

Jan Matoušek
předdiplomní seminář

Ateliér Redčenkův | Danda
FA ČVUT LS 2017/2018

**analýza
města
Karlovy
Vary –
obraz
města**



Jan Matoušek
předdiplovní seminář

Ateliér Redčenkův | Danda
FA ČVUT LS 2017/2018

analýza města Karlovy Vary – obraz města

Fakulta architektury
České vysoké učení technické
Ústav nauky o budovách 15118

autor:

Bc. Jan Matoušek

vedoucí diplomové práce:

Ing. Arch. Boris Redčenkov

asistent:

Ing. Arch. Vítězslav Danda

konzultant:

Ing. Jiří Klimt

Únor 2018

ÚVOD

Předmětem této práce je analýza města Karlovy Vary, jeho charakterizování, popsání a shrnutí základních dat o městě. Výsledkem tohoto dokumentu se stane podklad pro výběr zadání diplomové práce.

Předmětem není rozsáhlá urbanistická analýza města Karlovy Vary, ale hrubé nalezení charakteru a problémů města. Předmětem zkoumání se stává nalezení aktuálních potřeb města a reálných problémů, které mají vliv na veřejný prostor ve městě. Tato práce si prakticky klade za cíl definovat problémová místa ve struktuře města, která se teoreticky mohou stát předmětem diplomové práce.

Tato práce obsahuje 3 části. V první – PŘEDSTAVENÍ lze zjistit obecné údaje o městě a jeho poloze. Ve druhé – ANALÝZA se nachází podrobnější informace o historii, obyvatelstvu, dopravě, typologii apod. Třetí – ROZBOR se více věnuje problémům, rezervám a strategii.

Následným krokem bude rozpracování vybraného místa do formy architektonicko-urbanistické studie.

Výchozím bodem pro práci se stal fakt, že Karlovy Vary jsou mé rodné město, které jsem doposud neměl možnost blíže analyzovat. Silné pouto k mému rodnému městu, do kterého se stále pravidelně vracím, vyvrcholilo touhou toto město lépe poznat z urbanistického a architektonického hlediska, případně přinést názor na řešení některého z problémů Karlových Varů.

Určitým přesvědčením k vybrání tématu Karlových Varů se staly „kauzy“ posledních let. Nerozvážnost vedení karlovarského magistrátu v posledním období vedla k rozvíření diskuze mezi občany o budoucím vývoji. Jedná se především o hmotovou studii integrovaného dopravního terminálu a s tím i přímo spojeného území Dolního nádraží. Ale i o Vřídelní kolonádu na které město nebylo schopno vypsát architektonickou soutěž, což vyvrcholilo aktivitou občanů ve vypsání referenda a v neposlední řadě dlouho trvající rozpaky o naplnění postu architekta města.

OBSAH

	2	úvod
PŘEDSTAVENÍ	8	město obecně
	10	poloha města
	12	krajina, lázeňství, cestovní ruch
	14	památky, doprava
	16	ortofoto
	18	urbanizované území
	20	schwarzplan
ANALÝZA	24	historie
	30	archivní mapy 1733 - 1863
	34	císařský otisk celé aglomerace, 1943
	36	archivní mapy 1870 - 1911
	40	topografická mapa, 1952
	42	kontaminace, 1952
	44	letecké snímkování, 2008
	46	historické fotografie významných památek a jednotlivých částí města
	56	urbanismus města
	56	image města

	57	genius loci
	57	zhodnocení
	58	morfologie
	59	doprava
	61	schéma MHD
	62	vrstevnice a nejvýznamnější vrchy v okolí
	64	silniční a železniční spojení ve městě
	66	obyvatelstvo
	68	realitní trh
	70	využití území
	72	vybavenost
	78	typologie
	79	osobní pohled
ROZBOR	90	strategie
	92	obraz města
	94	územní rezervy
	102	slabiny
	104	hodnoty
	105	hrozby
	106	příležitosti

PŘEDSTAVENÍ

8	město obecně
10	poloha
12	krajina, lázeňství, cestovní ruch
14	památky, doprava
16	ortofoto
18	urbanizované území
20	schwarzplan

MĚSTO OBECNĚ

Karlovy Vary jsou krajským městem. Leží v západních Čechách v těsné blízkosti Německa (Saska a Bavorska).

Se svými 49 tis. obyvateli jsou největším městem kraje. Podobně jako jiná města v republice trpí mírným úbytkem obyvatelstva, především odlivem lidí do satelitních oblastí v přilehlých obcích.

Známé jsou Karlovy Vary pro své léčebné prameny a také díky mezinárodnímu filmovému festivalu. Na léčivých pramenech bylo město založeno a dodnes jsou hlavním prvkem, který ovlivňuje život ve městě.

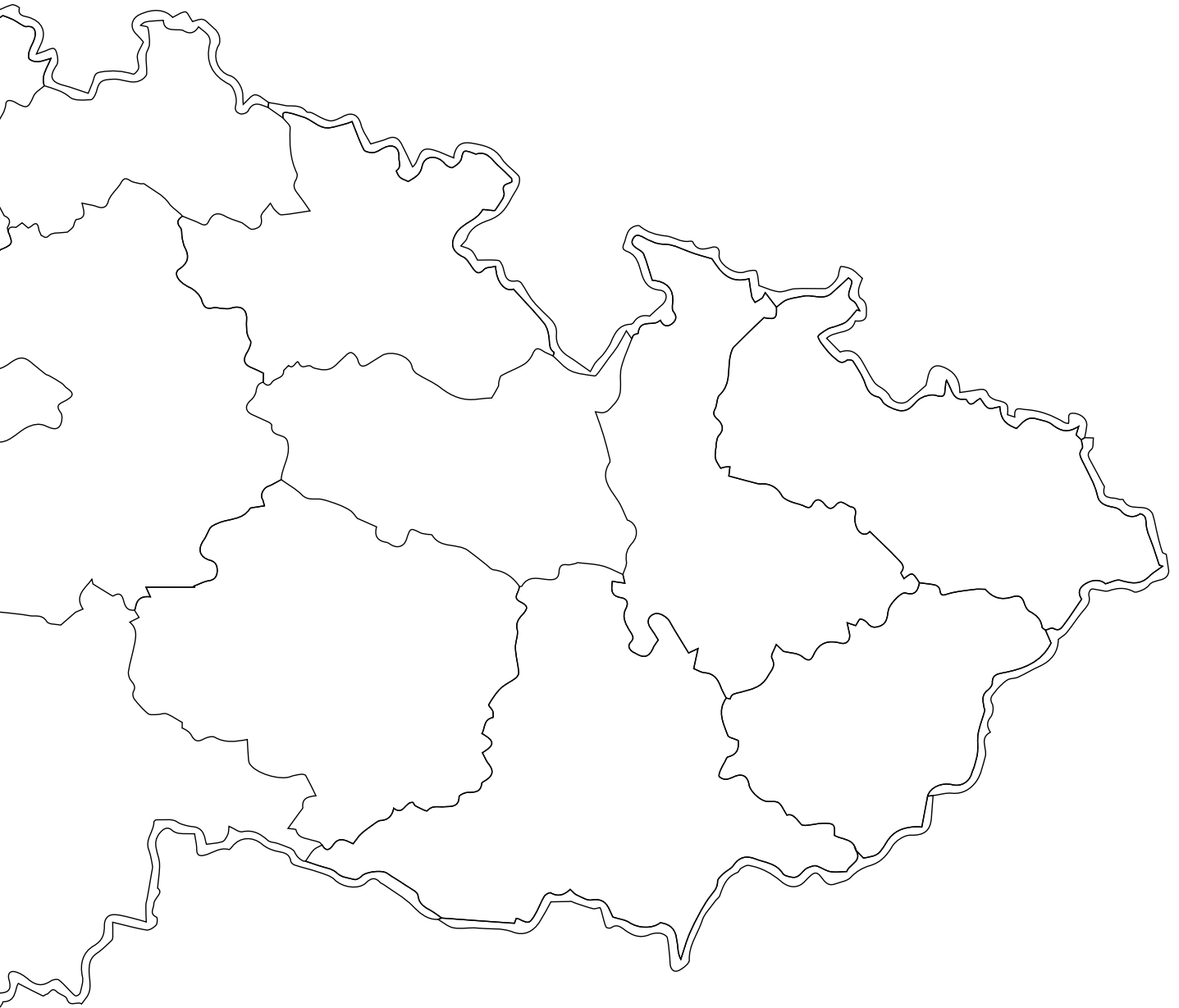
Město leží v podhůří Krušných hor na řece Teplé a Ohři, průměrná nadmořská výška je 447 m n. m.

Celý kraj se nachází v území bývalých sudet a tudíž je dodnes patrný odliv německého obyvatelstva. Před válkou ve městě žilo 87 % německého obyvatelstva.¹

Městem prochází dálnice D6, která spojuje Karlovy Vary s Prahou a s dalšími okresními městy v kraji dálnicí D6 – se Sokolovem a Chebem. Okresní města spojuje také podkrušnohorská železnice Ústí nad Labem - Cheb. Autem se lze do Prahy dostat za 90 minut, přímé vlakové spojení neexistuje. Do druhého největšího města Chebu se lze dostat autem za 30 minut, vlakem za 60 minut.



¹ Statistický lexikon obcí v Republice československé 1930. Díl I. Země Česká. Praha: Orbis, 1934, str. 613, S. 393.



POLOHA

Město bylo založeno Karlem IV. v údolí říčky Teplé ve 14. stol. Právě řeka a morfologie okolních terénů jsou hlavním aspektem, který ovlivňoval vývoj struktury města.

Nejmenší kraj v republice s necelými 300 tis. obyvateli² se nachází v západním cípu ČR. Sousedí se spolkovými zeměmi Bavorsko a Sasko, krajem Ústeckým, Plzeňským a Středočeským.

Rozloha kraje je 3 314 km², většinu území zabírají lesy (43 %). Významně kraj ovlivňuje přítomnost Krušných hor (Klínovec 1244 m n. m.) a Slavkovského lesa, především co se týče podnebí, nerostných surovin či turistického ruchu.

Významnými ekonomickými odvětvími jsou lázeňství, těžba hnědého uhlí a kaolinu. Právě těžba a lázeňství jsou dvě odvětví, která jsou aktuální, co se týče zapsání na seznam UNESCO. Přeshraniční Montanregion Krušné Hory – Erzgebirge usiluje o zapsání do seznamu k roku 2018/2019. Z české strany jsou nominovány hornické památky kolem Jáchymova a Horní Blatné. Lázeňský trojúhelník, tzn. Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně aspirují spolu s dalšími 8 zahraničními lázněmi na zapsání v roce 2019.³ Kvůli zapsání na UNESCO vznikl na kraji speciální post náměstka a Karlovy Vary předsedají celému spolku sdružující všech 11 měst.

