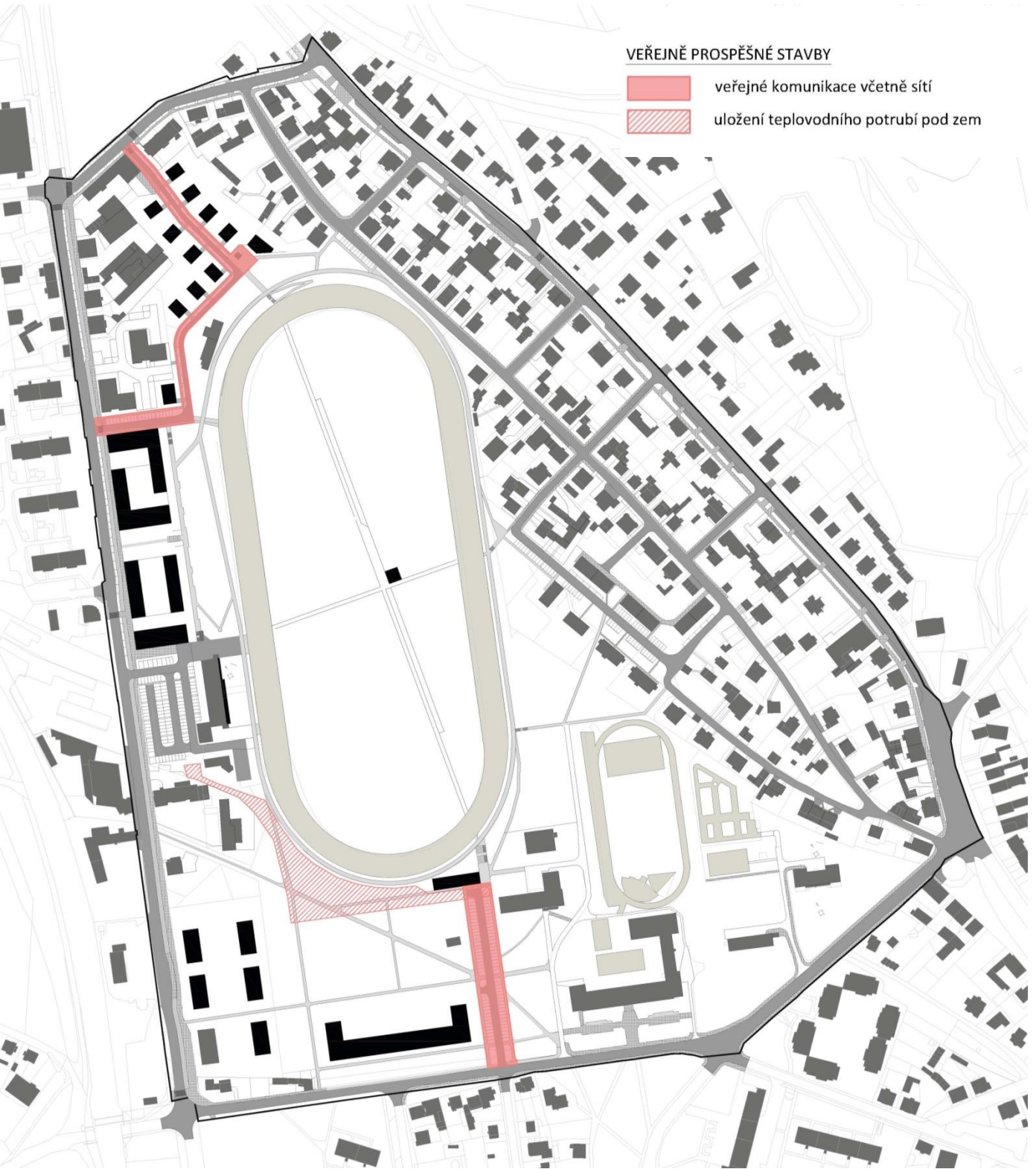


Schéma doporučeného vymezení VPS v řešeném území

B.5. Etapizace a orientační výčet investic

Informace uvedené v kapitole jsou graficky vyjádřeny ve výkrese B.4a - B.4f Výkresy etapizace.

Stanovení etapizace návrhu je zásadním pilířem koncepce rozvoje území - reflektuje **předpoklad postupné transformace území**. Areál ploché dráhy a jeho bezprostřední okolí představuje poměrně velkou plochu v urbanizované části města, proto nelze předpokládat jeho jednorázovou přestavbu. Děje probíhající v řešeném území by se měly postupně rozvíjet od základní pěší prostupnosti přes vytvoření prvních zájmových prvků - úprav vstupních prostorů do plochodrážního oválu, výstavby parkovacích stání a chodníků, in-line dráhy, úpravy vnitřní části oválu, až po dotvoření komunikací a stavební využití bloků. Návrh etapizace postupně do území přináší jednotlivé aktivity, atraktivitu a zájmová místa, v prvních etapách nevytváří nepřiměřené nároky na investice. Postupná transformace území také umožňuje upravit návrh uspořádání území v pozdějších etapách v závislosti na vývoji dějů v území a dle aktuálních potřeb místních obyvatel, aniž by byly zmařeny předchozí investice města.

Etapizace se týká vlastního využití areálu ploché dráhy a jeho bezprostředního okolí. Etapizace není závazná - má charakter doporučení postupu při rozvoji řešeného území.

Orientační vyčíslení investic není stanoveno pro doporučená dopravní opatření ve stabilizovaných částech území - úprava dopravního režimu v ulicích vilové čtvrti a v navržených úpravách obvodových ulic řešeného území (Plzeňská, Kollárova, Palackého, Polní). Tyto dopravní úpravy nemají přímou souvislost s využitím areálu ploché dráhy, resp. využití areálu jimi není podmíněno.

Orientační vyčíslení investic rovněž není stanoveno pro stavební využití zastavitelných bloků vyjma jednotlivých navržených staveb přímo souvisejících s využitím areálu ploché dráhy. Předpokládá se, že navržená zástavba bude z větší části soukromou investicí jednoho či více developerů, případně budou některé bloky řešeny jako public-private projekt. Orientační výčet investic tedy zahrnuje pouze veřejně přístupné části území.

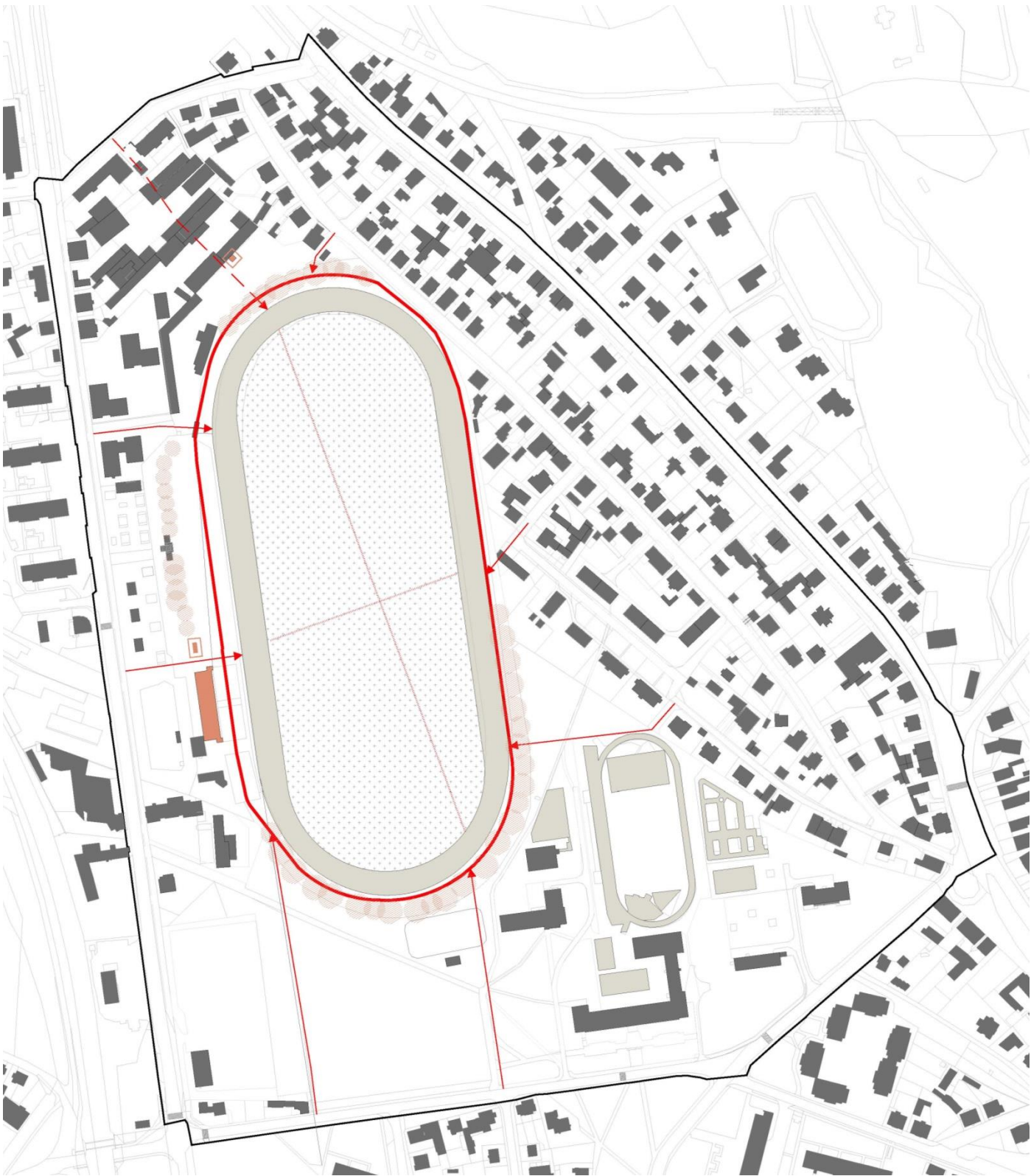
Souhrn orientačního výčtu investic celkem je uveden v následující tabulce, jednotlivé etapy jsou podrobně rozepsány na následujících listech.

dílčí etapa	orientační náklady (Kč)
1. ETAPA	500 000
2. ETAPA	21 096 433
3. ETAPA	35 720 400
4. ETAPA	28 827 500
5. ETAPA	35 369 300
6. ETAPA	19 131 300
CELKOVÝ ODHADOVANÝ NÁKLAD	140 644 933

Ceny uvedené u jednotlivých investičních akcí jsou orientační a vztahují se k obvyklým cenám k datu zpracování studie. Východiskem pro jejich stanovení byla zkušenost z realizací jiných projektů a odborná literatura na úseku nákladů stavebních prací při tvorbě urbánního prostoru. V závislosti na vývoji stavebního trhu a zejména na zvoleném standardu provedení jednotlivých investičních akcí se jejich reálná výše může zásadně lišit.

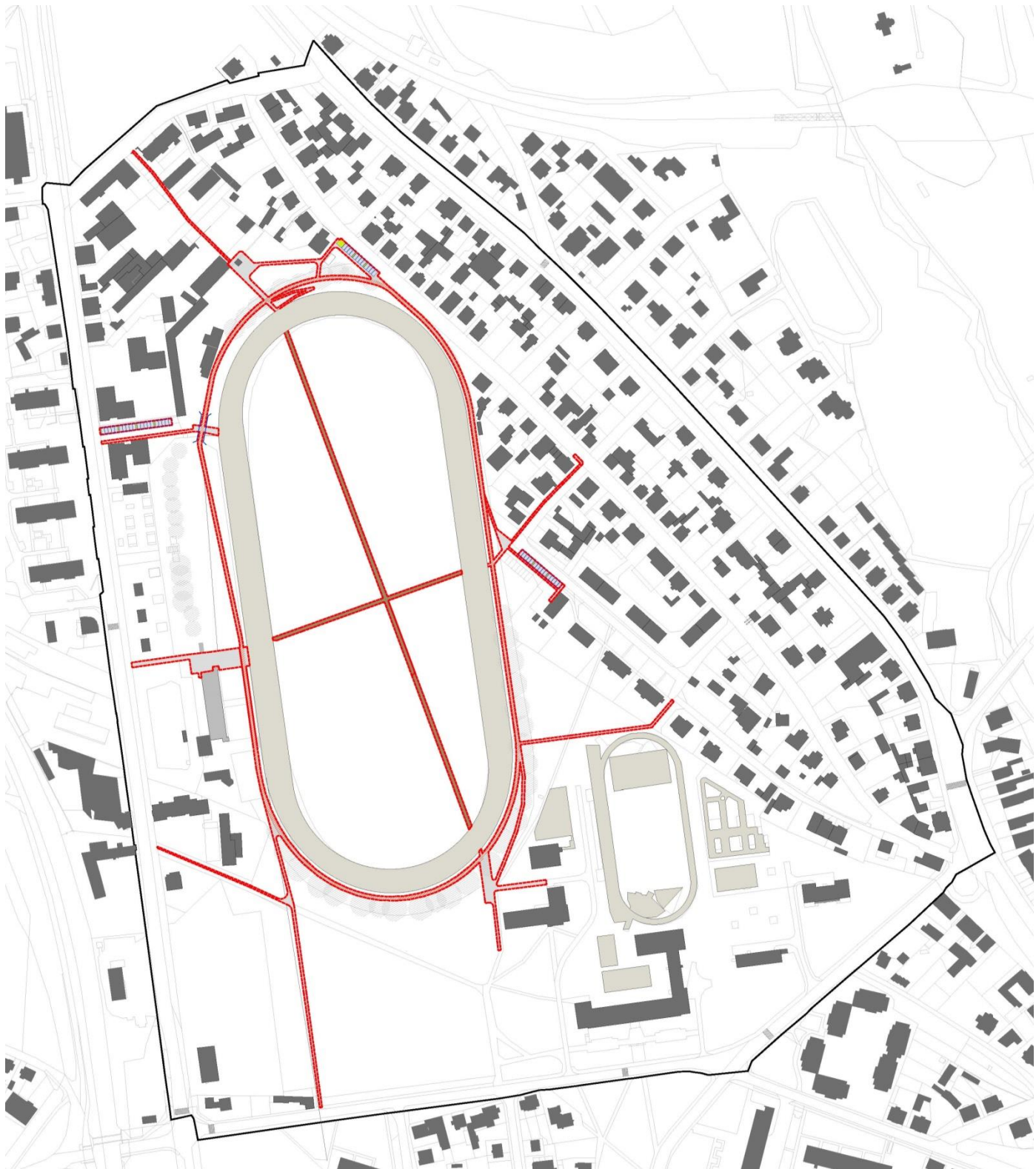
1. ETAPA

konkrétní opatření	výměra	cena (Kč) za měrnou jednotku	cena (Kč)
provizorní nástup na val ploché dráhy	-	-	od 500 000
- terénní úpravy (terénní schody, rampa)	-	-	-
- kvalitativní úpravy zeleně	-	-	-
Navržené investice jsou závislé na standardu provedení dílčích částí. Možné řešení úpravou terénu bez použití nákladných stavebních konstrukcí a betonáže. Kvalitativní úpravy zeleně mohou být provedeny v rámci běžné údržby městské zeleně.			
CELKOVÁ CENA ETAPY			500 000