Současná hustota obyvatel kraje je 90 obyvatel na km². Významně se na charakteru osídlení podepsal odsun Němců po 2. sv. válce. Celý Karlovarský kraj byl součástí sudet, po válce došlo k radikální přeměně sídel. Uplatňování tzv. střediskové sídelní soustavy přispělo k vylidňování venkovského prostoru. Okrajové, především horské oblasti, jsou tak nyní velmi řídké obydleny a jsou spíše využívány pro rekreaci.

Kraj je v porovnání se zbytkem republiky ekonomicky nejslabší. Průměrná hrubá mzda činí 25 tis. Kč, nezaměstnanost 3,5 %.²

Dalšími okresními městy kraje jsou kromě Varův Cheb (dominantní průmysl) a Sokolov (těžba). Díky blízkosti Německa a dobrému dopravnímu

spojení začíná průmysl především na Chebsku získávat na celostátním i mezinárodním významu.

Město Karlovy Vary je přirozeným centrem Karlovarského kraje. Je největším lázeňským místem v rámci ČR a v této oblasti dosahuje i světového významu. Je také jednou z nejvýznamnějších destinací cestovního ruchu, kulturního, společenského a v poslední době i sportovního centra celostátního a mezinárodního významu.⁴

Městem protékají dvě významné řeky, Teplá na které město bylo založeno a řeka Ohře do které se Teplá přímo ve městě vlévá.

Karlovy Vary jsou obcí s rozšířenou působností a taktéž statutárním městem. K území patří rozsáhlé plochy lázeňských lesů, což dělá z města nejzelenější město republiky (49 % území tvoří parky a lesy).⁵

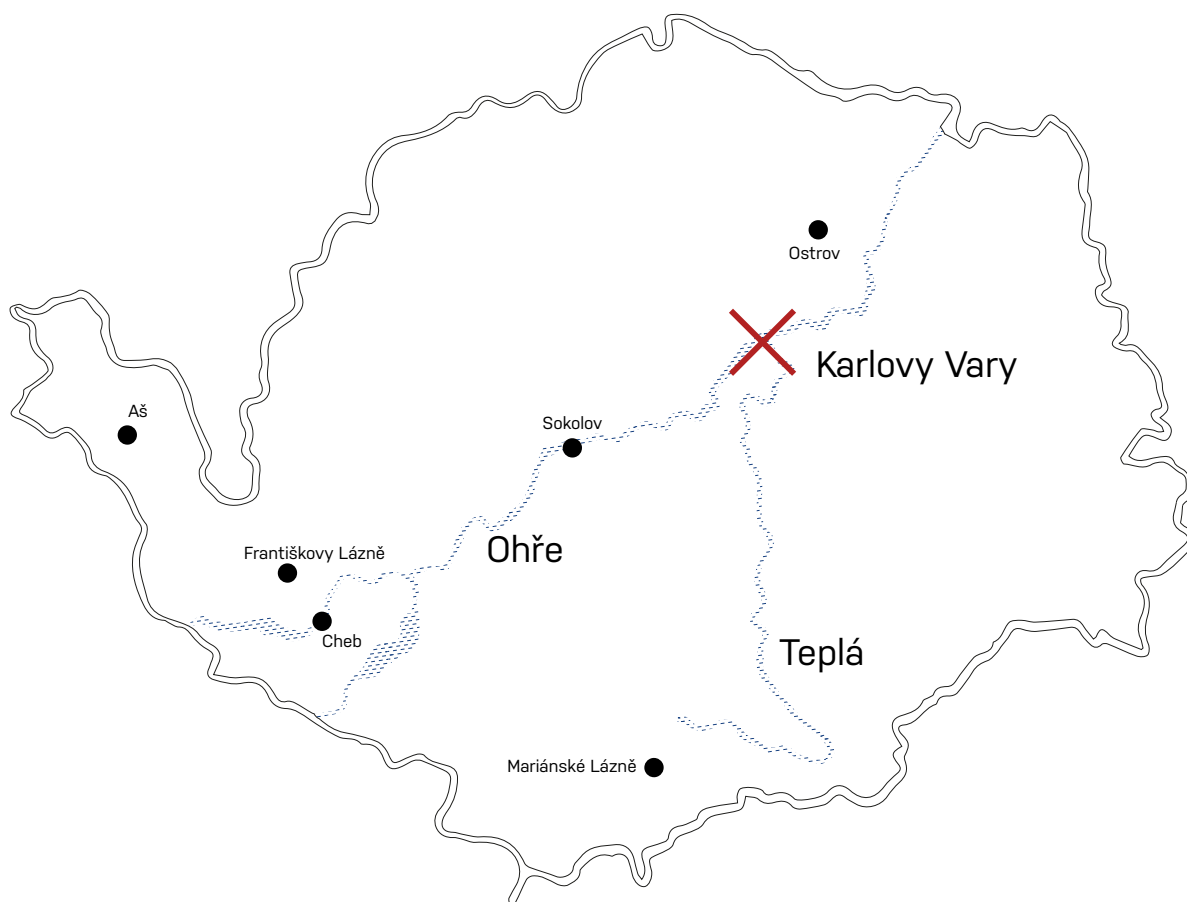
Správní území města zahrnuje vlastní jádrové město Karlovy Vary a jeho městské části Drahotice, Rybáře, Bohatice, Dvory, Starou Rolí, a další městské části, mající charakter příměstských sídel (Doubí, Tašovice, Počerny, Čankov, Rosnice, Sedlec, Olšová Vrata, Cihelny, Hůrky). V současnosti se skládá území města z 15 katastrálních území.

² Český statistický úřad [https://www.czso.cz/csu/xk] [cit. 2018-01-10]

³ Krajské listy [https://www.krajskelisty.cz/karlovarsky-kraj/17690-do-unesco-spolecne-karlovy-vary-frantiskovy-i-marianske-lazne-to-neni-vse-nakonec-jde-o-spolecnou-nominaci-11-nejkrasnejsich-lazni-evropy.htm] [cit. 2018-01-10]

⁴ Program regenerace Městské památkové zóny Karlovy Vary 2014 - 2024, Mgr. Lubomír Zeman a kol., 2014, str. 12

⁵ iRozhlas [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/nejzelenejsi-ceska-mesta-pri-pohledu-z-vesmiru-karlovy-vary-praha-ostrava-201503211317_msulek] [cit. 2018-01-10]



49 046 obyvatel (rok 2017)

447 m n. m

78 obyv./km²/okres

87 % obyvatelstva odstěhováno po 2. sv. válce

49 % území obce tvoří parky a lesy

185 660 lázeňských hostů/rok 2017

3,18 % nezaměstnaných/3. čtvrtletí 2017

KRAJINA

Město Karlovy Vary se rozprostírá v těsné blízkosti chráněné krajinné oblasti Slavkovský lesy. Právě tyto lesy pomáhají k akumulaci vod, které v údolí vyvěrají jako léčivé prameny a také vytváří takzvanou terapeutickou krajinu, která hraje důležitou roli při uzdravování. Velkou část obce zabírají lázeňské lesy, které jsou součástí CHKO. Ty jsou protkané hustou sítí cest a drobnými výletními stavbami.

Na východ od města se rozprostírají Doupovské hory, kde se nachází velký vojenský újezd Hradiště.

K nebyvalé rozloze karlovarské zeleně přispěly i další faktory: dnešní město vzniklo postupným srůstáním s okolními obcemi, které se nachází v terénně přístupnějších částech kolem řeky Ohře; mezi nimi zůstaly zelené mezery.⁵

Lázeňská část Karlových Varů je typicky lineárním městem s jasnou středovou osou – řekou Teplou.

LÁZEŇSTVÍ, CESTOVNÍ RUCH

Priorita Karlových Varů je v lázeňství a cestovním ruchu. Nezanedbatelné postavení zde mají i tradiční odvětví, jako je výroba skla (Moser), porcelánu, lihovin (Becherovka) a minerálních vod (Karlovarské minerální vody). Tato tradiční odvětví zde mají historickou stopu, jiná průmyslová odvětví ve městě ale nejsou kvůli lázeňskému klidu příliš žádaná.

Karlovy Vary jsou největšími lázněmi České republiky s početnými prameny minerálních vod. První zmínky o léčivých pramenech pochází již z legendy o založení Karlových Varů Karlem IV. při lovu. O využití léčivých účinků vody se zasloužil dr. David Becher v 18. stol. To vedlo k rozvoji města a ke stavbám lázeňských budov.

V Karlových varech se léčí pacienti s nemocemi jater, slinivky, zažívacího ústrojí a také onkologické a neurologické onemocnění. Na území města se nachází 79 termominerálních pramenů, z toho jich je 13 veřejně přístupných a používají se k léčebné kúře. Nejteplejší pramen je Vřídlo se 72 °C.

Karlovy Vary jsou co do počtu přenocování po

Praze druhé nejnavštěvovanější město ČR.⁶ Kapacita lůžek je téměř 11 000. Počet hostů v roce 2017 byl 370 tis.⁷ Oproti roku 2016 se jedná o nárůst o 13 %. Oproti roku 2013 dokonce o 65 %.⁸ Zkracuje se délka pobytů, hosté zde stráví v průměru 5,9 nocí (2015 – 6,7 nocí).

V roce 2017 byl počet lázeňských hostů 185 660. V průměru zde stráví 8,1 nocí (2015 – 9,1 nocí).

Přibývá česká klientela,⁸ oproti roku 2014 skoro dvojnásobně. A to i v lázeňských ubytovacích zařízeních (22 % klientely je tuzemské), stráví zde v průměru 6 nocí. K roku 2017 se zastavil úbytek hostů z Ruska. V roce 2016 do města přijelo o 50 % méně Rusů oproti roku 2013, stále jsou ale nejvýznamnější klientelou a mají nejvíce přenocování. Více než dvojnásobně od roku 2013 přibyla německá klientela, které aktuálně přijelo stejně jako ruské. Němci ve městě stráví ale pouze 6,5 nocí, Rusové 12,7 nocí. Zvýšil se počet Číňanů a Tchaj-wanců, o výrazných 47 % oproti roku 2016, stráví zde ale pouze 2,3 nocí. Dalšími lázeňskými hosty jsou obyvatelé Ukrajiny, Izraele, USA, Slovenska a Rakouska.

Ve městě jednou za rok probíhá mezinárodní filmový festival, který trvá 9 dní a je zařazen do kategorie A. Poslední, 52. ročník byl do návštěvnosti nejpočetnější v historii, akreditovalo se 13 734 návštěvníků, prodalo se 140 067 lístků (meziroční nárůst 1,5 %).

Město se v průběhu festivalu výrazně mění z klidné lázeňské atmosféry do přelidněného živého organismu plného akcí a filmů.⁹

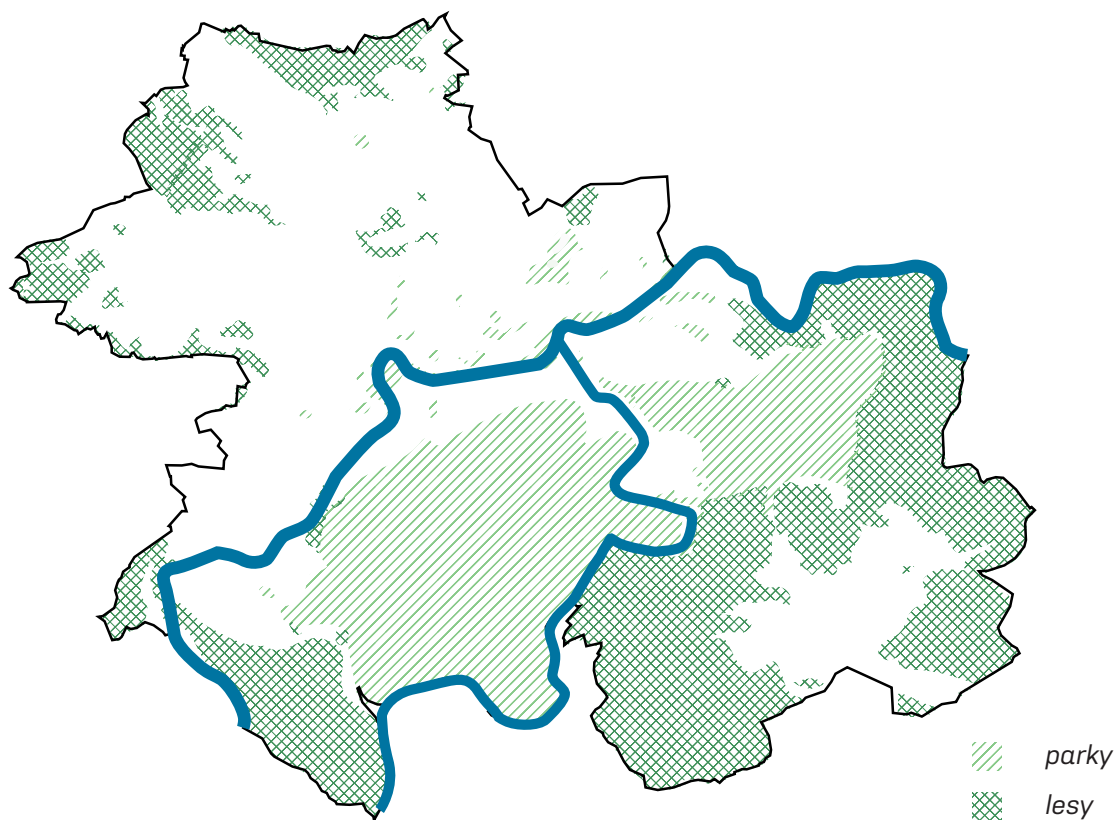
Karlovarský kraj patří mezi kraje s největším počtem golfových hřišť. Kolem Karlových Varů je v dostupnosti 20 minut autem 5 golfových hřišť a právě s lázeňskými procedurami je golf často vyhledávaná kombinace.

⁶ Český statistický úřad [https://www.czso.cz/csu/xk] [cit. 2018-02-13]

⁷ Karlovy Vary: Město v loňském roce navštívilo více turistů [http://www.regionzapad.cz/zpravodajstvi/karlovy-vary-mesto-v-lonskem-roce-navstivilo-vice-turistu-141600/] [cit. 2018-02-13]

⁸ Zpráva o návštěvnosti v hromadných ubytovacích zařízeních v Karlových Varech v letech 2012 - 2016 od ČSÚ [http://silkv.cz/wp-content/uploads/2015/09/navstevnost2012-2016.pdf] [cit. 2018-01-10]

⁹ platí pouze pro lázeňskou část města



parky, lesy a řeky na území obce

370 439 hostů/rok 2017

185 660 lázeňských hostů/rok 2017

8,1 průměrná délka pobytu v roce 2017

21,7 % tuzemských lázeňských návštěvníků v roce 2017

24,1 % německých lázeňských návštěvníků v roce 2017

24,3 % ruských lázeňských návštěvníků v roce 2017

13 734 registrovaných návštěvníků 52. KVIFF

PAMÁTKY

Lázeňské centrum je městskou památkovou zónou. Lázeňství také odpovídá charakter města. Najdeme zde 5 kolonád, lázeňské budovy a bohatě zdobené hotely. Původní Karlovy Vary postihlo mnoho katastrof, požáry, mor a povodně. Proto většina výstavby města pochází až z období romantismu. Významnými architektonickými stavbami je Městské divadlo, hotel Thermal, Zámecká věž, Grandhotel Pupp a všechny kolonády. Národní kulturní památkou je kostel sv. Máří Magdalény a Císařské lázně.

DOPRAVA

Karlovy Vary leží na nedokončené dálnici D6 spojující okresní města Cheb, Sokolov a Karlovy Vary s hlavním městem. Plánované dokončení dálnice do Prahy je 2026. Poté by se měl začít stavět severní obchvat kolem města. Středem města v současnosti vede čtyřpruhový průtah s mimoúrovňovými křižovatkami a s intenzitou dopravy 25-27 tis. vozidel /den.¹⁰ Směrem na Ostrov se za městem mění průtah v rychlostní silnici.

Město obsluhuje dvojkolejná elektrifikovaná železnice Ústí nad Labem - Cheb. Smysl železničního spojení je i do budoucna spíše v regionálním významu.

S ohledem na ztíženou možnost parkování, morfologii území a využití území je zde významná funkce městské autobusové hromadné dopravy. Kvůli velkým vzdálenostem mezi jednotlivými částmi města, což vychází ze spojování tehdejších osad v jedno město (viz historie), zde funguje 19 denních a 2 nočních linky. Hlavní dopravní uzel je Tržnice. Terminál regionální a nadregionální autobusové dopravy je na Dolním nádraží. Uvažuje se o vybudování nového terminálu buď v současné poloze nebo u Tržnice.

Ve městě fungují dvě pozemní turistické lanovky. Lanovka na Tři kříže nikdy nebyla dostavěna a druhá lanovka na Imperial byla zrušena. Uvažuje se o vybudování kabinové lanovky na Vítkův vrch (u letiště) a pozemní lanovky od Thermalu k plánovanému parkovacímu domu v Drahovicích.

Lázeňské centrum kolem řeky Teplé je zónou se zvláštním povolením vjezdu. Cyklodoprava

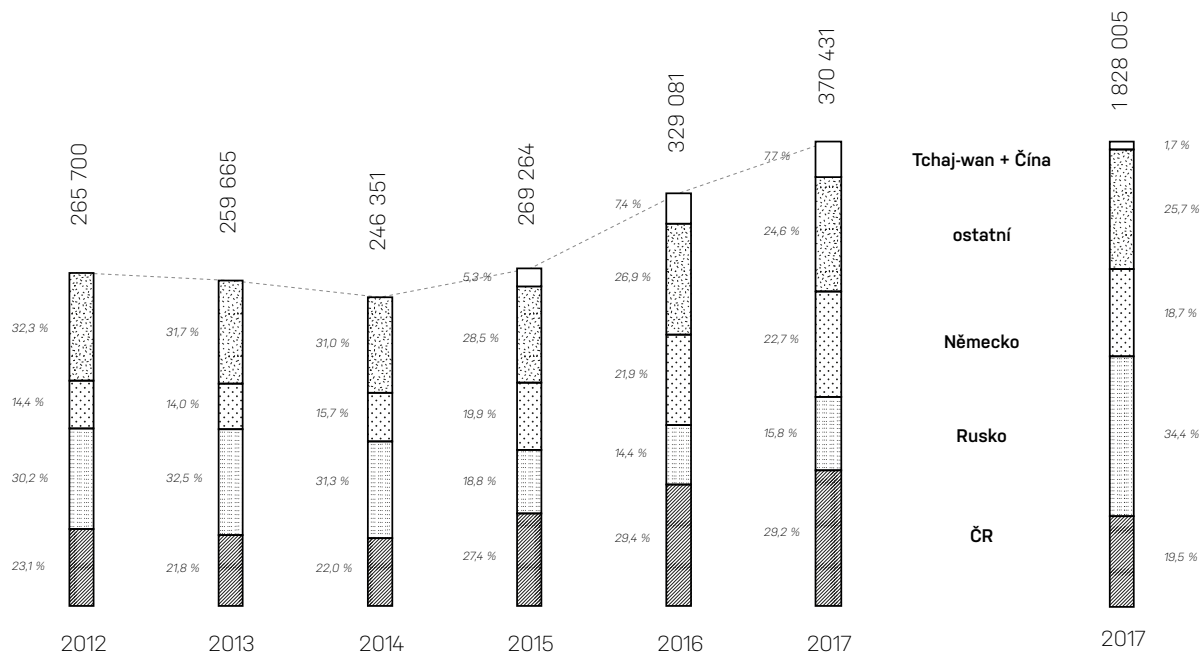
po městě nemá velkou tradici. Na začátku roku 2018 se plánuje zavedení sdíleného půjčování kol se 20 stanovišti a 150 koly.¹¹

Město disponuje mezinárodním letištěm. Pravidelné linky jsou pouze do Moskvy a Prahy. V posledních letech se létalo také do Petrohradu, Izraele, Německa, Ázerbájdžánu a Uzbekistánu. Celkový počet cestujících za rok 2017 byl 21 404. Přitom ještě v roce 2013 byl celkový počet cestujících 104 469.¹²