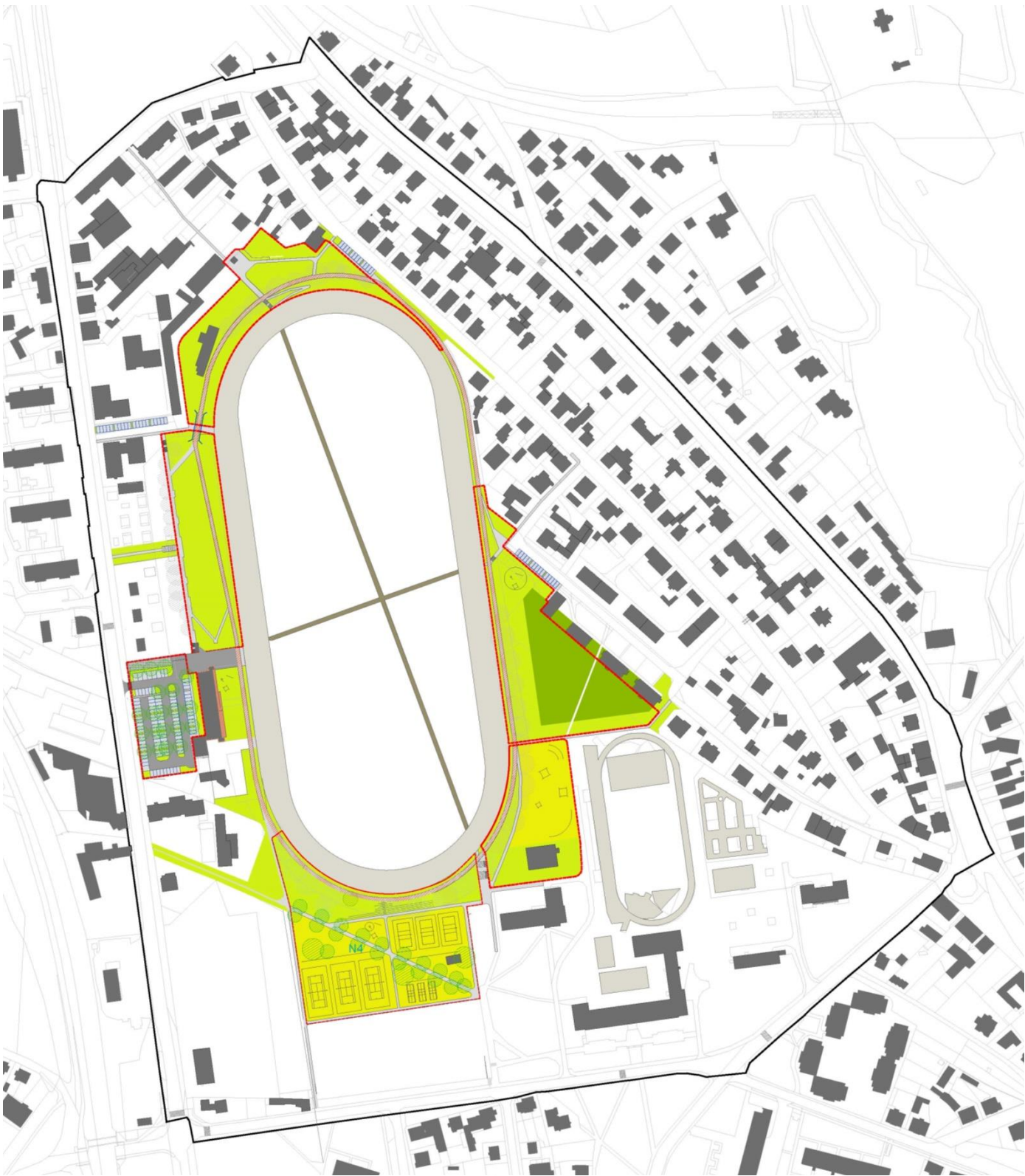
2. ETAPA

konkrétní opatření	výměra	cena (Kč) za měrnou jednotku	cena (Kč)
promenáda	4 427 m ²	2 000	8 853 333
přístupové chodníky	3 457 m ²	1 300	4 494 100
mlatové pěšiny přes plochou dráhu	1 620 m ²	1 000	1 620 000
parkovací stání	580 m ²	1 300	754 000
lávka		odborný odhad	4 000 000
rampy a schodiště	275 m ²	6 000	1 650 000
uložení teplovodu pod povrch	400 m	8 000	3 200 000
CELKOVÁ CENA ETAPY			21 096 433



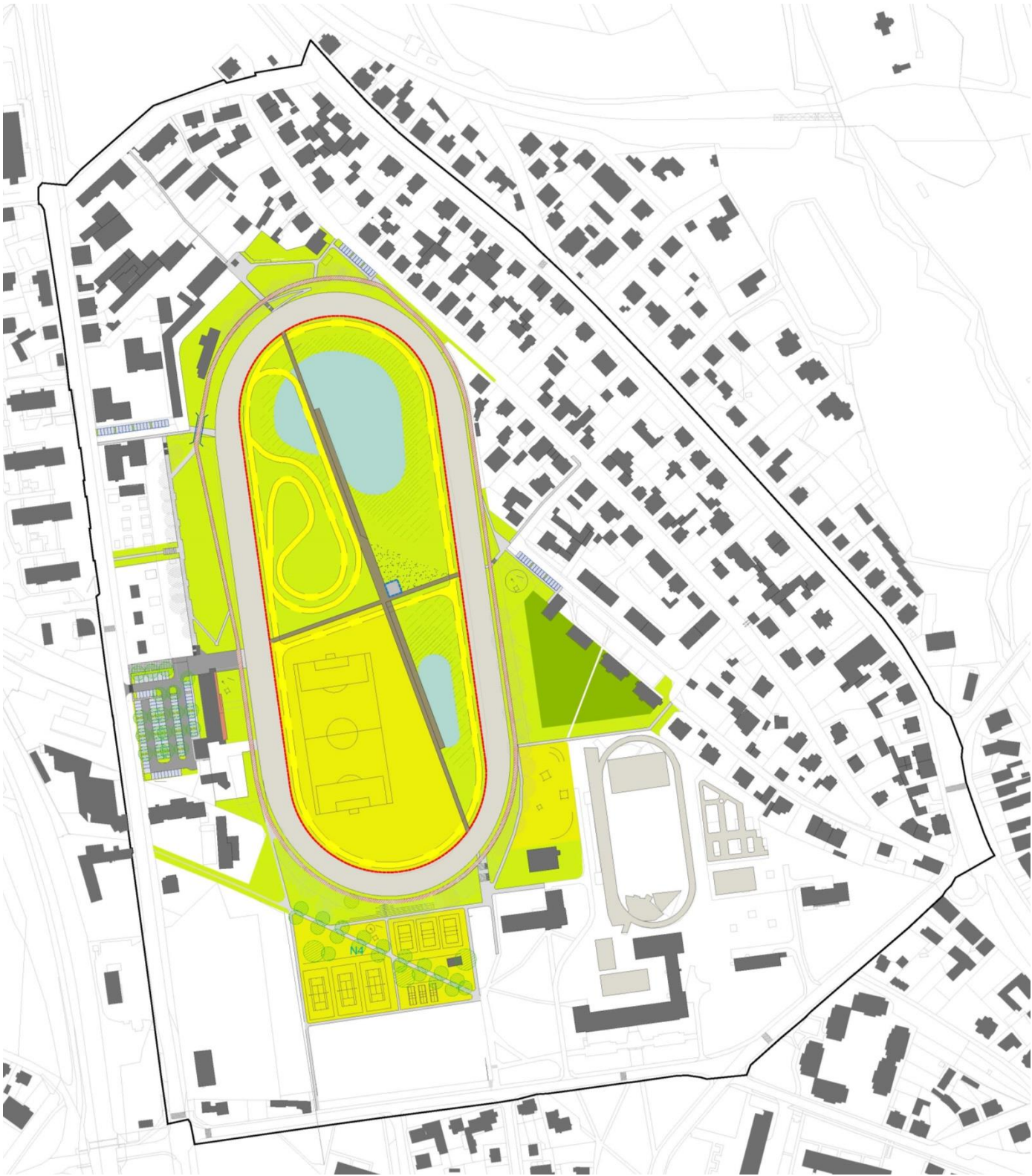
3. ETAPA

konkrétní opatření	výměra	cena (Kč) za měrnou jednotku	cena (Kč)
chodníky	2 272 m ²	1 300	2 953 600
rampy a schodiště	50 m ²	5 000	250 000
úprava zeleně ve svahu	11 489 m ²	800	9 191 200
úprava zeleně bez výrazných terénních úprav	16 350 m ²	350	5 722 500
příprava pro komunitní a soukromé zahrady	4 501 m ²	200	900 200
hřiště (3x tenis, 3x volejbal, badminton)		odborný odhad	5 700 000
betonový skatepark	1 200 m ²	odborný odhad	5 000 000
silnice	2 148 m ²	1 800	3 866 400
doplňková zeleň	594 m ²	500	297 000
parkovací stání	1 415 m ²	1 300	1 839 500
CELKOVÁ CENA ETAPY			35 720 400



4. ETAPA

konkrétní opatření	výměra	cena (Kč) za měrnou jednotku	cena (Kč)
in-line dráha	5 410 m ²	1 500	8 115 000
mlatové pěšiny a plochy	1 690 m ²	1 000	1 690 000
zeleň v blízkosti vodních ploch	8 617 m ²	500	4 308 500
travnaté plochy	15 970 m ²	200	3 194 000
vodní nádrže	8 310 m ²	-	7 000 000
zázemí - dominanta		odborný odhad	od 3 000 000
přípojná infrastruktura	-	-	-
-vodovod (plast)	100 m	6 000	600 000
-kanalizace jednotná (plast)	100 m	8 000	800 000
-elektro NN	100 m	1 200	120 000
CELKOVÁ CENA ETAPY			28 827 500



5. ETAPA

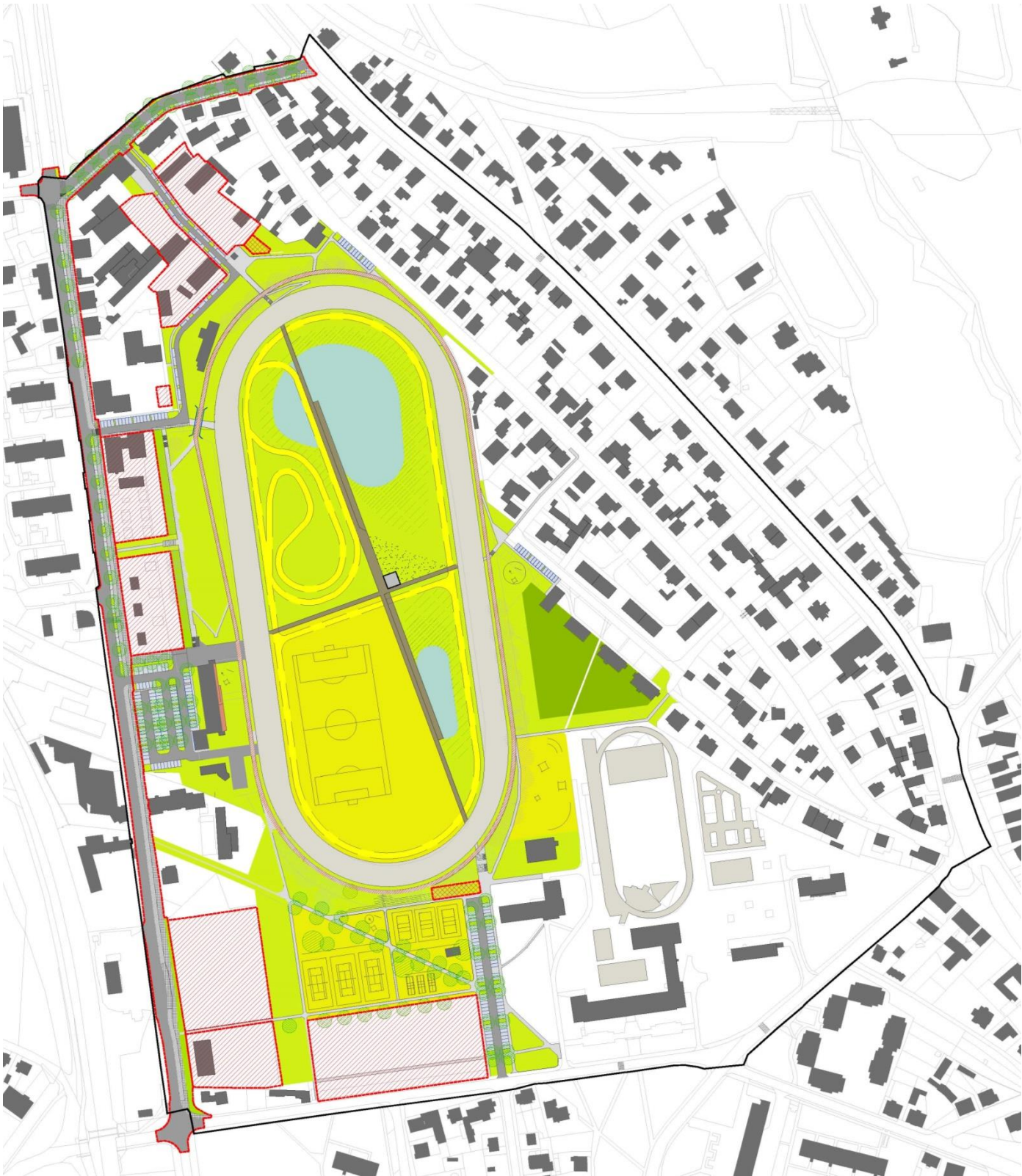
konkrétní opatření	výměra	cena (Kč) za měrnou jednotku	cena (Kč)
chodníky	3 047 m ²	1 300	3 961 100
silnice	5 134 m ²	1 800	9 241 200
doplňková zeleň	2 304 m ²	500	1 152 000
parkovací stání	1 550 m ²	1 300	2 015 000
infrastruktura (dle délky sítí)	-	-	-
-plyn (STL, NTL)	950 m	3 500	3 325 000
-vodovod (plast)	950 m	6 000	5 700 000
-kanalizace jednotná (plast)	950 m	8 000	7 600 000
-elektro NN	950 m	1 200	1 140 000
-elektro VO	950 m	1 300	1 235 000
CELKOVÁ CENA ETAPY			35 369 300