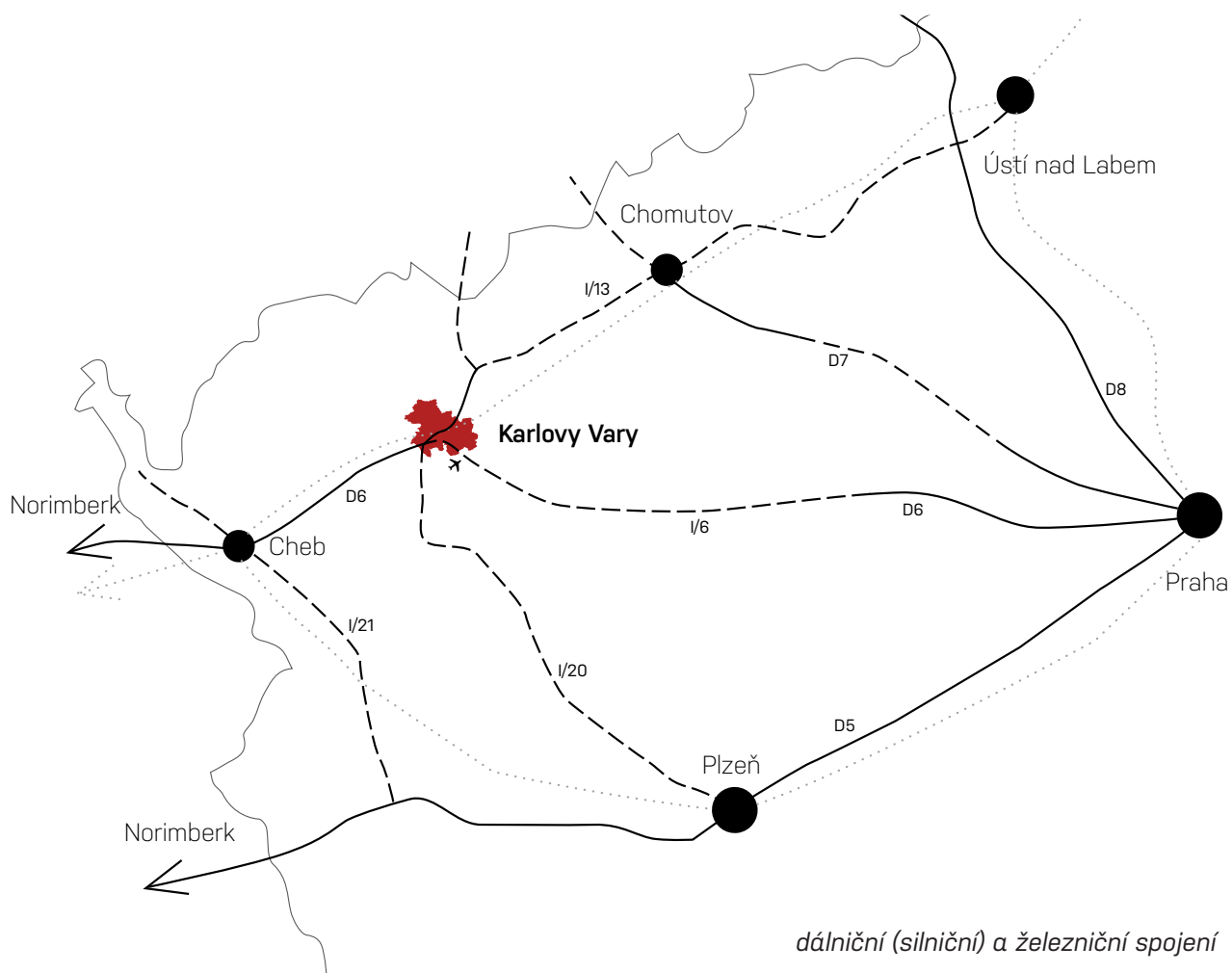
¹⁰ sčítání dopravy v roce 2016 [<http://scitani2016.rsd.cz/content/doc/41-04.jpg?v=2016b>] [cit. 2018-01-10]

¹¹ Karlovy Vary chtějí zavést sdílené půjčovny kol [https://www.tyden.cz/rubriky/relax/zabava/karlovy-vary-chteji-zavest-sdilene-pujcovny-ko_460601.html] [cit. 2018-01-10]

¹² letiště Karlovy Vary [https://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B_Karlovy_Vary] [cit. 2018-01-10]



počet návštěvníků a počet přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních v roce 2017



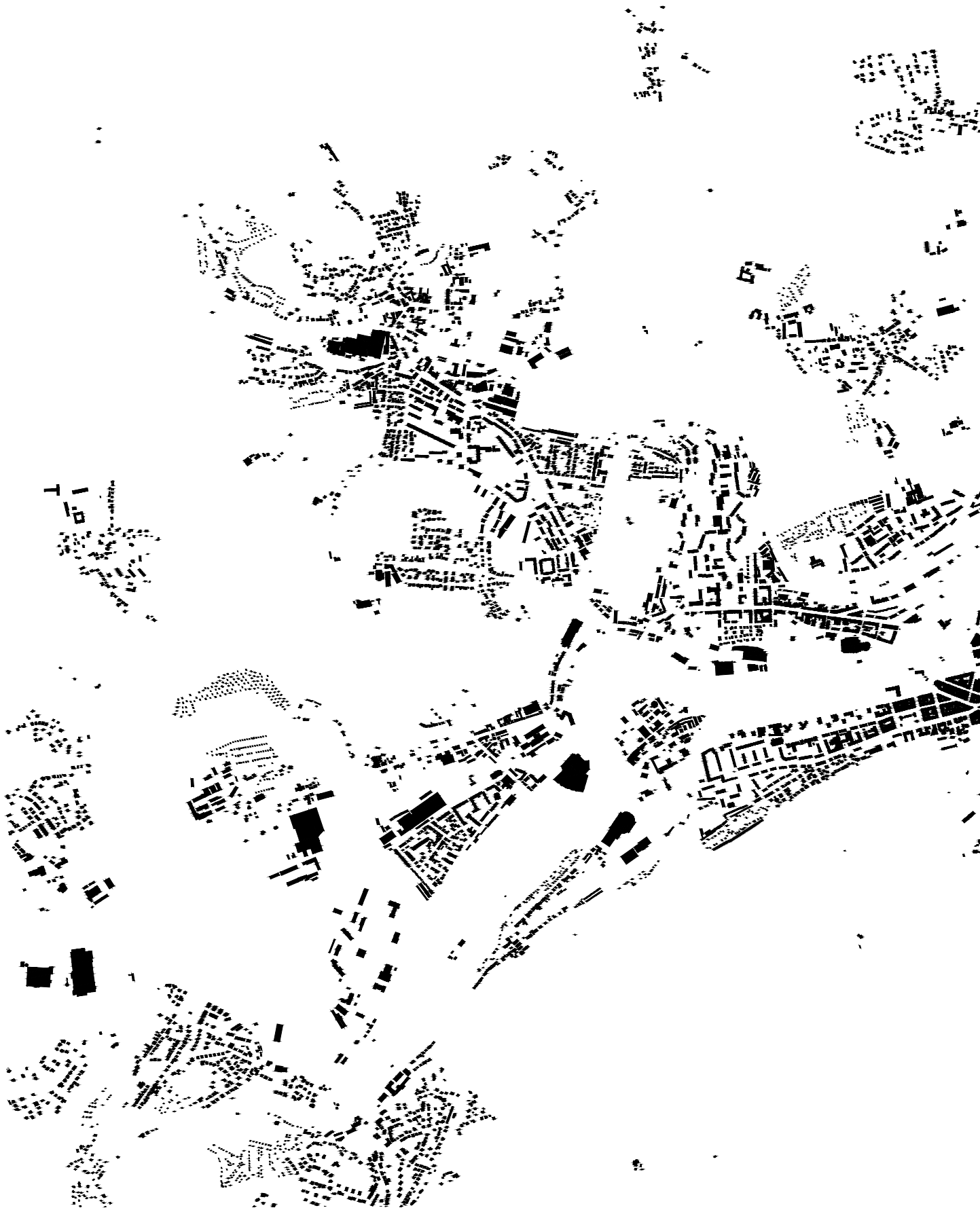
dálniční (silniční) a železniční spojení

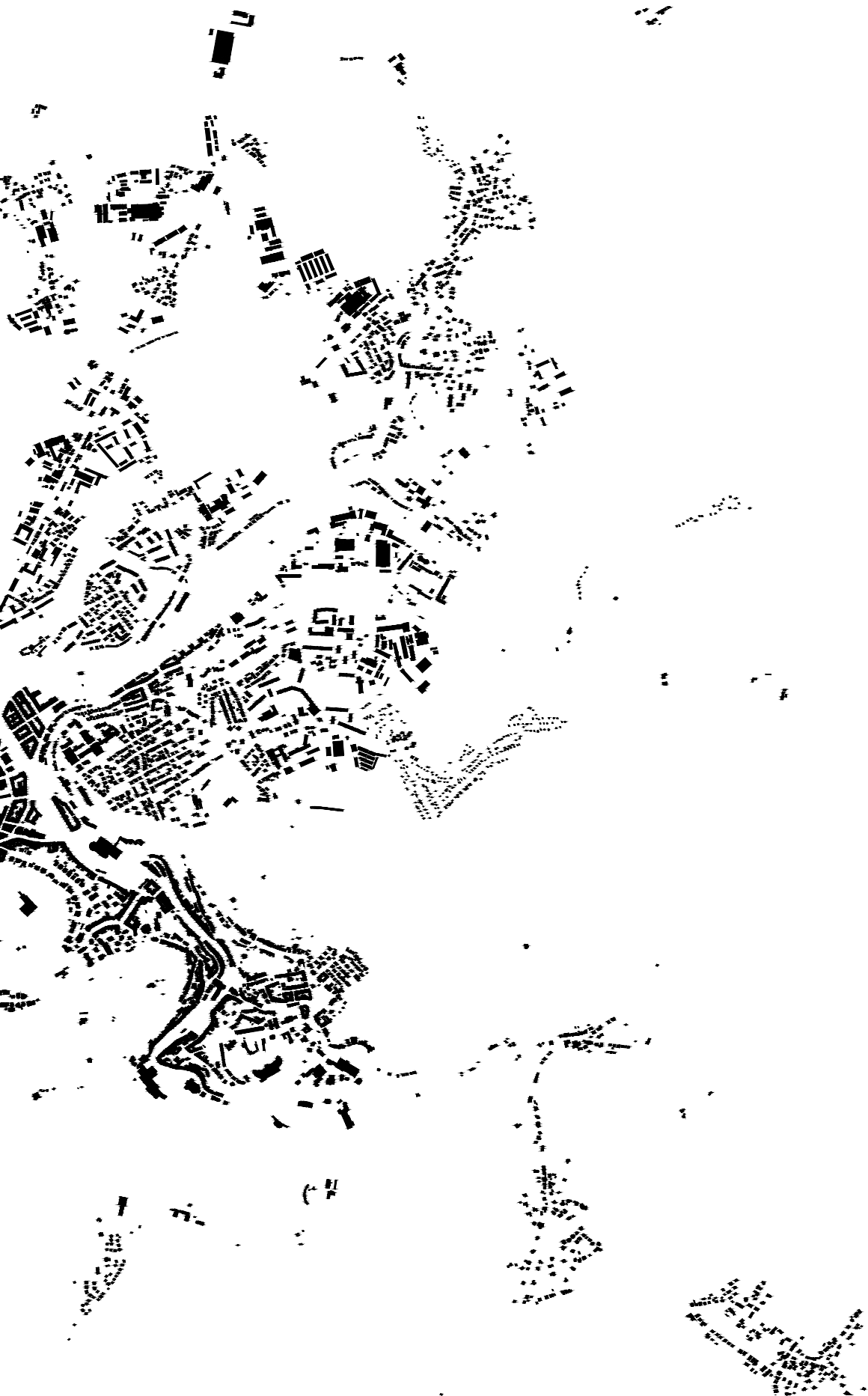












schwarzplan

ANALÝZA

24	historie
30	archivní mapy 1733 - 1863
34	císařský otisk celké aglomerace, 1943
36	archivní mapy 1870 - 1911
40	topografická mapa, 1952
42	kontaminace, 1952
44	letecké snímkování, 2008
46	historické fotografie významných památek a jednotlivých částí města
56	urbanismus města
56	image města
57	genius loci
57	zhodnocení
58	morfologie
59	doprava
61	schéma MHD
62	vrstevnice a nejvýznamnější vrchy v okolí
64	silniční a železniční spojení ve městě
66	obyvatelstvo
68	realitní trh
70	využití území
72	vybavenost
78	typologie
79	osobní pohled

HISTORIE

Karlovy Vary se vyvíjely především v údolí řeky Teplé. Snahou této kapitoly je ale také stručné zaznamenání vývoje celé aglomerace a nalezení původu dnešních složitých vazeb ve městě.