6. ETAPA

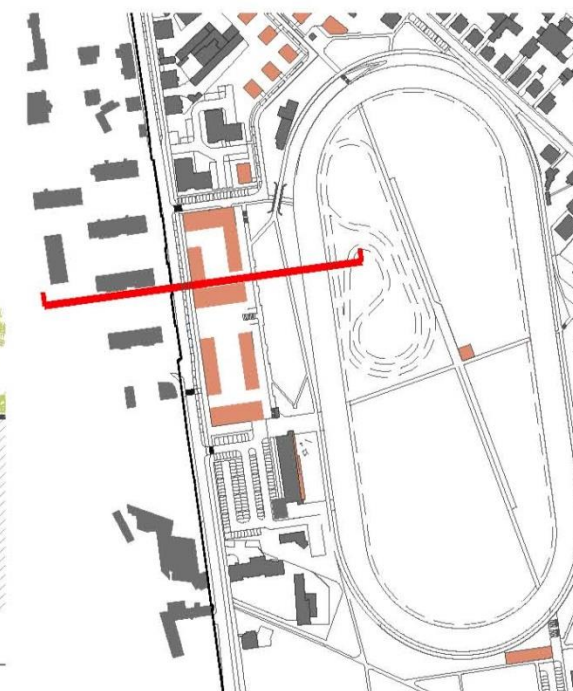
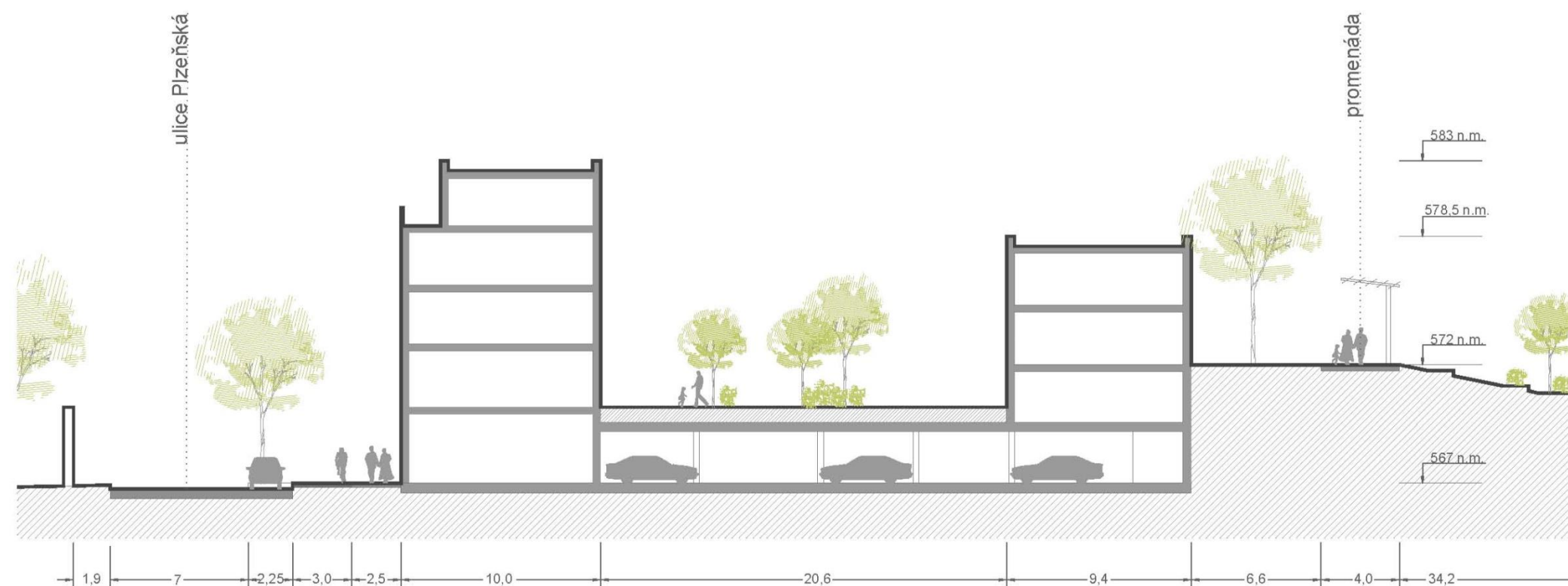
konkrétní opatření	výměra	cena (Kč) za měrnou jednotku	cena (Kč)
restaurace / kavárna / zázemí pro sport na jihu oválu (2NP)*	630 m ²	23 000	14 490 000
kavárna / občanské vybavení na severu oválu (1 NP)*	150 m ²	23 000	3 450 000
doplňková zeleň	1 028 m ²	500	514 000
parkovací stání	521 m ²	1 300	677 300
rekonstrukce	-	-	-
- tribuna	bez detailní studie nelze specifikovat		
- řídicí věž	bez detailní studie nelze specifikovat		
- vodojem	bez detailní studie nelze specifikovat		
- kiosek	bez detailní studie nelze specifikovat		
stavební využití zastavitelných bloků	investice do výstavby bude pravděpodobně soukromý investiční náklad výstavby komerčních a bytových objektů, bez detailní studie nelze specifikovat		
CELKOVÁ CENA ETAPY			19 131 300

* výměra m² dle hrubé podlažní plochy (HPP), odborný odhad

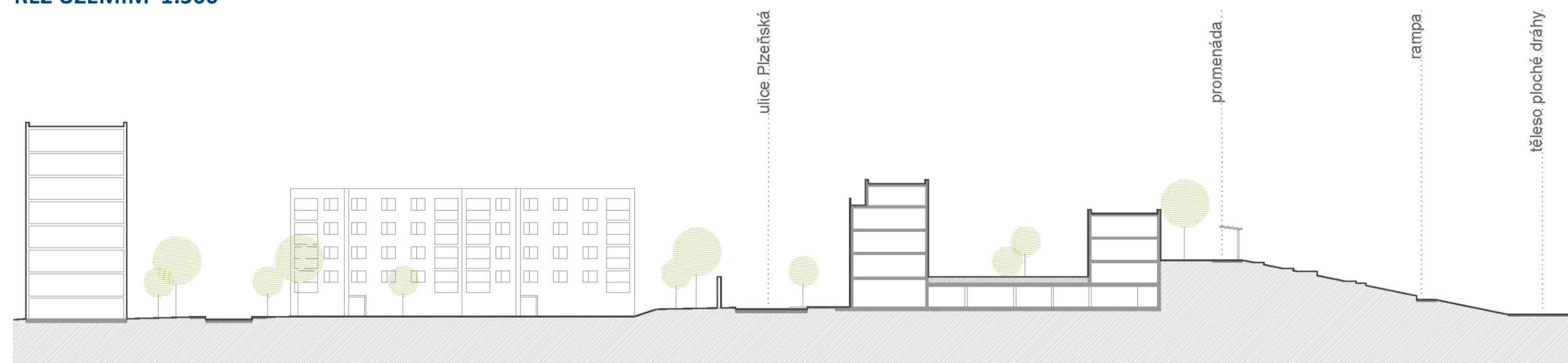


B.6. Doplnkové řezy

ŘEZ ÚZEMÍM 1:250



ŘEZ ÚZEMÍM 1:500



ŘEZ ÚZEMÍM 1:250



ŘEZ ÚZEMÍM 1:500



C. PŘÍLOHY

C.1. Seznam použitých zkratk

AMK	Automotoklub Mariánské Lázně
CSD	celostátní sčítání dopravy
ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
k. ú.	katastrální území
KK	Karlovarský kraj
KÚ	krajský úřad
NTL	nízkotlaký plynovod
nn	nízké napětí
OP	ochranné pásmo
RD	rodinný dům
STL	středotlaký plynovod
TJ	tělovýchovná jednota
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚR	územní rozhodnutí
ÚS	územní studie
vn	vysoké napětí
vvv	velmi vysoké napětí
VTL	vysokotlaký (plynovod)

C.2. Vybrané podklady pro zpracování územní studie

Historické dokumentace k využití areálu ploché dráhy

Studie ploché dráhy Mariánské Lázně (Krajský projektový ústav pro výstavbu měst a vesnic v Plzni, pracoviště Mariánské Lázně, Ing. arch. Baše, 12/1963)

Úpravy areálu ploché dráhy Mariánské Lázně pro finale MS/76 - výkres

Úprava areálu dlouhé ploché dráhy Mariánské Lázně pro finále MS 1983 dle požadavků FIM (Jan Pálek, 11/1982)

Úprava areálu dlouhé ploché dráhy Mariánské Lázně pro finále MS 1983 dle požadavků FIM - dodatek (Jan Pálek, 11/1982) - dostavba autocampu (stravovací středisko a ubytovací zařízení)

Dostavba areálu ploché dráhy Mariánské Lázně - investiční záměr (Automotoklub Mariánské Lázně, 10/1979) - dostavba autokempingu, úprava ploch uvnitř závodní dráhy a doplňující hřiště)

Webové zdroje inspiračních fotografií

<http://brutalismandbooze.blogspot.com/2010/09/chiswick-pavilion-caruso-st-john-august.html>

https://funalive.com/articles/100-unique-designed-public-benches_X8j.html?page=3

<https://www.archdaily.com/780928/sara-cafe-integrated-field/56a55521e58ecec562000173-sara-cafe-integrated-field-photo>

<https://ceskakacnazaarchitekturu.cz/projekty/2017/podzamecky-park-tyrsovy-sady-pardubice/>

<https://stavbaweb.dumabyt.cz/park-na-spici-16955/clanek.html>

<http://lepamphlet.com/2015/11/16/place-publique-et-garderie-a-la-schwetzing-terrasse-a-heidelberg-en-allemaane/>

<https://www.archdaily.com/780583/san-martin-de-la-mar-square-zigzag-arquitectura/569db086e58ecea00000a3-san-martin-de-la-mar-square-zigzag-arquitectura-photo>

<http://www.opatreni-adaptace.cz/projects/infiltracni-plochy/>

<https://voda.tzb-info.cz/destova-voda/16727-hospodareni-s-destovou-vodou-z-pohledu-krajinarske-architektury>

<https://www.asio.cz/cz/273.exkurze-za-dobrymi-prikklady-hospodareni-s-destovou-vodou>

<https://www.tlake.com/blog/french-drain-vs.-trench-drain-vs.-swale>

<https://www.ci.oswego.or.us/pac-forum/2015/07/21/two-more-swales-i-liked-for-diversity-of-vegetation/>

<https://catalog.extension.oregonstate.edu/sites/catalog/files/project/pdf/em9209.pdf>

http://pubs.ext.vt.edu/content/dam/pubs_ext_vt_edu/426/426-130/426-130_PDF.pdf

<http://nwrn.eu/measure/swales>

<https://www.morice.cz/mokros>

<https://www.vtei.cz/2016/02/posouzeni-vztahu-mez-i-kvalitou-vody-a-funkcemi-malych-vodnich-nadrzi/>

https://funalive.com/articles/100-unique-designed-public-benches_X8j.html

http://blog.sina.com.cn/s/blog_72a9c1e10102v9bn.html

<https://worldlandscapearchitect.com/redfern-park-creating-playground-experience/#.XC6AclxKhaS>

<http://www.kunsthal.es/2013/06/los-alumnos-de-jardin-paisajismo-nos-vamos-de-viaje/>

http://lepamphlet.com/2015/09/01/jardin-de-bioretenion-a-lecole-primaire-de-manassas-park-en-virginie-etats-unis/siteworksstudio_manassaspark_12/

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-348974/nueve-puentes-the-forum-d-lim-architects/532b5c4fc07a80c273000026-nine-bridges-the-forum-d-lim-architects-photo>

http://www.landezine.com/index.php/2015/10/nanjing-niushoushan-cultural-park-by-hassell/niushoushanpark_hassell_johnsonlin_04/

http://www.landezine.com/index.php/2015/05/auteuil-race-course-park-by-pena-paysages/auteuil_race_course_park-pena_paysages-14/

http://www.citadelarts.com/BM2013/sacred/content/DSCF0918_large.html

<https://i.pinimg.com/originals/d4/c9/9f/d4c99f977db50c9ea5ed3760e7460691.jpg>

<https://i.pinimg.com/originals/02/0a/67/020a6733857bd3bfa35a39de33099f82.jpg>

https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/novy-klatovsky-skatepark-nadchnul-prvni-navstevniky-podivejte-se.A120802_095923_plzen-zpravy_pp/foto

<https://naschov.cz/chovani-ovci-a-koz-na-pastve-v-chko/>

http://www.prachatice.eu/vismo/gallery-viewer.asp?id_galerie=1850&width=412

<https://timrgill.files.wordpress.com/2012/03/imgp8876.jpg>

<https://archello.com/product/tree-grating>

http://www.landezine.com/index.php/2013/10/pitt-street-mall-by-tony-caro-architecture/pitt_street_mall-by-tony_caro_architecture-08/

<https://depositosantamariah.blogspot.com/2013/11/maneiras-de-cercar-horta.html>

<https://www.rebootwithjoe.com/planning-a-kitchen-garden-site-and-design/>

<https://www.gardenista.com/posts/hardscaping-101-design-guide-for-edible-gardens/>

C.3. Vyhodnocení dotazníkového šetření

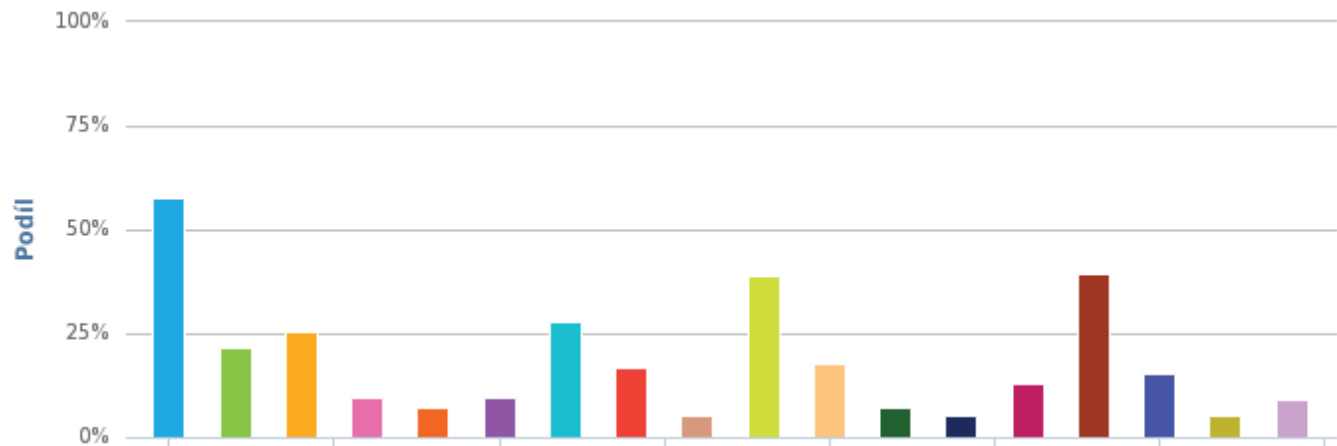
Pro účely zpracování návrhu územní studie byl vytvořen jednoduchý dotazník ohledně možného budoucího využití areálu ploché dráhy. Dotazník byl k dispozici od 30.8.2018 do 20.9.2018 (ve výsledcích jsou zahrnuty i pozdější odpovědi k datu 7.10.2018) na webových stránkách <https://www.surveio.com/survey/d/E2Y9T8L3D9A7N8R8D>. Výzva k vyplnění dotazníku byla vyvěšena na stránkách města Mariánské Lázně a distribuována rovněž na facebooku.

Dotazník zahrnující dvě otázky vyplnilo v období 30.8.2018 - 7.10.2018 (39 dnů) celkem 584 respondentů. Kompletní výsledky jsou uvedeny na následujících stránkách.

1. Jaké aktivity byste uvítali v areálu ploché dráhy a jeho okolí?

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 586x, nezodpovězeno 0x

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
rekreační in-line dráha s parkovou úpravou	338	57,7 %
park s vodními prvky	128	21,8 %
veřejné přírodní koupaliště	148	25,3 %
skatepark	56	9,6 %
komunitní zahrada	41	7,0 %
kavárna	55	9,4 %
letní kino	164	28,0 %
veřejně přístupné fotbalové hřiště s restauračním zařízením	98	16,7 %
trhy	31	5,3 %
prostor pro koncerty a pořádání veřejných akcí	228	38,9 %
dětské hřiště	103	17,6 %
psí louka a agility	42	7,2 %
vyhlídková věž	30	5,1 %
běžecská dráha	77	13,1 %
travnaté víceúčelové hřiště pro sportovní aktivity (badminton, frisbee, pétanque apod.)	230	39,2 %
pikniková louka s veřejným grilem	89	15,2 %
venkovní výstavní prostor (sochařské sympozium, instalace uměleckých děl apod.)	32	5,5 %
jiné - doplňte	54	9,2 %



Náměty na jiné aktivity v areálu ploché dráhy a jeho okolí:

- zanechání funkce ploché dráhy. a více podpořit a propagovat plochou dráhu při závodech
- vícere konání závodů
- Dlouhá plochá dráha pro tradiční motorsport
- Lukostřelba
- Výstavba bytů pro mladé rodiny
- Venkovní bazén
- Workoutové prvky.Pro parkur,posilování a silové sporty.
- ponechat drah na závody
- proc neskombinovat letní kino,trhy a prostory nemusito byt najednou kazdy vikend neco.Hlavne zadny investice na takovy blbosti
- Využití pro motoristický sport
- Městské koupaliště podobné Tachovskému
- Umělé hřiště na malou kopanou
- Zachovat závody dlouhé ploché dráhy
- dlouhá plochá drah pro motosport
- Venkovní posilovnu
- (2x) Dlouhá plochá dráha pro motorsport
- Plochou dráhu
- Dlouhá plocha dráha pro motosport
- Zachovat dráhu je to historie a je výjimečná celosvětově
- In-line dráha bez parkové úpravy.
- Auto moto sport
- motosport
- Pozdvihnout Plochou drah jako takovou.
- Plochodrážní ovál
- Vicecelove hriste s moznosti kombinovat s prostorem pro poradani verejnych akci
- Coursing pro psy
- Dlouhá plochá dráha pro motorsport.
- renovace ploché dráhy a zachování závodu v ploché dráze + uvnitř ploché dráhy by mohlo být koupaliště
- Plochá dráha
- Inspirujte se prosím v partnerském městě Great Malvern, kde podobný prostor úspěšně celoročně využívají, aniž by omezili původní účel
- Koně,závody
- Rekreační in-line drah s parkovou upravou, prostorem pro koncerty a poradani verejnych akci a piknikovou loukou s verejnym grilem
- dlouhá plochá dráha
- 50% vše co jsem zaškrtnul a 50 % byty a řadové domky pro mladé rodiny, aby nemuseli stavět domy ve Velké Hleďseby a v Drmoule.
- Workout hřiště
- In-line drah,park, prostor pro trhy/verejne akce a letní kino, kavarna s domácimi zakusky
- Parkour, v dnešní době velmi oblíbený sport mladých, takže překážky a různé konstrukce.
- Coursing
- Hřiště na tenis,volejbal a beach volejbal.
- Víceúčelové hřiště pro malý fotbal, florbal, basketbal aj., podobné těm v Drmoulu u základní školy a ve Velké Hleďsebi u fotbalového hřiště.
- Plochodrážní a jiné motoristické závody
- Minigolf
- in-line dráha doplněná o systém zasněžování pro běžecské lyžování s osvětlením
- Jistě dál světovou dlouhou plochou dráhu, a popř. opravovací duševní ústav pro naše pirátské agresory nebo Britské královské loďstvo.
- plážový volejbal, veřejné toalety
- nechápu že se do toho chce město montovat, když mu to ani nepatří navíc mělo velkéj problém s tím aby tam pomohlo udržet jen fotbalový trávník.
- Venkovní bazén s dětským brouzdalištěm
- Aquapark
- dětské dopravní hřiště
- divadlo v přírodě - v kombinaci s letním kinem a prostrem pro koncerty
- krytá sjezdovka
- Celý areál musí zůstat pro motoristické sporty,plochá dráha,závody aut,uvnitř oválu zřídít,motokros,čtyřkolky,mototriál.Letiště už jste zlikvidovali!
- zimní běžkařský areál

V odpovědích dominuje zachování dlouhé ploché dráhy a její využití pro motosport (22 odpovědí).