1350-1604 – ZALOŽENÍ

Karlovy Vary jsou jediné město, které Karel IV. nechal založit. Bylo to právě při lovu, kdy král v loketské oboře podle známé pověsti objevil kolem roku 1350 horké vřídlo. Karel IV. vodu užil a nechal v ní léčit své nohy. Již kolem roku 1358 nechal okolí říčky Teplé osídlit a pojmenoval městečko podle svého jména Karlsbad.

Již v roce 1370 získaly Karlovy Vary statut města. Za vlády Václava IV. poskytl městu statut otevřeného města bez opevnění. Karlovy Vary tudíž nikdy neměly opevnění, jsou přirozeně chráněné vysokými kopci v okolí.

Terénní reliéf předznamenal vývoj města. Příkré svahy neumožňovaly pravidelnější založení zástavby a jednotlivé domy se obracely do veřejného prostoru svými mohutnými štíty.

Již v roce 1508 získaly Vary statut veřejných lázní a jejich známost pronikla i za hranice jako Lázně u Chebu k Lokti. Zástavba se poměrně rychle rozrůstala a zabírala přístupnější části údolí říčky Teplé. Město již mělo dva kostely (dnešní kostel sv. Máří Magdalény a kaple sv. Ondřeje), špitál, tržiště, 40 měšťanských domů a na 200 koupelen.

Poměrně důležitá fakta, která vedla k dnešní roztržitosti Varů jsou o okolních vsích. První osídlení na Karlovarsku bylo tehdejší hradiště Sedlec, již v 9-10. stol. a to až do přibližně roku 1234, kdy se hlavním správním střediskem díky své nedobytné poloze stal Locket. V druhé polovině 14. stol. začínala vznikat středověká sídelní síť. Poměrně malá sídliště se seskupením dvorců vznikala kolem řeky Ohře, šlo o manství loketského hradu. Do konce 14. stol. vznikly kromě Sedlece také Tuhnice, Doubí, Drahovice, Bohatice, Jenišov a Stará Role.

1604-1850 – OD BAROKA KE KLASICISMU

V roce 1604 celé Vary postihl požár a celé město lehlo. Zničenému městu byly odpuštěny na 5 let daně a byl mu darován lenní statek Tuhnice. Již v té době město vlastnilo dvorce Starou Roli, Drahovice, Rybáře, Tuhnice, Horní a Dolní Dvory. Nově koupily i Dalovice a Všebořovice. Většina těchto dvorců a vsí se nacházela oproti Varům v přístupnějším terénu, nedaleko od města a blízko zdroje vody nebo brodu. Tyto vsi tak sloužily především jako zásobování města různými surovinami a v případě požárů či povodní sloužily i jako dočasné útočiště. Později se staly i zdrojem uhlí, porcelánu, železa apod.

Třicetiletá válka město příliš nepostihla, zasloužila se ale o úbytek návštěvnosti. Po třicetileté válce se začalo město výrazně rozrůstat. Stále však na středověkých půdorysech a vlivem Chebska a Saska, zejména jako hrázděné konstrukce.

To se začalo měnit začátkem 18. stol. Ve městě již bylo 300 domů a začaly se stavět lázeňské stavby, v dnešní poloze Grandhotelu Pupp Saský a Český sál a především kostel sv. Máří Magdalény dokončený roku 1737 podle projektu K. I. Dientzenhofera.

V roce 1759 město opět postihl katastrofální požár. To ale vedlo k zastavovacímu plánu a výstavbou klasicistních lázeňských objektů. Změnila se také kompozice města, řeka Teplá se stala dominantní osou, začala se stavět nábreží a vznikly okázale široké promenády. Vznikly malé pavilony nad prameny, které se později staly kolonádami, divadlo, okrasné zahrady a 9 dřevěných mostů.

V roce 1829 vznikl upravovací plán od J. Esche. Lázeňská zóna se rozšířila až k soutoku s Ohří a vznikla velmi četná síť stezek v okolních lesích s mnoha drobnými klasicistními a romantickými stavbami. Vznikl jeden z prvních silničních obchvatů v Čechách vedoucí nad městem na pravém břehu řeky, dnešní ulice Na Vyhliďce. Ta předznamenovala další zastavění kopců od řeky až k silnici.



pohled na město, podle J.Schindlera z roku 1652

hrázděné domy vlivem Saska postavené po povodni 1604, v popředí Vřídlo, kostel sv. Máří Magdalény, Zámecký vrch



pohled na město od východu, hrabě L. Buquoy, kol. 1811

Karlovy Vary před započítím zastavovacích plánů a mohutné výstavby, kostel sv. Máří Magdalény podle K. I. Dietzenhofera

1850-1938 – ZLATÝ VĚK VARŮ

Ve druhé polovině 19. stol. se město začalo rozrůstat mimo údolí Teplé. Do té doby pouze zemědělská krajina postupně zanikala novou výstavbou. Především zásluhou vybudováním nynějšího Chebského mostu v roce 1869 a plynárny v Tuhnicích v roce 1867.

Druhá polovina 19. stol. zaznamenala největší rozvoj města. Pro toto období se vžil označení Zlatý věk Karlových Varů. Překotný hospodářský i stavební rozvoj nastal po napojení na železniční síť v roce 1870-1871. Počet návštěvníků se ztrojnásobil. To bylo spjato se zvýšenou stavební aktivitou a přilákáním významných architektů především z Vídně. Vznikly již do dnes zachovaná sanatoria, lázně, kolonády. Pro mohutný stavební vývoj se ujmulý zastavovací plány. Byla postavena synagoga, anglikánský a pravoslavný kostel. Všechny stavby v duchu romantismu se snahou dát městu zdání světovosti.

Překotný vývoj města byl orientován směrem k nádraží, osou se stala dnešní třída T. G. Masaryka. Největší význam pro architektonický výraz Karlových Varů měl světově proslulý ateliér Fellner & Helmer. Postavil Vřídelní, Tržní a Sádovou kolonádu, Městské divadlo, Císařské lázně, Slavnostní sál Grandhotelu Pupp, Národní dům, Goethovu vyhlídku a další. Pokles stavebního vývoje nepřestal ani po katastrofické povodni v roce 1890, kdy zemřel nejznámější starosta města Eduard Knoll. Právě za jeho vlády nastal největší rozvoj města. Po povodni byla postavena dnešní přehrada Březová (dostavěna 1934).

Ve městě můžeme nalézt mnoho různých stylů, novogotický Poštovní dvůr, rokokové divadlo, secesní dům Zawojski či empírové Alžbětiny lázně. Na přelomu století je vztah k vídeňskému prostředí narušen vlivem německým kulturním okruhem. Začínají se stavět mohutné stavby s použitím kamene, například obrovský hotel Imperial nad městem.

Začátek 1. sv. války znamená ukončení Zlatého věku Karlových Varů. Tento věk dal městu světoznámý věhlas a význam na světové lázeňské mapě. O městu se mluvilo jako o nejvýznamnějších lázních v Evropě.

Téměř současně ale také probíhal vývoj území podél Ohře. Karlovy Vary se staly důležitým hospodářským a správním centrem. Vše začalo výstavbou Chebského mostu v roce 1869, následně železnice a také plynárny. Byly postaveny konečně i výrobní budovy, soud a škola.

Velký rozvoj zaznamenaly Rybáře, Tuhnice a Drahovice. Rybáře zaznamenaly díky železnici asi nejrychlejší vývoj. Ještě v roce 1843 měly pouze 203 obyvatel, v roce 1910 již 10 579 obyvatel. Stará část byla souvisle spojena s novou, která se rozrůstala kolem nádraží. Ujmul se i pravidelný rastr budov, vznikl nový kostel, hřbitov a dokonce i první krematorium v regionu.

Obdobný vývoj zaznamenaly i Drahovice. Tehdejší původní dvorec na dnešním náměstí Václava Řezáče kompletně srostl s městem. V roce 1877 byla dostavena nemocnice a opět byl nastaven pravidelný rastr pro výstavbu vil.

O městu se tehdy mluvilo jako o aglomeraci velkoměstského charakteru. Vše bylo řízeno podle zastavovacího plánu s přísně danými regulativy. Příznivý charakter terénu konečně umožnil pravoúhlý uliční rastr a vzniklo první opravdové náměstí, dnešní náměstí dr. Milady Horákové. Tyto zastavovací plány byly kvalitně zpracovány a umožnily vytvoření živého a fungujícího organismu.

Do roku 1938 se podařilo postavit poměrně velkou část nynějšího správního centra města. Kvůli velkým vzdálenostem mezi bývalými sídelními útvary ale celá aglomerace nesrostla dohromady. Jednotlivé části se vyvíjely bez zastavovacích plánů, ale spíše podél hlavních komunikací. Což vyústilo až do dnešní situace. Tento vývoj města se řadí mezi vývojově nejpozoruhodnější novodobé městské celky v českých zemích.

Roku 1928 došlo administrativně k vytvoření velkých Varů připojením Tuhnic, Drahovic a Rybář. Připojením těchto částí město získalo v případě Tuhnic plynárnu a velkou územní rezervu, v případě Drahovic velký městský hřbitov a plochy pro městské vily.

Po první světové válce byla z významných staveb postavena funkcionalistická poliklinika, keramická škola v Rybářích, krematorium a dnes již



katastrofická povodeň v roce 1890

Mlýnská kolonáda v pravé části, po povodni vybudovaná přehrada



celkový pohled na Karlovy Vary od západu v roce 1900

velká část dodnes zachovaného lázeňského centra, řídké osídlená krajina v pozadí

nestojící kostel na náměstí Milady Horákové.