2. Jaké sportovní a rekreační zařízení nebo služby Vám ve městě chybí?

Textová odpověď, zodpovězeno 585x, nezodpovězeno 1x

Odpovědi jsou uvedeny bez úprav, proto se množství stejných odpovědí opakuje v závislosti na přesné formulaci.

- (4x) nic
- Horolezecka stena
- nic kromě výše uvedeného
- Kuktur ní centrum
- Grill
- In line dráha,skate park,
- (4x) Nevím
- (5x) Žádné
- Cyklostezka v přírodě s dobrým asfaltovým povrchem na kolo, inline, koloběžky. Prostor pro lukostřelbu a dále prostor pro sportovní a rekreační střelbu (střelnice).
- (5x) aquapark
- (2x) venkovní koupaliště
- Koupaliště,aquapark,cyklostezky-inline draha
- sportovní letiště
- (14x) Koupaliště
- dráha pro horská kola, letní bobová dráha, střelnice
- curlingová hala
- Skokanský můstek, Single track, U rampa, kanoistická dráha - jinak je tu totiž opravdu všechno
- místo ,kam můžu v létě se chodit koupat s pejskama
- veřejné lázně a in-line dráha
- Bezén,in-line dráha
- pikniková louka s veřejným grilem, komunitní zahrady
- in line dráha - ta snad, ale bude místo kasáren se skateparkem?
- (9x) Inline draha
- Nechybí
- (4x) žádné
- (8x) Inline dráha
- (15x) in-line dráha
- (4x) In line dráha
- Venkovní koupaliště, inline dráha, kulturní centrum / kavárna na kolonádě Ferdinandova pramene
- Hokej
- (3x) In line
- (5x) Venkovní bazén
- Letní kino, in-line dráha, park s vodními prvky
- petangue
- stezky pro in-line
- In-line dráha, cyklostezky
- Biotop
- vše výše uvedeno

- Přírodní koupaliště
- chybí jiné - nové - alternativní formáty restaurací / kavárny otevřené déle / lázeňské procedury volně přístupné "z ulice" pro každého / výstavní prostory / prostě něco co udrží mladé v Mariánkách
- in-line draha
- (2x) .
- v podstatě žádné
- outdoor posilovna, turecká sauna, aquapark
- Ciklo,inline stezka
- Verejna kultura
- in-line, letní kino
- Dráha na kolečkové brusle
- Koupaliště, Mini golf
- stálý divadelní soubor
- In-line draha, vyceucelove hriste
- Poradne detske hriste
- Plochá dráha
- Cyklostezka,
- Areal podobneho typu jako krajinka v chebu
- Dráha na inline
- Adventure park
- Vsechno mame
- In-line draha, lavicky v parku
- Bazenove koupaliste s tobogany
- (5x) Koupaliste
- Psí park
- Pořádné dětské hřiště,in-line dráha,místo pro setkávání
- jumppark
- Hřiště a lavičky po sídlištích
- KOUPALIŠTĚ
- víceúčelová hřiště s umělým povrchem
- Psí park,aqua park
- Venkovní bazén,tělocvična s tribunou pro Hazenou,futsal atd..
- komunitní místo pro setkávání
- Víceúčelové sportovní a kulturní využití
- Venkovní koupaliště s atrakcemi
- Koupaliště, místo na pořádání kulturních akcí letní kino inline
- Koupaliště,in-line dráha
- cyklostezky, víceúčelová dráha nejen pro in-line, , hřiště na plážový volejbal
- Cyklostezka
- (3x) Nic
- Zábavné centrum pro děti
- Aqua park, dětské hřiště, trasa pro kolečkové brusle.
- Nový tartan. Díky „tribuně“, které se ani tak nedá říkat se tartan pokroutil důsledkem ježdění těžkých vozů. Když prší, je vidět, že voda stéká do 4. a 5. dráhy
- (7x) Skatepark
- Pořádné dětské hřiště
- běžecká drahá, venkovní posilovna,opici dráhy -překážkové dráhy ...
- (10x) In-line dráha

- vyžití pro děti.
- Dráha na in-line brusle, venkovní bazén, atd
- (3x) in line dráha
- (2x) nechybí
- aquapark, vodní hratky, koupaliště, poradna dětské moderní hřiště
- in-line dráha, venkovní bazén, dětské sportovní hřiště
- Nic konkrétního
- (10x) Aquapark
- (4x) Veřejné koupaliště
- Cyklotrasy, letní kino
- Dlouhá plocha dráha pro motosport
- Všechno.....nic pro mladý lidi tu není
- Fotbalové hřiště a koupaliště
- (2x) ..
- Odpověď je v prvním bodu.
- volné tenisové kurty
- in-line, cyklostezky
- In-line stezka, přírodní koupaliště
- (5x) Inline
- Inline dráha, ta by mohla být kdekoliv v parku jen by někdo musel opravit ty tragické chodníky
- (4x) cyklostezky
- Aquapark, OBI
- Aquapark,
- In-line dráha, letní kino, aquapark, cyklostezky
- moderní víceúčelová sportovní hala
- víceúčelová sportovní hala
- (2x) Saunový svět
- Čisté venkovní koupaliště a větší a bezpečné dětské hřiště.
- Velice chybí inline dráha.
- Aqua park
- In-line dráha, cyklostezky napříč městem včetně okrajových částí
- Veřejný park s grilem, prostorem pro relax (Cheb - krajinka je skvělý koncept...), koupaliště
- multifunkční hala
- inline stezka
- (4x) In-line dráha
- (3x) Venkovní koupaliště
- (2x) venkovní bazén
- veřejný minigolf
- Dráha na in-line brusle
- víceúčelový sportovní park, fontánky, osvěžovače
- (2x) nevím
- (4x) koupaliště
- Podporu plochy dráhy jako takové zanechání motor sportu podpořit zde například i koně jezdecké závody atd ostatní parky atd ve městě jsou a tento bude stejně nevyužitý jako je park v bývalých kasárnách v usovicích (za černým mostem)
- in-line dráha a místo pro provozování agility sportu se psy
- Hřiště na malou kopanou.
- Venkovní bazén v dochazkové dostupnosti
- Tenisová hala , aquapark - venkovní bazén , veřejné lázně
- více účelové hřiště
- víceúčelový sportovní relaxační prostor, jako je Krajinka v Chebu
- střelnice, pistolová+ pušková
- Cyklistické stezky
- Chybí více míst na sport ale zároveň na relax a odpočinek
- Pořádná delší inline dráha, něco jako vede že Sokolova do Chebu.
- In line dráha, cyklistické stezky
- (4x) In line dráha
- Kryté koupaliště s více bazény, dráha pro kolečkové brusle
- Pink ponk
- In-line dráha + koupaliště - beach volleyball
- Nová basketbalová hala
- Prostor pro pořádání motoristických závodů
- (2x) Čajovna
- Snowpark
- Stezka pro inline brusle
- multifunkční hala
- Squash
- Místo pro trávení s rodinou
- cyklotrasy, in-line dráhy, více hřišť pro děti
- Skate park, okruh na kolečkové brusle , parkour prvky , bmx park, pozemní hokej
- In-line dráha, venkovní bazén
- (2x) Střelnice
- Kvalitní velké workout hřiště
- Welnes centrum pro veřejnost
- Cyklostezka, skatepark
- koupaliště, letní kino
- Komunitní zahrada
- fotbalgolf
- Strip klub
- Koupaliště jako třeba v Tirschenreutu
- Hazena
- Více živé hudby
- cyklostezka, větší vyžití
- Více venčících ploch pro psy a psí pohorovost
- In line dráha na brusle či kola pro malé děti. Volný tenisový kurt, Jump aréna,
- sgvapark
- Nějaké místo jako Krajinka v Chebu...brusle. lanové centrum. Piknik...gril... Koncerty
- Víceúčelové sportovní hřiště
- Propojení parkem pro cyklisty, in line sportovní dráha
- Venkovní bazén v městském bazénu
- Kde by se v létě mohli koupat pejsci a páničkama na Lidu psům vstup zakázán
- Inline dráha, workout hřiště
- Místo pro Inline bruslení
- možnost sportovního vyžití pro starší osoby, důchodce
- In line dráha na brusle
- čisté venkovní koupaliště nebo bazén dále hřiště volejbalu nebo stoly na pink pong ,
- In line
- In-line dráha.

- (2x) Letní kino
- (2x) minigolf
- in-line stezky
- Florbalový klub pro juniory kluky
- O
- In line dráha, kulturní dům
- Okruh, stezka kdekoliv i za městem na inline
- In-line brusle , dráha pro děti na kolo
- (2x) Koupak
- Florbal,
- Inline dráha, cyklostezky,
- In-line dráha, sportovní -rekreační místo
- Kromě koupaliště žádné
- Online bruslení
- Obecně připravenost hostit rodiny s dětmi. Toto má zahraniční a zámožnější přátelé uvádějí jako hlavní brzdou růstu atraktivity města pro turistický ruch. Pro mě jako občana není důležité konkrétní rekreační zařízení či služba, ale obecná možnost uplatnění. Mladá generace povětšinou buď najde práci v hotelnictví, nebo odchází. Opět upozorňuji na zkušenosti Great Malvern s diverzifikačními pracovními příležitostmi.
- tenisové kurty zadarmo
- Hlavně využitelné cyklostezky ve městě a hlavně do okolí Mariánských Lázní. Víceúčelové hřiště pro děti a rodiče. Skvělý Prelátův pramen nemusí být pouze jedním zařízením. Co prostor bývalých kasáren na Voře? Také rozšíření městského bazénu jako venkovní termální. To by bylo báječné.
- Tenisový areál.
- (2x) in-line
- Draha na in-lines
- Zoo
- In-line draha, venkovní veřejný bazén, pikniková Louka s veřejným grilem, venkovní posilovna, skupinové túry po okolí pro místní (zdarma nebo za symbolickou částku), moderní hřiště na basketbal, pravidelné trhy s potravinami
- Mě nechybí nic, ale levné ubytování jako například autokemp by tu mohl být
- skatepark
- (2x) Aqapark
- cyklostezka po městě a okolí
- Letiště
- přírodní kluziště
- In-line dráha na Kolečkové brusle
- cyklotrasy pro horská kola a sjezdy, cyklostezky, letní kino, piknikový park
- (3x) in line draha
- dráha pro in-line, skatepark
- Inline dráha, koupaliště
- přírodní koupaliště
- Dráha na in-line bruslení
- koupaliště
- Za sebe nenajdu nic moc konkrétního neboť mé časové vytížení je maximální a není moc volná. Určitě ale věřím, že farmářské trhy by zasloužily mnohem lepší místo než je současné. Chybí prostor pro pořádání venkovních akcí, co si bude povídat spousta lidí ví, jak je to s dostupností prostoru u Ferdinandova pramene a že se některým lidem z městské rady zdá lepší, je nevyužívat na plno když z toho budoucím nic mít :)
- Dráha pro kolečkové brusle apod.

- (2x) Minigolf
- Větší hřiště s prvky pro všechny věkové kategorie
- venkovní kluziště
- veřejné lázně
- Stezka na kolečkove brusle, ciklostezka
- Beach volejball,
- Krytá, vytápěná hala pro tenis
- in-line dráha, letní kino
- (3x) letní kino
- venkovní plavecký bazén
- In-line bruslení, lezecká stěna
- víceúčelové hřiště pro sportovní aktivity
- dětské cyklo hřiště
- prostor pro in-line bruslení
- park (většina je v lázeňské zóně), pikniková louka (skvělý nápad, kromě Prelátu nic jiného není)
- Koupaliště, in line dráha
- (4x) cyklostezka
- Workout hřiště
- Pro děti
- Multifunkční sportovní hala / sportoviště
- Venkovní bazén...
- In-line draha, výborná kavárna potažmo prostor pro procházky maminek s možností navštívit kavárnu s kocarkou
- In line dráha, vodní prvky pro osvezení ☒
- Chybí dráha pro kolečkové brusle, i když si myslím, že lidé raději preferují dráhu v přírodě, než kroužit v oválu ploché dráhy. Podle mého názoru by dráha pro kolečkové brusle byla vhodnější třeba v lokalitě u lida, pod bývalým smetištěm a v zóně klidu a u nově vznikajícího skateparku a Bmw dráhy. V oválu ploché dráhy by mohlo vzniknout místo pro hokej a v zimě by z toho mohlo být venkovní kluziště.
- Funkční Ženský fotbalový klub
- koupaliště, in-line dráha
- In-line dráhy , venkovní vodní radovánky
- Biotopové koupaliště
- Wellness bazén, ne studený plavecký
- cyklostezky, stezky pro inline bruslení
- In line draha, udržované koupaliště (jako je např. v Tachově)
- Je toho více..
- Volnočasové hřiště
- Určitě in-line, dětský pořádný park se zákazem zvířat (psů, koček...)
- Uvítala bych více čistých a bezpečných míst, kde si mohou děti hrát
- Kvalitní dětská hřiště, možnost aktivit pro mladé, nedostatečné kulturní vyžití pro dospívající a mladé rodiny s dětmi,
- cyklo stezky, in- line dráhy
- Dětská hřiště pro větší děti, cyklostezky
- in line
- Cokoli pro mládež
- (3x) Letní kino
- hřiště na pétangue
- Cyklostezky. Inline stezky. Koupaliště ne přírodní.
- Pořádné workout hřiště, dobré koupaliště
- In-lane draha
- Ciklostezky směr Chodová Planá
- Inline, parkour

- nic.
- In-line stezka
- Výstaviště
- Saunový svět
- rekreační in-line dráha s parkovou úpravou
- Venkovní koupaliště, koncertní a kulturní prostor (méně kmorní než kolonáda)
- Venkovní vydlážděkové koupaliště
- Chybí zde in-line dráha
- Dopravní hřiště
- Rekreacní prostor
- Smysluplná cyklistická stezka
- víceúčelový sportovní areál, zaměřený na cyklistiku in line dráhu běh atd
- Půjčovna sportovních pomůcek (kola, koloběžky, míče, pátky na „líný“ tenis, badminton a pod.)
- in - line dráha
- (2x) In-line dráha,
- Dobrý den, chybí vlastně vše co jsem označila v dotazů č. 1
- In line brusle
- agility
- Tenisové kurty které jsou momentálně v dezolantním stavu, dále větší hřiště pro děti různého věku (prolezacky, skluzavky, pískoviště apod.)
- Veřejné lázně pro obyvatele! Podobné jako v německém Sibillienbadu
- Pořádný hudební klub
- Není tu žádné místo kde se dá jezdit na kole bruslích atd hlavně s dětmi... A je tam tolik místa že se tu dá udělat tolik hřišť a ta inline dráha... Ale pokud se to prodá developerům kteří vybudují byty za cenu rodinných domů tak to nikoho nepřekvapí... Milé překvapení by bylo něco pro aktivitu... Byty si postavte na nesmyslně vybudované oáze klidu místo kasáren u skládky...
- Fungující dlouhá plochá dráha s podporou města , zachování tradice
- Více využití pro psy
- Beachvolejbal
- Pingpongový stůl - více než 2, aby nebyla fronta
- Venkovní posilovací stroje
- Skatepark, workoutové hřiště, basketbalové hřiště.
- Nový bazén, kam by mohli lidé od 8-20h, ne jen v určitých hodinách kvůli akcím a tréninkům plavců. In-line dráha, vyhlídka s výhledem na město(v ML jsou jen s výhledem na stromy , které jsou vyšší než samotná rozhledna
- Hala na agility
- Hřiště pro starší děti
- Beach volejbal kurt
- In-line dráha, venkovní bazén
- venkovní letní bazén, ale ne v blízkosti ploché dráhy, to by nedělalo dobrotu
- Badminton, street workout, inline
- MTB sjezdové trate
- Skatepark (zároveň s chill zónou - gril, lavičky, upravený trávník okolo...), in-line dráha, venkovní bazénové koupaliště (Lidi je fajn, ale pořad je to rybník...)
- Inlinová dráha
- Inline dráha, ciklo, lanové hřiště
- Sportoviště pro hraní florbalu či hokejbalu a fotbalové hřiště určené výhradně pro malý fotbal.