Samostatný vývoj zaznamenala Stará Role. Ta vždy byla spjata s porcelánem a byla považována za průmyslovou obec bez větších kvalit. Její vývoj byl spjat s železničním a silničním spojením a nenajdeme zde žádné pravidelné uspořádání.

2. sv. válka veškerý vývoj zastavila a naopak nastal ještě větší úpadek po odsunu německého obyvatelstva.

1938-1989 – TOTALISMUS

Po roce 1945 v lázeňském centru nastal úbytek obyvatelstva o razantních 87 %. V roce 1930 zde žilo 1 446 Čechů a 20 856 Němců. Z toho zde bylo 2 120 židů. Přitom židovská komunita byla jedna z nejvýznamnějších v zemi, založili sklárnu Moser a synagoga patřila k nejhonosnějším stavbám svého druhu v Evropě. Dá se tak říci, že z původního obyvatelstva zde nezbyl skoro nikdo. V celé aglomeraci před válkou žilo dohromady 63 506 obyvatel v 3 988 domech. První bombardování v roce 1944 poničilo domy v centru města – hlavní poštu, kino Čas, hotel Weber a kino Elite v Rybářích a domy před dnešním Thermalem a Tržnicí. Bombardování v roce 1945 zničilo horní i dolní nádraží. Dolní Rybáře a Tuhnice zachvátily požáry. Bylo zničeno 171 domů, především v Rybářích to znamenalo asanování velké části města, prakticky zanikla ulice Nádražní spojující Horní nádraží. Toto nejkratší spojení nádraží s městem se nepodařilo nikdy obnovit. Lázeňská část byla bombardování ušetřena.

Karlovy Vary čekal podobný osud jako většinu sudetských obcí. Pokračovalo zanedbávání údržby a následná demolice. Klasická paneláková struktura nemohla, kromě Růžového vrchu, být využívána kvůli různě roztrášené stávající zástavbě. Zavedl se tak pouze jeden druh panelového domu, tzv. „karlovarský oblastní typ“, nutno říci že poměrně odpudivého. Především v Rybářích (sídlíště Růžový vrch a Čankovská) byly nahrazeny domy z první republiky panelákovou zástavbou jednoho typu a vznikla obrovská sídlíště. Tyto sídlíště pomohly blíže propojit Starou Roli, Bohatice a Rybáře. Další mohutná panelová výstavba byla ve Staré Roli, Drahovicích a Tuhnicích. V Tuhnicích vzniklo deset 11

patrových věžáků narušující kompozici města.

Velké změny nastaly v komunikačním systému, byla postavena první část průtahu, nové mosty přes Ohří a různé průrazy nových silnic. Zásahy do stabilizovaných částí byly však malé. Nutno říci, že se zkrátily dojezdové vzdálenosti mezi jednotlivými částmi města a mohla být rozvinuta městská hromadná doprava.

V 70. letech docházelo k dalším demolicím. Hotelu Thermal ustoupilo několik městských domů a nakonec i škola. Postavil se hotel Bristol na místě bývalé synagogy a současná Vřídelní kolonáda, která měla být původně součástí většího zásahu do středu lázeňského města, který měl spojit jednotlivé kolonády. Kvalita těchto staveb však dosahoval mimořádných kvalit. Byl zbourán také nádherný funkcionalistický kostel a byl místo něho postaven dnešní magistrát.

Od roku 1992 je lázeňské centrum městskou památkovou zónou. Po revoluci pokračovalo zkracování dojezdových vzdáleností, byl dokončen průtah města, který se stal bariérou napojení Rybář k Tuhnicím, bylo asanováno území Dolního nádraží. Hodně „zbytkových ploch“, které ležely mezi jednotlivými částmi města zabraly obchodní haly či sklady.

Po válce v roce 1950 žilo v celém městě 41 136 obyvatel. Vrcholem byl rok 1980 s 56 992 obyvateli, od té doby počet lidí trvale klesá.

Po revoluci se začali vracet cizinci, především Rusové a nyní i Němci. Ruský vliv vedl v posledních letech ke stavebním zásahům do historického centra většinou však nevalné architektonické kvality.



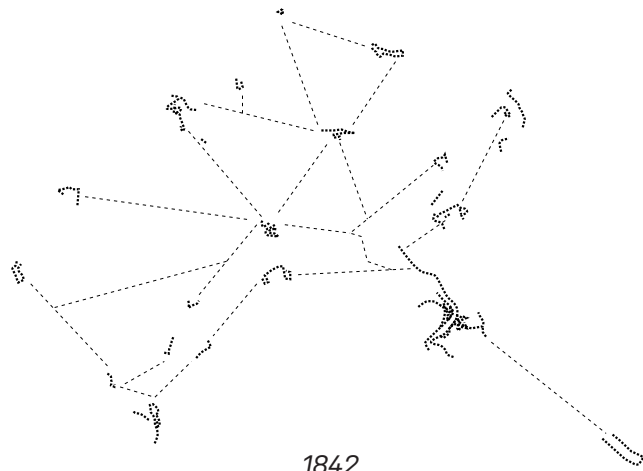
Chebský most roku 1923

*most z roku 1871 předznamenal Zlatý věk Karlových Varů, spojil lázeňské centrum
s železnicí*

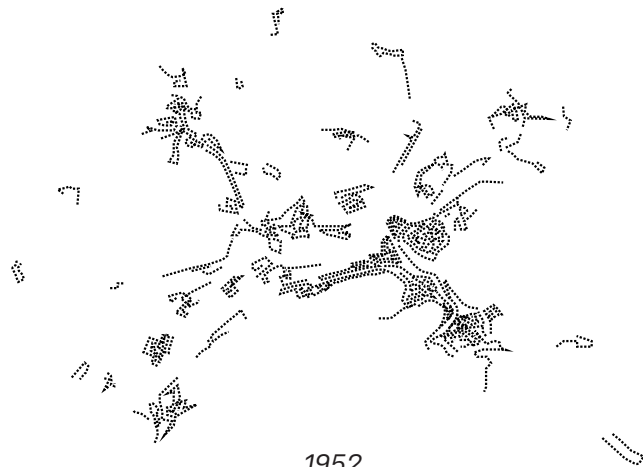


panelová výstavba v Tuhnicích, 1970

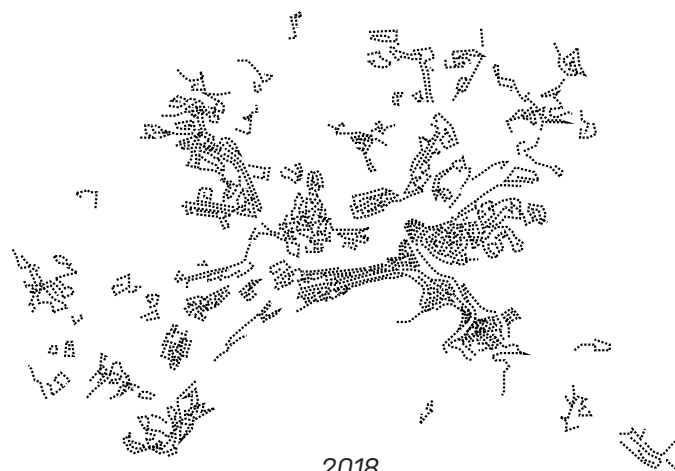
v přímé návaznosti na historické centrum