- in-laine dráha, aquapark, pořádné velké dětské hřiště (různé herní prvky pro malé i velké děti) s kavárnou a toaletama
- Dráhu pro RC modely offroad a onroad
- Agility park, psi park, bosá stezka - pro bosou turistiku,
- místo na ježdění na kolečkových bruslích atd.
- Hřiště na pozemní hokej a v zimě by se mohlo využít jako venkovní kluziště,
- Nohejbal, in-line brusle
- Městu by prospělo, kulturně společenské využití. Tedy ne jen jedna činnost, ale prostor, který by nabízel např. hřiště v parku, vedle grilu a skrz park by mohla vést inlinová dráha. Nakonec by to nemusel být ani park, jen upravená plocha, která by vybízela k aktivitám. Jsem toho názoru, že plochá dráha má vrchol své slávy již za sebou. Dokazuje to i dnešní stav místa. Místu by prospělo něco nového, co by mohli využívat obyvatelé města denně, ne jen dvakrát do roka.
- Jednoznačně rychlobruslařský zimní stadion
- In-line dráha / stezka
- Něco jako fantazie Sokolov. Vnitřní a venkovní atrakce pro děti.
- Živá hudba
- Akvapark
- Víceúčelové hřiště, ale ne pro děti, in line draha
- (2x) In-line
- In-line, cyklostezky, koupaliště
- venkovní telocvična
- Vyhradit zóny, nejen v areálu, ale v celém městě, zakazující vstup psům i na vodítku.
- Pořádný bazén se saunami bez dětí(sybillenbad)
- dráha na inline brusle
- Chybí něco? Možná venkovní bazén, krytý máme, venkovní slibovali.
- Co ten vnitřek plošky využít pro další atletické disciplíny, běžecká dráha je na Viktorce. A nevzálo by to prostor i pro další aktivity např. koncerty. Co chybí a nabízí se ? Bike park, ně ho soustředit na jedno místo, ale vhodně umístit nějakou tu přírodní cestu, myslím tím jen jednorázově provedenou terénní úpravu, skok, klopenka bez nutnosti dalších zásahů jako je třeba u dřevěných hašašů. Podobně jak byla a teď zarůstající "stará bobovka" nad přelátem, kde jsme jako děti řádily na lyžích.
- Smysluplně naplánované a propojené cyklostezky které by vedly od někud někam a byly propojeny s okolím. To, co se v současnosti vydává za cyklostezky jsou absolutně nevyhovující kousky cestiček vedoucí od nikud nikam. Postrádá to smysl i jakoukoliv logiku.
- (2x) nic mi nechybí
- Rozhodně možnost inline bruslení a workoutu. Stávající hrazdy na Viktorce nestačí.
- skatepark, in-line dráha
- v lázeňském centru drogerie a větší obchod s potravinami
- Dráha pro horská kola
- volnočasový areál
- Frisbee golf hřiště
- In-line, ciklo
- karkulka, panorama, nimrod, jezdilo sem víc mládež ty lázně žily. v tom oválu na plochý samozřejmě udržet náš světový unikát a uvnitř např. atletický trávník, na straně blíž k městu kde za fungování lokotky byla škvara opět nějakou zpevněnou plochu pro letecký a moto modeláře dál by tam moh fungovat fotbal, přidala by se atletika, děcka s taškami a modelářinou + zachování řekl bych mar.lázeňského Strahova pro jakoukoliv zábavní akci
- Sportoviště je tu dosti, od plav.bazenu, zimní stadion, Viktorka a různé haly. Spíše chybí mládež pro sporty. Bohužel ML lázně začíná být město duchodců
- Sluneční louka
- Veřejné koupaliště
- Draha pro dětská kola, koloběžky. Lezecká stena
- voda
- koupaliště
- Verejné grilování, odpocinkový areál, on-line draha
- Víceúčelové hřiště pro sport

- Oval na kolec.brusle.
- In line, cvičiště pro psy, atd
- Dětské hřiště vnitřní, při nepřízní počasí.
- park s detskym hristem pro ruzne vekove kategorie a s mistem pro piknik, nejlepe s verejnymi grily
- in-line dráha, ciklostezky
- Hezky bazenovy komplex ktery je k rekreaci a ne pouze plavecky
- rekreační in-line dráha
- Koupaliste, letni kino, prostor pro koncerty
- Bezpečná drahá, kde by se i s dětmi dalo jet na kole, koloběžce nebo bruslích.
- stezka pro in-line brusle
- In line dráha o délce aspoň 3 km
- Venkovni bazen
- In-line,více cyklostezek,
- In-line dráha, veřejné koupaliště
- Cyklostezky.....
- Inlay draha
- Síť cyklostezek
- volejbalové hřiště volně přístupné
- Místo pro hudební produkci,park , místo pro příjemné posezení s občerstvením
- venkovní bazén, inline dráha
- Cyklostezky napříč městem pro bezpečný průjezd
- kuželna
- Chybí zde vsechno!Víceucelove hriste(na plllazovy volejbal,baske...t,...)Skatepark,draha na koleckove brusle,
- in line dráha ze zázemím
- laboratorní potřeby
- Multifunkční
- Cyklochodníky, cyklostezky do blízkého i vzdálenějšího okolí, kvalitní povrch peších komunikací v lázeňském parku, především v ose Ferdinandův pramen- Rudolfův pramen - Antoníček
- dostupné koupaliště v rámci města bez nutnosti dojíždění
- venkovní posilovny, cyklostezky
- In-line , singltreky a sjezdové traily, nová lanovka
- provozování lesních kaváren (občerstvení), na př. Červená Karkulka, Kamzík, Nimrod, restaurace na Klaské při turistických trasách
- nechybí nic.
- pořádné cyklostezky
- Aquapark spojený s krytým bazénem
- Cyklostezky
- Pořádání venkovních koncertů
- Cyklostesky
- klubovna u tenisových kurtů v Anglické ulici
- Baseball
- (2x) víceúčelové hřiště
- otevřený bazén
- Nechybí mě nic.
- in-line dráha, veřejný tenisový kurt
- in-line dráha, cyklostezky, letní kino
- Chybí dopravní Letiště, Vrátit zpátky Filmový festival, Obnovit Bobařskou dráhu, Obnovit skokanské můstky pro lety na lyžích. Vrátit ML věhlas!!!

- Ciklotrasa
- cyklostezky, in - line dráha, víceúčelová sportovní hřiště, venkovní fitness
- Bruslařská stezka -cyklostezky městem
- outdoor fitness & street workout
- Pořádná nemocnice
- Absolutní nedostatek cyklostezek ve městě!!!! Absolutní nedostatek laviček, těžkých odpadkových košů. Policii jsem pěšky v parku u hotelové školy i jinde ještě neviděl!!!!!!!!
- teď si nevzpomínám
- cyklotrasy městem, stoly na stoní tenis, umělý trávník na fotbal
- Fotbalové hřiště či sportovně upravená louka v parku pro veřejnost. Dále městské lázně se saunový světem pro místní obyvatelé.
- in-line, veřejně přístupná zelená plocha
- víceúčelové hřiště, wellnes
- venkovní stěna na bouldering
- volná plocha v rovině na příležitostní akce ... pouštění draků, kulturní a sportovní setkání zdarma
- Dětské hřiště
- Multifunkční hřiště, aquapark
- Travnaté víceúčelové hřiště a komunitní zahrada
- V podstatě je tu vše
- inline draha,udelat novy asfaltovy povrch parkem od Ferdinandova pramene smer Usovice,univerzalni hriste viz.Velka Hledsebe fotbalovy areal
- Taneční
- Cyklostezka od úšovické křižovatky směr nádraží a Plzeňská ulice. Bylo by potřeba dokončit zámkovou dlažbu od Zlatnictví Růžičková na nádraží, chodník je ve velmi špatném stavu a chodí tudy velké množství lidí !!!!!

Shrnutí

Ve výčtu chybějících aktivit ve městě zcela jasně dominuje in-line dráha (uvedlo 210 respondentů), zároveň je nejčastěji zmiňována výstavba cyklostezek. Velký zájem je rovněž o veřejné venkovní koupaliště (84 respondentů) a aquapark (36 respondentů). Celkově lze z odpovědí vysledovat potřebnost veřejně přístupných sportovišť, dětských hřišť a parkových úprav s pravidelnou údržbou a možnostmi posezení v dobré dostupnosti.

C.4. Stanoviska dotčených orgánů a ostatních subjektů dotčených řešením / výsledky konzultací a projednání



Městský úřad Mariánské Lázně

Stavební úřad, oddělení územního plánování

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155/3, 353 01 Mariánské Lázně, tel.: 354 922 111
fax: 354 623 186, e-mail: ummi@marianskelazne.cz, IČ: 00254061, DIČ: CZ00254061, ISDS: bprbqms

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ / č.1

ÚZEMNÍ STUDIE VYUŽITELNOSTI AREÁLU DLOUHÉ PLOCHÉ DRÁHY A SOUVISEJÍCÍHO OKOLÍ

Datum jednání: 13.8.2018 v 15h

Objednatel: Město Mariánské Lázně, TJ Lokomotiva Mariánské Lázně

Místo jednání: Plzeňská 705/9, 353 01 Mariánské Lázně

Jednání bylo svoláno z důvodu potřebného definování konkrétních požadavků vlastníka a správce hlavní části území, tj. areálu dlouhé ploché dráhy.

ÚČASTNÍCI JEDNÁNÍ / ROZDĚLOVNÍK:

Jméno	Role (zkratka)	Přítomnost	Kontakt
Ing. Miluše Lišková	Pořizovatel územní studie, Městský úřad Mariánské Lázně	ano	miluse.liskova@marianskelazne.cz +420 354 922 171
Ing. Luděk Bartoš	Investor – TJ Lokomotiva	ano	bartos@edip.cz +420 354 922 174
Ing. Jan Fišák	Investor – TJ Lokomotiva	ano	honzafisak@seznam.cz
Ing.arch. Alena Švandelíková	Projektant	ano	alena.svandelik@centrum.cz
Ing. et Ing. arch. Luboš Bača	Projektant	ano	bacalubo@seznam.cz

Body záznamu:

bod	poznámky a závěry z jednání	Odpovídá/termín
01/01	Projektanti představili: - analytickou část územní studie, ve které upozornil na hlavní problémy řešení z hlediska prostorového využití území a to zejména: - Nedefinované prostory v jihozápadní části území, které předurčují území k soustředění společensky nevhodných aktivit. - Využití prostorů kolem Plzeňské ulice. - Nevhodné propojení s areálem ZŠ Úšovice. - Bariéra v severní části území – stávající výrobní areál. 4 pracovní výkresy, které znázorňovaly možný vývoj území po jednotlivých etapách, přičemž jednotlivé etapy vycházely zejména z co nejmenší časové a finanční náročnosti ve vazbě na potřebnou propustnost území. - Na závěr bylo konstatováno, že problémem není až tak umístění sportovních aktivit uvnitř samotného území, jako spíše využití navazujícího území a jeho propojení s areálem a to při zajištění jeho propustnosti a zabudování samotného areálu do živého tělesa města.	

01/02	Zástupci TJ Lokomotiva informovali projektanty a pořizovatele o stávajících opatření v území (sundání vlnitého plechu kolem celého areálu dlouhé ploché dráhy) a plánovaných opatření (nové oplocení pozemku s 5-ti vstupními brankami do areálu, které by měly být stále otevřeny, kromě doby pořádání závodů, přičemž konkrétní umístění těchto branek odvisí také od navrženého řešení v územní studii, tj. návrh propustnosti území). Zazněly informace o problémech v území – nevyužívaná dřevěná tribuna, neznámé vedení technické infrastruktury, zejména odvodnění, vodovod, problém se zamokřením části území, oplocení jejich pozemku soukromými vlastníky a zamezení tak průchodnosti okolo dlouhé ploché dráhy. Dále bylo představeno schéma in-line tras, které by mohly být ve vnitřním území umístěny, toto schéma si projektant vyfotil a bude jej v rámci studie prověřovat. Debatu byla vedena také nad možností využití běžecké trasy okolo dlouhé ploché dráhy, tj. mezi pevnými zábranami a pletivovým plotem, což bylo následně prověřováno v terénu. Pan Fišák taktéž podal informace o možných omezeních uvnitř samotného areálu s ohledem na definovanou potřebu zachování aktivního oválu dlouhé ploché dráhy.	
01/03	Následovala pochůzka v terénu, přičemž byla řešena zejména otázka : - Nevyužívané tribuny a potřeby rozšíření ubytovacích kapacit v této budově. - Jihovýchodní části území (vodovodní šachta, nepříjemné prostředí v nedefinovaném území mezi areálem ZŠ a areálem ploché dráhy, neutěšené místo v lokalitě bývalého skate hřiště). - Možnosti vybudování běžecké / vycházkové trasy kolem dlouhé ploché dráhy (mezi pevnými zábranami a pletivovým plotem). - Možnost propojení areálu severovýchodním směrem až do Úšovického parku přes stávající garáže a západním směrem na Plzeňskou ulici. - Zaplocení části pozemku v majetku TJ Lokomotiva, který zabraňuje průchodnosti okolo oválu. - Podmáčené severní části území.	
01/04	Po terénní pochůzce předal pořizovatel projektantovi historické podklady týkající se dlouhé ploché dráhy a bylo diskutováno na téma termínu a způsobu veřejného projednání / konzultace ÚS. Předběžně bylo domluveno místo (klubovna TJ Lokomotiva) a termín (říjen). Termín pro veřejné projednání / konzultaci bude stanoven poslední srpnový týden.	30.8.2018

Ing. Miluše Lišková
vedoucí oddělení územního plánování



Městský úřad Mariánské Lázně

Stavební úřad, oddělení územního plánování

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155/3, 353 01 Mariánské Lázně, tel.: 354 922 111
fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz, IČ: 00254061, DIČ: CZ00254061, ISDS: bprbqms

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ / č.2

ÚZEMNÍ STUDIE VYUŽITELNOSTI AREÁLU DLOUHÉ PLOCHÉ DRÁHY A SOUVISEJÍCÍHO OKOLÍ

Datum jednání: 20.9.2018 v 13,30h

Objednatel: Město Mariánské Lázně, TJ Lokomotiva Mariánské Lázně

Místo jednání: Plzeňská 705/9, 353 01 Mariánské Lázně

Předmětem jednání bylo zjištění informací k provozu ploché dráhy pro účely závodů plochodrážního sportu. Zápis z jednání je členěn na témata, která byla se zástupcem AMK diskutována.