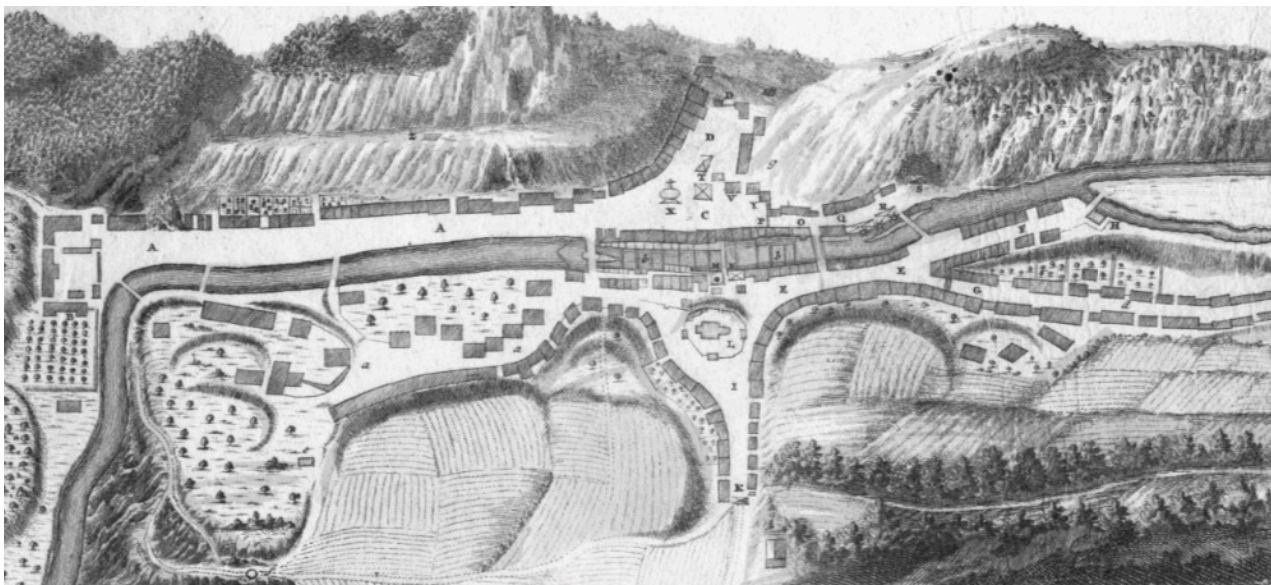
1842



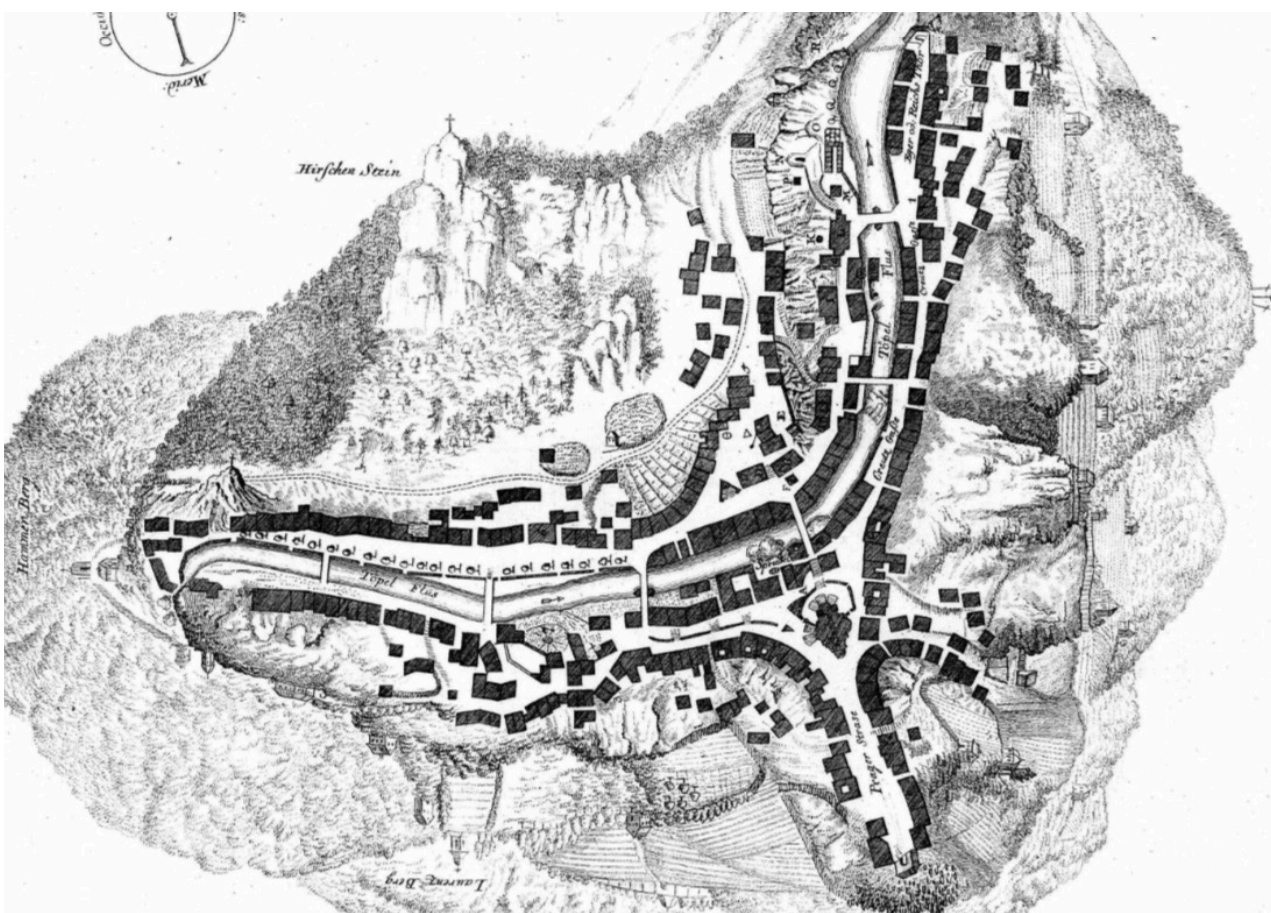
1952



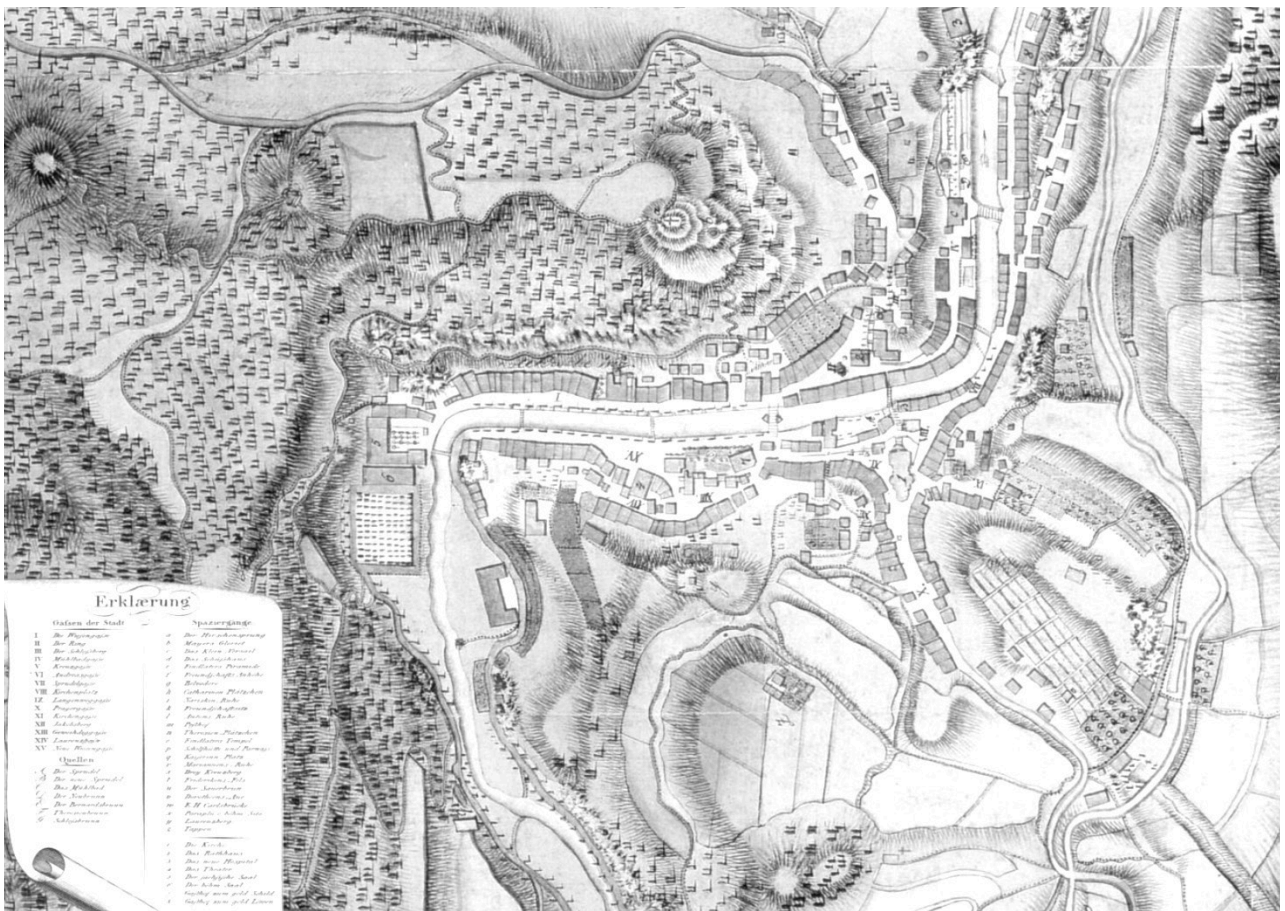
2018



nejstarší půdorysný plán města z Prospektu 1733



Plán města, Dr. David Becher 1789

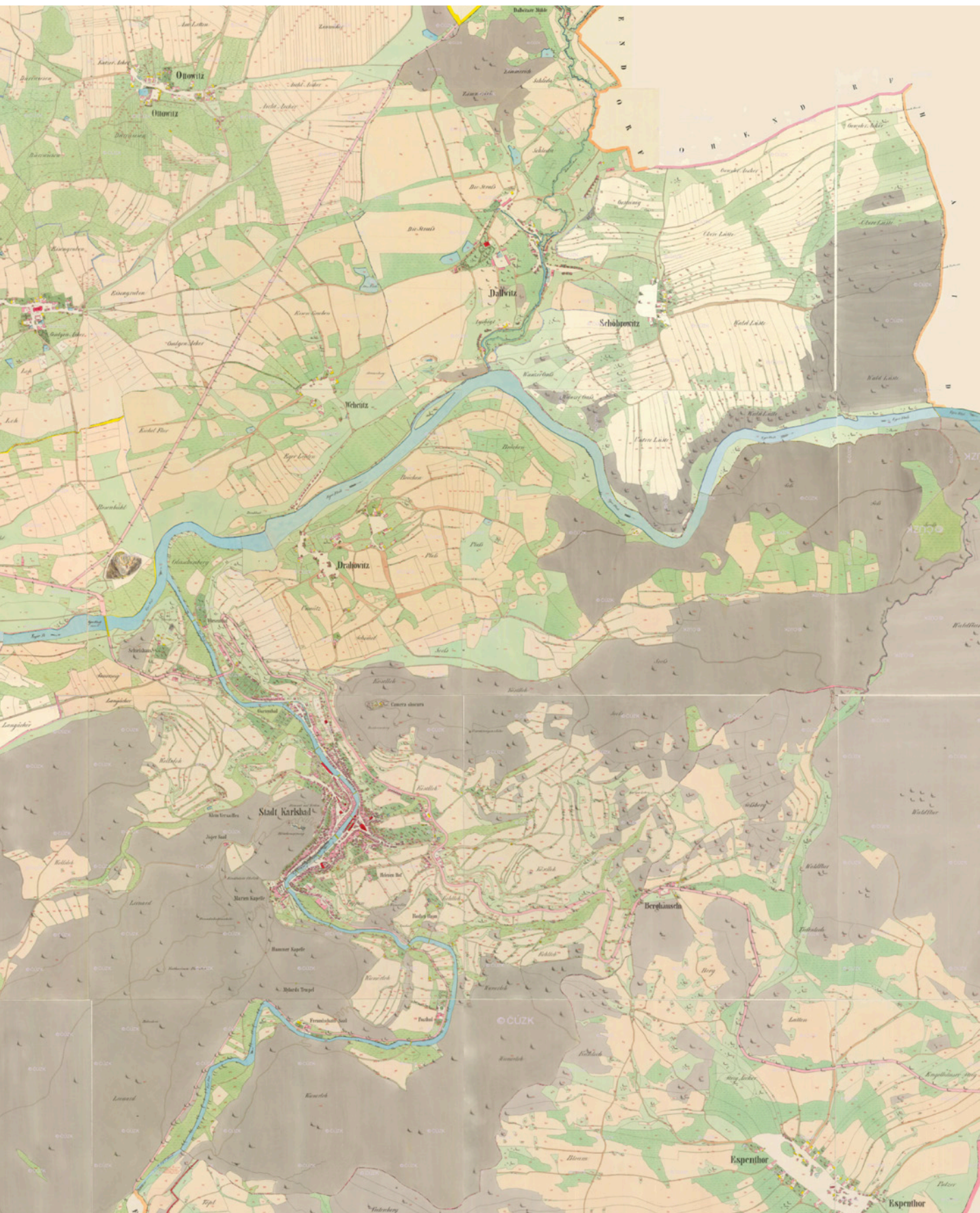


půdorysný plán města z roku 1813



císařský otisk stabilního katastru 1842

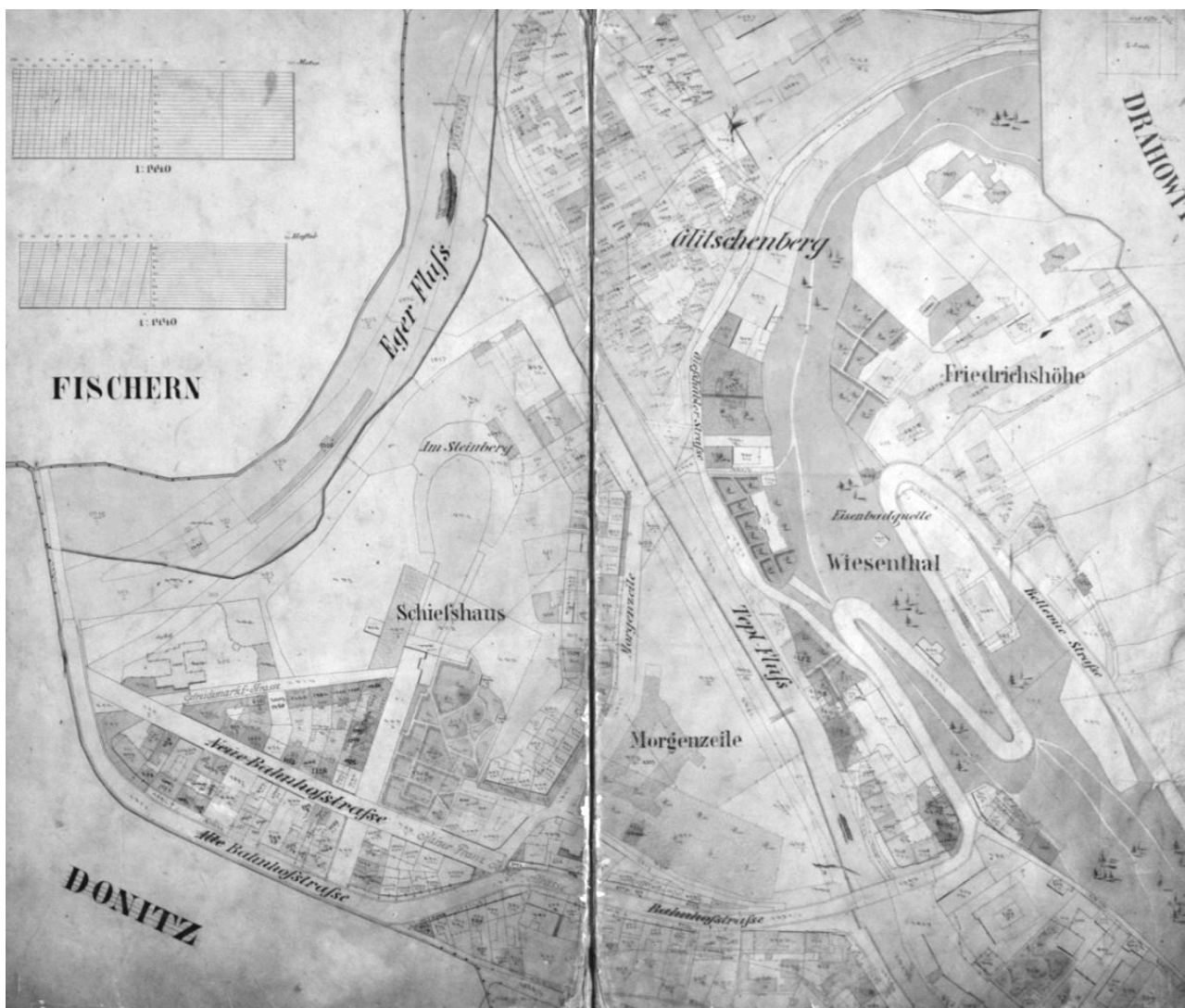




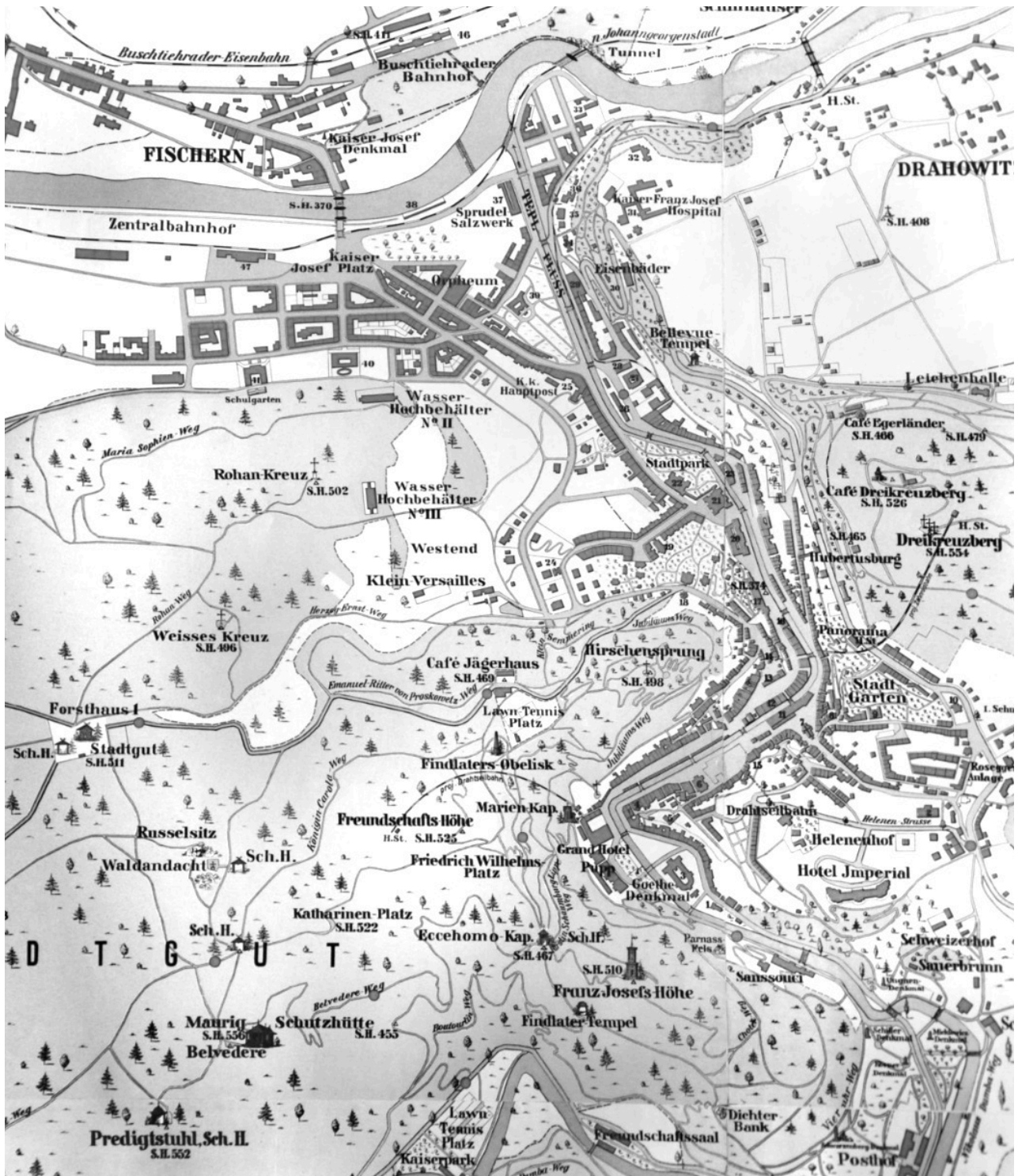
císařský otisk stabilního katastru 1842, celá aglomerace



mapa promenád, 80. léta 19. století