ÚČASTNÍCI JEDNÁNÍ / ROZDĚLOVNÍK:

Jméno	Role (zkratka)	Přítomnost	Kontakt
Ing. Miluše Lišková	Pořizovatel územní studie, Městský úřad Mariánské Lázně	ano	miluse.liskova@marianskelazne.cz +420 354 922 171
Jiří Dubský	Předseda AMK - ML	ano	jidu@seznam.cz +420 605 298 605
Ing.arch. Alena Švandelíková	Projektant	ano	alena.svandelik@centrum.cz

Informace z jednání:

Mezinárodní standardy pro plochou dráhu

- nejsou jednoznačně stanoveny (každá dráha má svá specifika) - o splnění požadavků na pořádání závodu se rozhoduje na úrovni komisaře / rozhodčího závodu (FIM - mezinárodní federace motocyklistů)

Požadavky na zachování provozu ploché dráhy

- nutnost zachovat viditelnost celé dráhy z pozice rozhodčího (v kontrolní věži) - výška případné vegetace (ne stromy, ale pouze křoviny) a konstrukcí uvnitř ploché dráhy může být do výšky max. do 2 m
- nutnost zachovat ochranné pásmo 10 - 15 m od vnitřní strany dráhy směrem dovnitř bez pevných překážek nad terénem (např. sloupy, lavičky, další pevné konstrukce) z důvodu zajištění minimální bezpečnosti jezdců při závodech - v tomto pásmu lze umístit demontovatelné nebo sklopné konstrukce (např. sklápěcí stožáry), případné stavby lze rovněž zahloubit
- doporučení neumísťovat uvnitř oválu žádné pevné, zejména kovové konstrukce (např. pevně umístěné lavičky)
- možnost umístění vodních ploch uvnitř ploché dráhy - ideálně mimo ochranné pásmo (tedy 10 - 15 m od dráhy), případně je možné vodní plochu pro konání závodu překrýt plachtou
- vnitřní ovál je odvodněn drenážemi (ty jsou poměrně staré, pravděpodobně zčásti zanesené); z pohledu provozu uvnitř oválu i pro závody je žádoucí zadržovat dešťovou vodu v oválu a využít ji pro celoroční zavlažování a také pro kropení povrchu během závodů
- povrch dráhy je tvořen vrstvou udusaného písku o tloušťce cca 40 - 60 cm, využívá se lepkavý písek dovážený z lokality u Staré Vody (obvykle je nutné navést vrstvu písku před závodem - během závodu se určité množství písku vypráší)
- dřevěné bariéry lemující dráhu je možné zčásti otevřít a umožnit prostupnost, pro účely závodů je nezbytná souvislá dřevěná bariéra, na ní jsou v zatáčkách před závodem nainstalovány nafukovací mantinely



Městský úřad Mariánské Lázně

Stavební úřad, oddělení územního plánování

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155/3, 353 01 Mariánské Lázně, tel.: 354 922 111
fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz, IČ: 00254061, DIČ: CZ00254061, ISDS: bprbqms

Oplocení areálu ploché dráhy

- oplocení dráhy drátěným plotem musí být 2 m vně od dřevěné bariéry, jedná se o ochranné pásmo, kam je zakázán vstup během závodů; mimo pořádání závodů není oplocení potřeba
- za ideální je pokládáno řešení částečně otevřeného oplocení - otevřených branek v souvislém oplocení, přičemž tyto branky budou po dobu závodů uzamčeny
- konstrukce drátěného plotu slouží v severovýchodní zatáčce k uchycení sítě, která při závodě chrání zástavbu a auta v ulici před vyletáváním kamínků z dráhy; v jihozápadní zatáčce je síť instalována na konstrukci stávajícího oplocení tenisového kurtu

Provozní požadavky na pořádání závodů

- požadavky na ubytování / stravování / pevné zázemí nejsou
- pro účely závodu je vytvořeno depo v prostoru garáží a klubovny AMK; vhodné umístění na zpevněných plochách, které jsou během závodů plně využity, umístění u výjezdu z ploché dráhy
- garáže jsou celoročně pronajaty soukromým osobám s podmínkou, že při pořádání závodu musí být garáže vyklizeny a k dispozici pro účastníky a organizátory závodu
- klubovna AMK zahrnuje bufet, dílny, hygienické zázemí (sprochy, toalety) a technické zázemí (výdejna metylu, odběr starého oleje, servis)
- návštěvníci závodů jsou severně nad dřevěnou tribunou na travnatých tribunách, v současné době je návštěvnost do 1500 diváků (v posledních letech byla nejvyšší návštěvnost v roce 2008 - cca 3500 diváků, v minulosti mohlo být až 30 000 diváků); dřevěná tribuna pojme 1500 diváků, diváci jsou však většinou na travnatých tribunách

Zápis sestavily: Ing. arch. Alena Švandelíková, Ing. Miluše Lišková

Datum: 25.9.2018



Městský úřad Mariánské Lázně

Stavební úřad, oddělení územního plánování

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155/3, 353 01 Mariánské Lázně, tel.: 354 922 111
fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz, IČ: 00254061, DIČ: CZ00254061, ISDS: bprbqms

Č.j.: STAV/18/4706/ML

ZÁZNAM z JEDNÁNÍ / č.3 (veřejné projednání nad návrhem)

ÚZEMNÍ STUDIE VYUŽITELNOSTI AREÁLU DLOUHÉ PLOCHÉ DRÁHY A SOUVISEJÍCÍHO OKOLÍ

Datum jednání: 25. 10. 2018 v 17h

Objednatel: Město Mariánské Lázně, TJ Lokomotiva Mariánské Lázně

Místo jednání: klubovna TJ Lokomotiva, Plzeňská 705/9, 353 01 Mariánské Lázně

Předmět jednání: představení a diskuze nad návrhem územní studie.

ÚČASTNÍCI JEDNÁNÍ:

Přítomno bylo 28 osob, které svou přítomnost stvrdili svým podpisem na prezenční listině, která je přílohou tohoto „záznamu“ a je uložena fyzicky v příslušném spisu na Městském úřadě Mariánské Lázně, Stavebním úřadě, oddělení územního plánování. Prezenční listina, není z důvodu ochrany osobních údajů, zveřejněna spolu se „záznamem“ na webových stránkách města.

Zároveň byli přítomni:

- za objednatele: Ing. Martin Kalina (dosavadní starosta města), PhDr. Luděk Nosek (dosavadní místostarosta města), Ing. Luděk Bartoš (zástupce TJ Lokomotiva ML), Ing. Jan Fišák (zástupce TJ Lokomotiva)
- za zpracovatele: Ing. arch. Alena Švandelíková, Ing. et Ing. Luboš Bača
- za pořizovatele: Ing. Miluše Lišková (MěÚ ML, oddělení územního plánování)
- za další hlavní aktéry v území: Ing. Jiří Dubský (předseda AMK ML)

INFORMACE Z JEDNÁNÍ:

1. **Pořizovatelka** (Ing. Miluše Lišková – Městský úřad Mariánské Lázně, Stavební úřad, oddělení územního plánování) podala základní informace o územní studii:
 - co bylo podnětem k pořízení ÚS, cíle a účel ÚS, kdo je objednatelem, pořizovatelem, zpracovatelem, termíny odevzdání
 - harmonogramy – co již proběhlo v rámci pořizování ÚS a co nás ještě čeká
 - prezentace je přílohou č.1, tohoto záznamu
2. **Zpracovatelé** (Ing. arch. Alena Švandelíková spolu s Ing. et Ing. arch. Lubošem Bačou) představili návrh ÚS
 - v rámci své prezentace seznámili přítomné s:
 - a) výstupy doplňujících průzkumů a analýzy území z hlediska využití území, veřejného prostoru, aktivit, zeleně, dopravní a technické infrastruktury a zjištění hlavních témat pro řešení studie
 - b) výsledky průzkumu veřejného mínění
 - c) návrhem rozvoje území – prezentace „Hlavního výkresu“
 - d) návrhem postupné transformace území – prezentace výkresů etapizace (6 etap)

Stránka 1 z 3

- e) vizualizací návrhu (vstupního prostoru, obvodové in-line dráhy, kavárny, zakomponování stávající vodárenské věže jako orientačního bodu v území, pěší promenády, využití valů pro dětské aktivity, vodních ploch uvnitř oválu a kulturního prostoru)
- prezentace je přílohou č.2 „záznamu“

3. Následovala diskuze nad návrhem ÚS (připomínky)

- návrh ÚS vyvolal četné diskuze již v průběhu probíhající prezentace návrhu
- hlavními tématy diskuze a připomínek bylo:
 - a) nesouhlas s přesunem fotbalového hřiště do jižní části území pod plochou dráhu
reakce zpracovatele: důvodem takového vymezení byla snaha o zajištění kompletního zázemí pro fotbalisty, které nyní není na ploché dráze ideální
reakce pořizovatele: bude prověřena možnost ponechání fotbalového hřiště uvnitř areálu
 - b) nesouhlas se zpřístupněním území pro širokou veřejnost
reakce zpracovatele, pořizovatele i zástupců objednatele: zlepšení prostupnosti území bylo základním požadavkem této ÚS, na kterém se shodli zástupci TJ Lokomotiva spolu se zástupci AMK a města, areál je obrovskou neprostupnou bariérou v centrální části města a snahou ÚS je zakomponovat toto obrovské těleso do jeho života
 - c) navržená přestavba severní části území (v místě stávajících garáží využívaných v době konání závodů jako motoristické zázemí - DEPO) na výstavbu rodinných domů a s tím související přesun zázemí AMK ze severní části území centralizovaně ke stávajícímu objektu TJ Lokomotiva
reakce zpracovatele:
 - navržená přestavba tohoto území počítá zároveň s plánovanou (a nutnou) přestavbou centrálního parkoviště směrem k městskému centru, při zachování možnosti parkování na části území. V souvislosti s tím je zde taktéž navržena nová obslužná propojující komunikace.
 - umístění zázemí TJ Lokomotiva a zázemí AMK ML do jedné lokality centralizuje tyto aktivity, což je urbanisticky více žádoucí než roztržení těchto aktivit na několik míst v územíreakce veřejnosti: přesun zázemí je nevhodné vzhledem ke startovní čáře závodů, stejně tak nároky na prostor jsou obrovské a vymezení prostoru vedle zázemí TJ Lokomotiva je neadekvátní
reakce zpracovatele: pro tyto účely může být využit zastavitelný blok č.7, podél Plzeňské ulice
reakce zástupce města (PhDr. Luděk Nosek): je třeba vyslechnout zejména AMK ML, co všechno ke svým závodům potřebují
vyhodnocení pořizovatele: bude prověřeno
 - d) úbytek sportovišť, veřejnost měla pocit, že v území návrhem ÚS dochází k redukci ploch pro umístění sportovišť a zároveň postrádala zakres jednotlivých sportovišť uvnitř oválu ploché dráhy
reakce pořizovatele: zakres jednotlivých sportovní plochy bylo účelem, na kterém jsme se se zpracovatelem dohodli, neboť přesné umístění jednotlivých hřišť do území se nám nezdálo vhodné
reakce zpracovatele: úbytek sportovišť je jen optický, celá jihozápadní část vnitřního oválu je určena pro umístění sportovišť, je možné, že chybějící zakres může zkreslovat celkový dojem. Další sportoviště jsou umístěna do nezastavitelného bloku N3 (bývalý skatepark) a N4 (louka pod parovodem). Dalším důvodem byl také výsledek veřejného mínění, který sloužil jako podklad pro zpracování návrhu a kde veřejnost vyslovila přání na umístění víceúčelových hřišť, piknikových luk, hřišť pro děti apod.
reakce pořizovatele: do návrhu budou doplněna schémata v několika variantách, která budou řešit možnosti umístění jednotlivých sportovišť uvnitř areálu
 - e) problémová zástavba kolem Plzeňské ulice, nevhodné umístění bytových domů s ohledem na hluk z motoristických sportů či kulturních akcí, prioritou má být sportoviště, ne zástavba bytovými domy, nabízí se spíše umístění víceúčelové haly do tohoto prostoru
reakce zpracovatele: návrh zastavitelných bloků Z5 a Z6, případně Z7 slouží k urbanistickému dotvoření Plzeňské ulice a měly by být využity pro umístění bydlení, občanské vybavenosti, služeb, administrativy a dalších využití slučitelných s obytnou funkcí, blok Z7 má sloužit primárně pro parkování, případně pro zástavbu při zajištění dostatečných kapacit (včetně parkingu v podzemí)
 - f) nevhodné umístění in-line dráhy vně oválu a míchání s pěší dopravou, což se jeví jako nevhodné kvůli rozdílným rychlostem

Stránka 2 z 3

reakce zpracovatele a zástupce TJ Lokomotiva – vně areálu není v několika místech možné umístit promenádu pro pěší i in-line dráhu vedle sebe – návrh ÚS nepočítá s oplocením areálu v aktuálně plánované podobě.

reakce zástupce TJ Lokomotiva: TJ Lokomotiva uvažuje o vybudování rychlostní in-line dráhy uvnitř oválu, která by sloužila sportovcům k tréninku například i na kolečkových lyžích, vnější in-line dráha může sloužit rekreativním

reakce zpracovatele: hlavní promenáda pouze v části území, zbytek bude využíván převážně pro in-line, hlavním důvodem pro zvolení vnější trasy bylo také to, že pro rekreační jezdce není možné uvnitř oválu vytvořit žádný stín (nemohou být umístěny stromy kvůli bezpečnému vedení závodů)

- g) obava z umístění vodních ploch a jiných zařízení dovnitř oválu z hlediska možnosti organizování závodů

reakce zpracovatele: vše bylo konzultováno se zástupcem AMK ML a v ÚS je vymezeno ochranné pásmo 15m od vnitřní hrany oválu a teprve za něj jsou umístěny vodní plochy, vodní plochy jsou umístěny v místech trvalého (a to i v období sucha 2018) celoročního podmáčení.

reakce pořizovatele: návrh vodních ploch reaguje také na potřebu hospodaření s vodou v území (retence vody v krajině, potřeba vody na zavlažování závodního oválu i jednotlivých sportovních hřišť).

reakce přítomného rozhodčího motoristických závodů: navržení umístění vodních ploch je v dostatečné vzdálenosti od vnitřní hrany závodního oválu a při hloubce cca 1,5m se nejedná o bezpečnostní problém, v takovémto případě není nutné vodní plochy ani přikrývat, uvnitř mohou být také jakákoliv hřiště, ale je třeba zajistit sklopné konstrukce.

- h) dále byla podána informace o již zpracované studii „Studie revitalizace areálu dlouhé ploché dráhy“ – sportovně rekreační park z roku 2008 (Ing. Jiří Čapek), která navrhovala obdobné využití území tj. sportovně rekreační park s in-line dráhou, fotbalovým hřištěm, parkem a zároveň byly podány připomínky k projednávané ÚS:

- nevhodná etapizace (první etapou by měla být výstavba sportovišť)
- nevhodná expozice navrhovaného fotbalového hřiště (mělo by být v severojižní expozici)
- in-line dráha situovaná vně oválu místo dovnitř oválu
- naopak byla podpořena myšlenka míchání pěší dopravy i in-line
- nabídnuta byla prezentace této studie

reakce pořizovatele: dnešní jednání se týká návrhu nově zpracovávané územní studie, není vhodné se zabývat prezentací studie druhé (studie byla po té prezentována soukromě 1.11.2018)

4. Závěr

Zpracovatel se při úpravě návrhu ÚS prověří či zpracuje zejména:

- možnost navrácení fotbalového hřiště do vnitřní části oválu a alternativní využití území jižně pod plochou dráhou
- možnost přesunu in-line dráhy z vnější části do vnitřní části oválu
- schéma variantního návrhu umístění jednotlivých sportovišť dovnitř oválu (konkrétní umístění hřiště pro jednotlivé sporty)
- přestavbu severní části území ve vazbě na potřeby AMK ML a navazující přesun depa k zázemí TJ Lokomotiva
- vhodný návrh využití zastavitelných bloků podél Plzeňské ulice ve vazbě na požadavky TJ Lokomotiva – zachování území v maximální míře pro sportovní potřeby

Veřejné projednání ÚS bylo ukončeno 19.30

Zpracovala: Ing. Miluše Lišková, pořizovatelka ÚS, vedoucí oddělení územního plánování, 5.11.2018



Město Mariánské Lázně

adresa: Městský úřad Mariánské Lázně, Ruská 155/3, 353 01 Mariánské Lázně, tel.: 354 922 111
fax: 354 623 186, e-mail: muml@marianskelazne.cz, IČ: 00254061, DIČ: CZ00254061, ISDS: bprbqms

STAV/18/4977/ML

Záznam

z 42. jednání Komise urbanistiky a dopravy (KUaD)

Termín jednání:	1.11.2018 v 15 ⁰⁰ hodin
Místo:	malá zasedací místnost MěÚ Mariánské Lázně
Přítomnost dle prezenční listiny:	
Členové komise:	Ing. Tomáš Prinz, Ing. Luděk Bartoš, Ing. arch. Dalibor Urbanec, Ing. arch. Miroslav Míka, Ing. Zdeněk Třešňák (přítomno 5, omluveni 3, neomluveni 0)
Tajemník komise:	Ing. Petr Řezník, zapsala Ing. Miluše Lišková (pořizovatelka obou ÚS, vedoucí oddělní ÚP)
Hosté:	PhDr. Luděk Nosek, 1. místostarosta města Ing. Miluše Lišková, vedoucí oddělení územního plánování (OÚP) Ing. Zora Rákosová - referentka odboru životního prostředí Ing. arch. Alena Švandlíková – zpracovatelka ÚS využitelnosti areálu dlouhé ploché dráhy a souvisejícího okolí Ing. arch. Jaroslav Šimek – zpracovatel ÚS dopravního řešení a využitelnosti lokality u nemocnice Ing. Jan Fišák – zástupce TJ Lokomotiva Ing. Jiří Dubský – předseda Automotoklubu Mariánské Lázně (dále jen AMK ML) JUDr. Václav Smělík – jednatel Nemocnice Mariánské Lázně s.r.o. (dále jen NEML) Petra Komínková – jednatelka společnosti NEML
Veřejnost:	Jednání se zúčastnili i 3 osoby z řad veřejnosti (na prezenční listině podepsaná pouze jedna z nich) – všichni členové TJ Lokomotiva.
Program jednání:	1/ Územní studie využitelnosti areálu dlouhé ploché dráhy a souvisejícího okolí - hlavní výkres v příloze 2/ Územní studie dopravního řešení a využitelnosti lokality u nemocnice - výkres celkové architektonické situace v příloze

Jednání bylo svoláno za účelem projednání návrhů předmětných územních studií (dále jen ÚS) s odborníky z řad komise urbanistiky a dopravy. Očekávaným cílem tohoto projednání byla sumarizace připomínek k jednotlivým ÚS tak, aby vznikl kvalitní a všeobecně použitelný územně plánovací podklad a to jak pro rozhodování v území (v případě lokality nemocnice), tak pro nově zpracováváný územní plán (v případě lokality ploché dráhy a souvisejícího okolí).

Stránka 1 z 8

I. Územní studie využitelnosti areálu dlouhé ploché dráhy a souvisejícího okolí:

1. Jednání zahájil předseda komise, Ing. Prinz, všechny přivítal a vyzval zpracovatelku ÚS ploché dráhy k prezentaci návrhu.
2. Ing. arch. Alena Švandlíková v rámci své prezentace seznámila přítomné s:
 - a. výstupy doplňujících průzkumů a analýzy území z hlediska využití území, veřejného prostoru, aktivit, zeleně, dopravní a technické infrastruktury a zjištění hlavních témat pro řešení studie:
 - i. definovala území ploché dráhy jako bariéru v území s nutností zvýšení její prostupnosti
 - ii. zmínila memorandum uzavřené mezi TJ Lokomotivou, AMK ML a městem ML, ve kterém se všichni zúčastnění zavázali k zachování ploché dráhy a rozvoji sportovišť v této lokalitě
 - b. výsledky průzkumu veřejného mínění – kde jednoznačně zvítězila potřeba výstavby in-line dráhy
 - c. návrhem rozvoje území – prezentace „Hlavního výkresu“
 - i. hlavním principem ÚS je zajištění její prostupnosti v ose JIH-SEVER, která umožní obyvatelům Úšovic překonat tento obrovský blok a dostat se tak do funkční části města
 - ii. návrh počítá taktéž s potřebou proměny centrálního parkoviště na nové lokální centrum
 - iii. podmínkou pro zajištění funkčnosti areálu ploché dráhy je transformace jejího okolí – např. urbanistické dokončení Plzeňské ulice, dostavba ulice Polní, dostavba v nové ulici, která je navržena v severní části a propojila by plochou dráhu s centrálním parkovištěm
 - iv. v rámci návrhu je závazně vymezena hranice zastavitelných bloků, jednotlivé domy jsou pouze námětem
 - v. nově je zde vymežována plocha pod tribunou, která by mohla být využita jako zázemí pro AMK ML
 - vi. do vnitřní části oválu jsou doplněny vodní plochy, které zajistí lepší hospodaření s dešťovou vodou (retence vody v krajině, využití vody pro závlahu, zlepšení klimatu uvnitř území, kde není možné umístit stromy)
 - vii. parkování je vymezeno v rámci stávajících komunikací, dále potom v rámci jednotlivých zastavitelných bloků, pro parkování je také vymezen zastavitelný blok Z7
 - d. návrhem postupné transformace území – prezentace výkresů etapizace (6 etap):
 - i. podala informaci, že již byla započata první etapa, tj. koordinace budování nového oplocení s navrženou prostupností v ÚS (umístění branek do navržených vstupů do území a jejich trvalé otevření – kromě závodů)
 - e. vizualizací návrhu (vstupního prostoru, obvodové in-line dráhy, kavárny, zakomponování stávající vodárenské věže jako orientačního bodu v území, pěší promenády, využití valů pro dětské aktivity, vodních ploch uvnitř oválu a kulturního prostoru)
 - f. náměty na rozmístění jednotlivých aktivit v území (ve třech variantách)
 - i. Informovala, že tato schémata byla vytvořena na základě požadavků veřejnosti uplatněných na veřejném projednání, které se konalo dne 25.10.2018 v klubovně TJ Lokomotiva ML. Jedná se o první skicy, které nejsou do detailu zcela dopracované.

prezentace je přílohou č.1 „záznamu“

3. Po ukončení prezentace proběhla diskuze nad návrhem ÚS:

- a. Ing. Rákosová:
 - i. Proč se rozšiřují sportoviště i dolů, tj. jižně pod areál ploché dráhy? V generelu zeleně, jsou zde navrženy komunitní školské zahrádky.
- reakce zpracovatele:** Hlavní myšlenkou bylo přemístění fotbalového hřiště do jižní části území a zajištění tak jeho plnohodnotného vybavení, které uvnitř areálu nemá, dovnitř oválu jsme naopak chtěli umístit sportovní hřiště s vertikálními konstrukcemi, které přesunujeme z Plzeňské ulice.

- ii. V této lokalitě jsou fungující sportoviště jako dopravní hřiště, basketbalové hřiště, dětské hřiště, u kterých počítáte s přeměnou na skatepark, proč? Skatepark se do tohoto území nejspíš nebude vracet – nebyl v oblíbenosti u veřejnosti.

reakce zpracovatele: V návrhu ÚS je zde vymezena sportovní plocha, která může být využita pro různé účely, je možné zpracovat do návrhu jako návrh na rekonstrukci.

- iii. Jak budou využívány vodní plochy? Extenzivně nebo rekreačně?

reakce zpracovatele: Předpokládá se, že větší vodní plocha může být rekreačně využívána, nicméně ne k cílenému koupání. Možnosti využití vodní plochy závisí zejména na následujících podrobných průzkumech kvality vody. Dle informací by se také mohlo jednat o vyvěrající pramen.

- iv. V místech navržené kavárny (zastavitelného bloku Z12) je fungující boulder a hřiště pro petanque.

reakce zpracovatele: Navržené využití nenutí někoho ke změně v území, všichni zde stále mohou vykonávat své činnosti, pouze v případě, že činnosti rozvíjet bude možné pouze v souladu s platnou územně plánovací dokumentací. Hřiště pro petanque není problém přesunout do jiné části území vymezené pro sportoviště.

b. **Ing. arch. Urbanec:**

- i. Požadavek na ponechání hlavního pěšího propojení z Úšovic k nádraží (diagonála), která je dochovanou historickou cestou (původní cesta od Starých Úšovic).

reakce zpracovatele: Historie této cesty je nám známa, prověříme její zachování.

- ii. Nevhodné zastavění Plzeňské ulice, zejména nastavení uliční čáry až ke stávajícímu chodníku, lepší by bylo zástavbu odsunout a mezi cestu a zástavbu navrhnout pás zeleně. Jako nevhodné se také jeví navržená hustota zástavby.

reakce zpracovatele: Hlavní myšlenkou bylo zachování uliční čáry ve vazbě na severní část bloku, u využití domů bylo uvažováno o komerčním využití parteru budov, samotné bydlení by se tak posunulo až do vyšších pater, tím by nedocházelo ke kontaktu obyvatel domu s komunikací.

- iii. V návrhu je špatně orientované hřiště východ – západ, což by nemělo být.

c. **Ing. Prinz:**

- i. Vyjádřil sympatie s pojmenováním vnitřního prostoru ploché dráhy, a že bude tedy funkce vnitřního prostoru naplněna.

- ii. Přiklonil se k zachování fotbalu ve vnitřním prostoru ploché dráhy jako hlavního sportu.

- iii. Dotázal se, jaké je ochranné pásmo od vnitřního obvodu oválu.

reakce zpracovatele: Ochranné pásmo takto není nikde stanovené, bylo tedy vymezeno ochranné pásmo 15m od vnitřního obvodu dráhy na základě konzultace s AMK ML.

d. **Ing. Bartoš:**

- i. Navázal na diskuzi ohledně umístění in-line dráhy vně oválu a konstatoval, že vnější cesta by měla být veřejnou cestou se smíšeným provozem. Důvodem je nemožnost uložení dvou cest vedle sebe v některých úsecích. Představa je taková, že by TJ Lokomotiva vybudovala jednu sportovní (tréninkovou) in-line dráhu dovnitř oválu. Tato by byla využívána také sportovními oddíly, které by přijížděly na soustředění.

- ii. Zeptal se, zda na jihu území bude muset padnout několik stromů při budování zázemí u jižního vstupu.

reakce zpracovatele: Mohlo by se jednat o 1-2 stromy, které by se nemuseli kácet, ale mohly by prorůst třeba terasou a vytvořit tak přirozený stín.

- iii. Také se přidal k názoru, že je vhodnější rozšířit uliční prostor kolem Plzeňské ulice.

e. **Ing. arch. Míka:**

- i. Podal informaci, že škola již má dnes poddimenzované parkování, navržené parkování neodpovídá současným požadavkům, natož tak požadavkům pro navržené řešení. V ranních a odpoledních hodinách se Polní ulice stává neprůjezdnou. Při návrhu by mohlo dojít k synergii mezi parkováním pro školu a pro plochou dráhu (v době školního vyučování využívány školou, naopak v odpoledních hodinách a o víkendech pro volnočasové aktivity).

reakce zpracovatele: V blízkosti školy jsou navržené nové parkovací kapacity, tj. mezi školou a navrženými zastavitelnými bloky Z14 a Z13, stejně jako u nezastavitelného bloku N4. Navržené kapacity se jeví, jako dostačující. S ohledem na tuto problematiku padl dotaz, jaký je předpoklad nárůstu potřeb v tomto území.

reakce Ing. arch. Míky: Nedá se předvídat.

- ii. Důležité bude také zachování parkovacích kapacit na Centrálním parkovišti, které bude sloužit v době akcí taky pro potřeby ploché dráhy.

- iii. Vyjádřil souhlas se dvěma vstupy do řešeného území a to jak z jihu od stávající školy, tak ze severu z centrálního parkoviště.

- iv. Vzhledem k plánované výstavbě Billy, naproti areálu dlouhé ploché dráhy přes Plzeňskou ulici, by mělo dojít ke koordinaci dopravního řešení.

- v. Bylo by vhodné prověřit, zda náměstí před školou neudělat průjezdným. Jeho funkce je v současné době neadekvátně využita.

- vi. Na jihu je nutné vymezit rezervní plochy určené pro školská zařízení v souladu s platným územním plánem města. V území ML nejsou jiné vhodnější plochy a v případě potřeby není kam nová školská zařízení umístit.

f. **PhDr. Luděk Nosek**

- i. Vyjádřil názor, že centrální parkoviště by mělo být zachováno pro parkování a sloužit jako záchytné parkoviště.

g. **Ing. Fišák**

- i. Seznámil přítomné s průběhem jednání s Veolii ohledně teplovodu, který vede v jižní části řešeného území a je bariérou v území. Výsledkem jednání byla informace od provozovatele, že na zakopání teplovodu nejsou peníze. Přislíbeno ovšem bylo, že v případě, že se s územím bude opravdu něco aktivně dít, pokusí se situaci nějakým způsobem řešit.

reakce zpracovatele: v návrhu ÚS je řešeno zakopání plynovodu, jako nejlepší řešení se jeví vedení teplovodu v jiné trase, například v případě, že by došlo k rekonstrukci Plzeňské ulice.

reakce Ing. Řezníka: jedinou plánovanou akcí je rekonstrukce křižovatky u Černého mostu, s rekonstrukcí Plzeňské ulice se v blízké budoucnosti vůbec nepočítá.

h. **Veřejnost**

- i. Vyjádřila nesouhlas s umístěním bytových domů kolem Plzeňské ulice – problém s obyvateli ohledně ruchu.

reakce zpracovatele: Návrh těchto zastavitelných bloků je urbanistickým řešením – dostavba Plzeňské ulice pro zástavbu smíšené funkce

- ii. Kolem Plzeňské ulice si přeje zachovat čistě sport, například i umístění multifunkční sportovní haly.

- iii. Dotázali se, zda v případě, že bude v novém územním plánu zakresleno bydlení, zda je možné vystavět zde sportovní halu.

reakce pořizovatele: v případě, že budou územním plánem pozemky určené pro výstavbu bytových domů, nebude zde umožněna výstavba sportovní haly. Jedná se o dvě rozdílné funkční plochy.

4. Sumarizace připomínek - pořizovatelka ÚS nakonec shrnula připomínky k ÚS, které budou součástí pokynů k úpravě ÚS, a zpracovatel se jimi bude zabývat při úpravě ÚS:

- Zachování diagonály v jižní části území – zachované historické cesty, která vedla ze Starých Úšovic a tím nový návrh prostoru v jižní části řešeného území, prověřit možnost zachování fungujícího boulderu.
- Rozšíření uličního prostoru na Plzeňské ulici – posunutí uliční čáry od frekventované komunikace.
- Přesunutím fotbalového hřiště zpátky do vnitřního prostoru ploché dráhy (i z důvodu nevhodné orientace hřiště)
- Dopravní napojení areálu na plánovanou výstavbu Billy.
- Navýšením počtu parkovacích míst ve vazbě na potřeby školního areálu i ploché dráhy.
- Prověřením možného využití zastavitelných bloků na jihu vedle stávající školy pro školství, podél Plzeňské ulice primárně pro sport.

5. Organizační dotazy:

- Padl dotaz, jaké kroky budou v rámci pořizování následovat.
reakce pořizovatele: Bude zpracován záznam z veřejného jednání nad návrhem ÚS, které se konalo dne 25.10.2018 v klubovně TJ Lokomotiva a záznam z dnešního jednání komise UaD. V neposlední řadě pořizovatel posečká na připomínky, které budou sumarizovány na výboru TJ Lokomotiva, který by se měl konat 6.11.2018. Ze všech těchto záznamů vznikne seznam připomínek, které budou po zpracování přímo vyžadovány k zapracování, nebo budou určeny k prověření. Následovat bude úprava ÚS a vznik Čistopisu, který bude odevzdán pořizovateli (oddělení ÚP), následně zaevidován do celorepublikové evidence územně plánovací činnosti a které bude hotovou studií distribuovat dále.

6. Závěr: komise doporučuje předat Čistopis Územní studie ke schválení do zastupitelstva města.

II. Územní studie dopravního řešení a využitelnosti lokality u nemocnice

- Pořizovatelka představila zpracovatele předmětné ÚS Ing. arch. Jaroslava Šimka.
- Předseda komise, Ing. Prinz, vyzval zpracovatele ÚS k prezentaci návrhu.
- Ing. arch. Jaroslav Šimek v rámci své prezentace seznámila přítomné s:
 - Analýzou území – stávající dopravní obsluhou území (kapacity stávajících parkovacích ploch, propojení a průjezdy automobilové dopravy a možnosti pohybu pěších), zhodnocení stávající zeleně (kvalitní stabilizovaná zeleň, která tvoří rámec rozvojovým plochám a neudržovaná zeleň v centrální části řešeného území), majetkové vztahy v území, problémovými jevy v území (nevyřešená diferenciací ploch pro průjezd, parkování a pohyb pěších, nevyhovující přístup ke sportovnímu areálu Viktoria, chybějící důležitá pěší propojení a odpovídající komunikace pro obsluhu rozvojových ploch, neudržovaná zeleň v centru řešeného území).
 - Celkovým návrhem řešení území:
 - Návrh jednosměrného provozu ulice U Nemocnice před hlavním vstupem do areálu nemocnice a vybudování podélných parkovacích míst podél této komunikace směrem do parku. Zbývající komunikace zůstanou v obousměrném provozu. Pěší a cyklistická doprava je umístěna podél této komunikace až za stromořadí do parku a bude řešeno mlatovou cestou.
 - Do území je vložena nová komunikace, která je vybavena jak místy pro parkování, tak chodníkem pro pěší. Komunikace obsahuje vjezdy do vymezených rozvojových ploch. Uvnitř areálu bude docházet ke křížení pěší i motoristické dopravy s jasnou předností pro pěší. Vedle hlavní vjezdové komunikace bude vedena propojovací pěší komunikace do parku u Ferdinandova pramene.

- Je navrženo zachování významné zeleně a její doplnění do prostorů navrženého parkovacího stání nebo jako součást ploch pro pěší.
- Majetková úprava mezi NEML a městem ML. Vjezd do areálu a založení páteřní obslužné komunikace je nejvhodnější vést po pozemcích NEML. Na oplátku vymezuje ÚS plochu, která by měla být NEML dána výměnnou. Tato plocha navazuje na stávající budovy nemocnice a svou rozlohou umožní dostatečný rozvoj.
- Nově navržené regulativy pro zastavění navržených rozvojových ploch: dodrženo % zastavění, tj. 40 (dle platného ÚPmML), jako doporučení ke zvážení je snížení na 30, což se zdá jako optimální pro tuto území.
- Navržená hranice zastavitelnosti, která označuje maximální možné přiblížení nových budov k navrženému uličnímu prostoru. Zákres budov není závazný.
- Detaily a náměty na řešení konkrétních technických opatření na komunikaci.

4. Po ukončení prezentace proběhla diskuze nad návrhem ÚS:

a. JUDr. Smělík:

- Vyjádřil potěšení nad navrženým koncepčním řešením celé lokality.
- Dotázal se, zda je již stavební povolení na Domov Alzheimer.
reakce pořizovatele: Zatím nejsou prodány ani pozemky. ÚS je podkladem pro stanovení výměr pozemků, které je možné nabídnout k prodeji.
- Vyjádřil požadavek na zachování maximálního množství zeleně.
- Poděkoval za navrženou směnu pozemků.

b. Ing. arch. Urbanec:

- Zdůraznil potřebu napojení příčné pěší cesty i do parku směrem k autobusové zastávce (i když je jasné, že se jedná o rozšíření řešeného území dané zadáním ÚS)
reakce zpracovatele: Připomínku akceptuje.
- Nesouhlas s parkováním kolem hlavní ulice, požadavek na odstranění podélného parkování.
reakce zpracovatele: Koncepce návrhu podélných parkovacích stání se jeví jako nejvhodnější řešení z hlediska možností současné cestní sítě. Zároveň zpracovatel považuje jasně definovaná podélná stání u nově navržených nebo upravovaných ulic za základní koncepční parametr návrhu, čímž je jasně definovaná maximální možná kapacita parkování v uličním profilu.
- V rámci projektu dostavby nemocnice (projekt ke stavebnímu povolení) bylo navrženo parkoviště, které by bylo vhodné promítnout do řešené územní studie, a to vzhledem k tomu, že se již jednalo o konkrétní návrh.
reakce pořizovatele: Projekt nám není znám, bude vyhledán a předán zpracovateli ÚS k prověření.

c. Ing. Bartoš:

- Navržená prostupnost území se jeví jako vhodná.
- Celkově špatně odůvodnění řešení (včetně bilance parkovacích míst) v textové části.
- ÚS neřeší již současný deficit parkovacích míst.
reakce zpracovatele: Řešíme to, co umožňuje současná cestní síť.
- Nesouhlas s jednosměrnou ulicí před hlavním vchodem do nemocnice.
reakce zpracovatele: V současnosti velice úzký profil pro umístění obousměrné ulice i chodníku. Návrh zjednosměrnění ulice U Nemocnice v kontaktu ze západní stranou areálu nemocnice má za cíl jasné definování uličního prostoru pro průjezd, parkování, pěší i cyklisty.
- V územní studii naprosto chybí bilance potřebných parkovacích míst a z toho vyplývající potřeba jak velké parkoviště bude třeba navrhnout.

reakce zpracovatele: Původní myšlenka byla, že každé nové zařízení si bude řešit parkování na svých pozemcích. ÚS tak řeší jen v maximální možné míře navýšení parkovacích míst v rámci uličního profilu.

reakce JUDr. Smělíka: lidé již dnes nemají kde parkovat, je potřebné, aby město vybudovalo parkoviště a to i ve vazbě na záměr nemocnice rozšiřovat svou kapacitu.

reakce pořizovatelky: Požádala o vysvětlení, proč by město mělo budovat parkoviště pro NEML, prioritně je to problém NEML.

reakce Ing. arch. Míky: Nemocnice je veřejnou službou a město by tak mělo parkování zajistit.

vi. Zpochybnil vedení vjezdové (páteří) komunikace do území a to z hlediska výhodnosti pro Domov Alzheimer.

d. **Ing. arch. Míka:**

- i. Jednoznačně upřednostnit umístění parkoviště uvnitř areálu, ne podél komunikace.
- ii. Vyjádřil nesouhlas se snížením % zastavitelnosti jednotlivých rozvojových ploch, a to s ohledem na zbytečné snižování počtu lůžek, v případě, že se sníží % zastavění, bude nutné budovy vyhánět do výšky, což není žádoucí. S tím souvisí u umístění parkoviště v jednotlivých rozvojových plochách. V případě této kombinace (tj. snížení % zastavění x zvýšení % minimálního ozelenění a k tomu potřebné umístění parkovišť i pro návštěvníky dovnitř rozvojových ploch) dojde k neefektivnímu využití těchto pozemků.

reakce zpracovatele: Navržené procento zastavění nám přijde vzhledem k této lokalitě územním plánem nadsazené, a proto doporučujeme jeho snížení.

- iii. Neprodleně je nutné řešit parkování pro nemocnici, například mohou být navrženy dvě parkovací kapsy podél příčné komunikace, další možností je zrušit plot nemocnice a umístit příčné parkování na jejich pozemku. Není vhodné zatahovat parkování dovnitř areálu.
- iv. Vyjádřil souhlas s panem Ing. Bartošem, týkající se požadavku, na obousměrný provoz ulice U Nemocnice.
- v. Neadekvátně navržená směna pozemků. Výhodnější je výměna pro NEML – dáváme více a dostáváme méně, rozdíl by mohl být využit pro výstavbu parkoviště.

e. **PhDr. Nosek:**

- i. Podal vysvětlení, proč se ÚS zpracovává – tj. důvodem je aktuální záměr domova Alzheimer na odkup pozemků a realizaci jeho stavby.

reakce Ing. Bartoše: Lokalita nemocnice byla jednou z vytipovaných lokalit, u kterých bylo řečeno, že je nutné je řešit koncepčně, tj. územní studií. Řešena tedy má být celá lokalita a ne jen záměr domova Alzheimer.

reakce pořizovatelky: Potvrdila slova jak pana PhDr. Noska, tak Ing. Bartoše. Jedná se opravdu o lokalitu, která byla již v počátku zpracování nového Územního plánu Mariánské Lázně vytipována k podrobnějšímu prověření jejího využití, nicméně v mezidobí do toho vstoupil aktivní investor, který požádal o odkup pozemků v majetku města. Na základě tohoto bylo rozhodnuto, že než bude část pozemku nabídnuta k prodeji, bude nutné znát plošné požadavky na umístění zejména dopravní infrastruktury (dopravy v klidu i v pohybu), tak, aby nedošlo k znehodnocení části území. Jako nejvhodnější se zdálo pořízení této územní studie, na jejímž základě by mělo být zřejmé, jaké části pozemků je možné nabídnout k prodeji.

- ii. Zmínil, že zaměstnanci domova Alzheimer budou parkovat v suterénu budovy.

reakce Ing. arch. Míky: Výstavba parkovacích míst v suterénu se nejvíce jako vhodná – lokalita je situována v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů II.A.

reakce zhotovitele: Parkování domova Alzheimer je navrhováno nikoliv v suterénu, ale na úrovni přízemí. Je pouze využito svažitého terénu, který umožňuje stavbu rozdělit na dvě výškové úrovně přízemí.

5. **Organizační dotazy:**

- i. Padl dotaz, jaké kroky budou v rámci pořizování následovat.

Reakce pořizovatele: bude zpracován záznam z dnešního jednání komise UaD, který po odsouhlasení a schválení radou města bude předán spolu s dalšími pokyny pořizovatele zpracovateli ÚS. Ten ÚS upraví a odevzdá. Následně může být ÚS zaevidována do celorepublikové evidence územně plánovací činnosti, a které bude hotovou studií distribuovat dále.

6. **Závěr – doporučení komise:** Znovu projednat územní studii v komisi UaD a následně předat Čistopis Územní studie ke schválení do zastupitelstva města.

Zpracovala: Ing. Miluše Lišková, vedoucí oddělení územního plánování, 8.11.2018.



TJ LOKOMOTIVA Mariánské Lázně, z.s.

Plzeňská 705/9, 35301 Mariánské Lázně
IČ : 18233139, DIČ : CZ18233139
telefon : 724 315 342, e-mail: ubytloko@seznam.cz

Město Mariánské Lázně
Odbor stavební úřad
Oddělení územního plánování
Ing. Miluše Lišková
Ruská 155
353 01 Mariánské Lázně

Mariánské Lázně dne 8.11.2018

Věc:

Připomínky TJ Lokomotiva Mariánské lázně z.s.

Jakožto spoluobjednatel územní studie využitelnosti areálu TJ Lokomotiva a souvisejícího okolí zasíláme následující připomínky:

1. V blocích Z5, Z6 a Z7 požadujeme zachovat minimálně funkci smíšeného využití území, jak je definováno platným územním plánem. Jedná se nám zejména o možnost využití pro ubytovnu či ubytování hotelového typu, provoz restaurace a případné vybudování sportovní haly či spíše menší tělocvičny pro cvičení. S prostorovým omezením staveb naopak souhlasíme.
2. Nesouhlasíme s návrhem, který blok Z9 určuje pro účely zázemí plochodrážního sportu. TJ Lokomotiva v současné době sdružuje 11 oddílů. Tyto oddíly potřebují využívat vlastní zázemí (např. šatny pro hráče a rozhodčí, sklady sportovních potřeb, klubovna využívána i jako malá tělocvična apod.). V současné době jsou takto využívány garáže v přístavku, část prostoru pod tribunou a také velmi nevhodně i chatky podél Plzeňské ulice, které jsou v havarijním stavu. Záměrem TJ Lokomotiva je blok Z9 (pokud možno i formou rozšíření dnešních objektů) využít k rozšíření zázemí pro vlastní oddíly.
3. Žádáme o odborné zvážení vašeho návrhu, který předpokládá demolici současné budovy na jižní straně tribuny. Ta slouží jako kancelářské zázemí s klubovnou. Nejsme přesvědčeni, že je nutné tuto budovu nahrazovat budovou obdobného významu a objemu jen o několik metrů vedle. V případě, že se jedná o urbanistickou souvislost s potřebnou šířkou bloku Z7, žádáme o přehodnocení i využití této plochy. Naším cílem je, aby mohl být současný objekt zachován, případně rozšířen (bude-li to urbanisticky vhodné).

4. Jako sportovní klub žádáme v textu u bloku N1 preferovat vždy nejdříve využití na sportovní plochy a teprve následně na veřejnou zeleň. Jedná se sice o drobnou změnu, nicméně pro nás symbolickou. Zároveň požadujeme, aby takováto veřejná zeleň byla v textu definována jako rekreační či sportovní, nikoliv jako parková.
5. Blok N5 žádáme definovat shodně jako blok N1.
6. Upozorňujeme na šířkové a výškové poměry, které v současné době neumožňují vybudování okružní trasy dle vámi navrhovaných parametrů (šířka 3,00 m, 4,50 m ideálně), resp. jejich vybudování by bylo technicky či majetkově náročné. Návrh stezky proto doporučujeme detailně prověřit zejména v jihozápadní části ploché dráhy (horní hrana svahu je v současné době od mantinelů místy cca 2,8 až 3 metry, na hraně svahu je řada stromů, které bychom rádi zachovali). Druhým kritickým místem pro navrhované šířkové uspořádání se nám zdá severovýchodní část ploché dráhy, kde mezi přílehlými soukromými pozemky a mantinelem je v současnosti šířka cca 2 metry.
7. Z následně dodaných variant umístění sportovišť (prezentovaných na komisi UaD 1.11.2018) preferujeme variantu se zachováním fotbalového hřiště uvnitř areálu ploché dráhy a vybudování sportovní dráhy pro kolečkové lyže a in-line bruslení jak podél oválu, tak v severozápadním sektoru ploché dráhy.
8. Dráhu uvnitř oválu v textu nazývejte sportovní dráhou na kolečkové lyže a in-line bruslení. Její šířkové uspořádání, směrové a výškové uspořádání je v zásadě vyhovující. Pro její lepší využití vás ale žádáme zvážit (z urbanistického hlediska), zda by diagonální cesta ve směru západ – východ přes plochou dráhu mohla být pro tento sportovní účel také využívána (zejména se jedná o druh povrchu). Pro vaši informaci dodáváme, že na základě dokončené územní studie plánujeme zadat zpracování projektové dokumentace této dráhy, které trasu i šířkové podmínky dráhy upřesní.

Před předáním územní studie k projednání na Zastupitelstvu města vás žádáme o poskytnutí dokumentace k opětovnému posouzení. K územní studii vydáme písemné stanovisko, které se může stát jedním z podkladů pro projednání v ZM.

Na závěr si Vás dovoluujeme požádat o předání 1 ks paré kompletní dokumentace v konečné verzi. Dokumentace bude uložena v naší kanceláři a využíváno pro plánování dalšího rozvoje v našem areálu.

Děkujeme vám za pečlivou práci a těšíme se na další spolupráci.

S pozdravem

TJ LOKOMOTIVA M. LÁZNĚ, z.s.
Plzeňská 705/9
353 01 Mariánské Lázně
IČ: 18233139, DIČ: CZ18233139
ubytloko@seznam.cz, Mobil: 724 315 342

Ing. Jan Fišák, předseda TJ

Kopie : Ing. arch. Alena Švandelíková