mapa dnešní administrativní části města, 1884



mapa města a promenád, 1911





topografická mapa, 1952





kontaminovaná místa, 1952





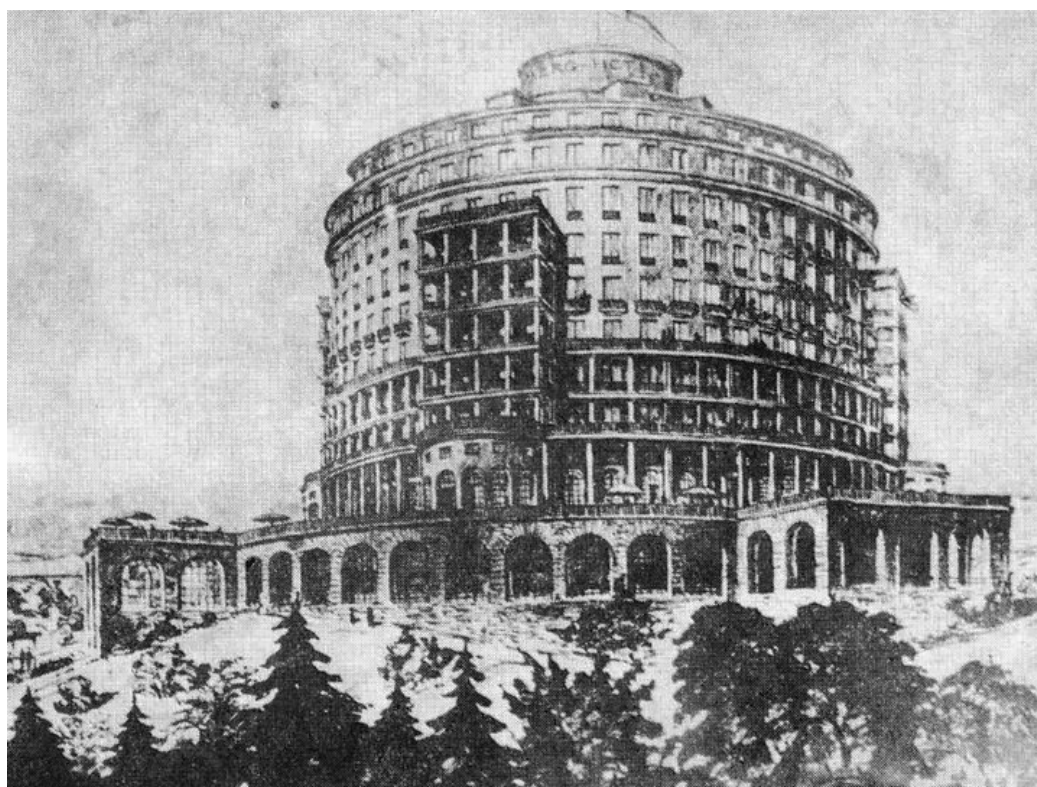
letecké snímkování, 2008



synagoga z roku 1877, zničena 1938



lanovka na Dianu, 1926



návrh hotelu na Třech křížích

měl být centrem rozsáhlé lanovkové sítě, která by spojovala všechny kopce v okolí



vilová čtvrť Westend, 1898



litinová Vřídelní kolonáda, zbořena 1939



Mlýnská kolonáda



rozhledna Diana, 1915

*lázeňské lesy jsou protkané hustou sítí stezek lemované
drobnými stavbami*



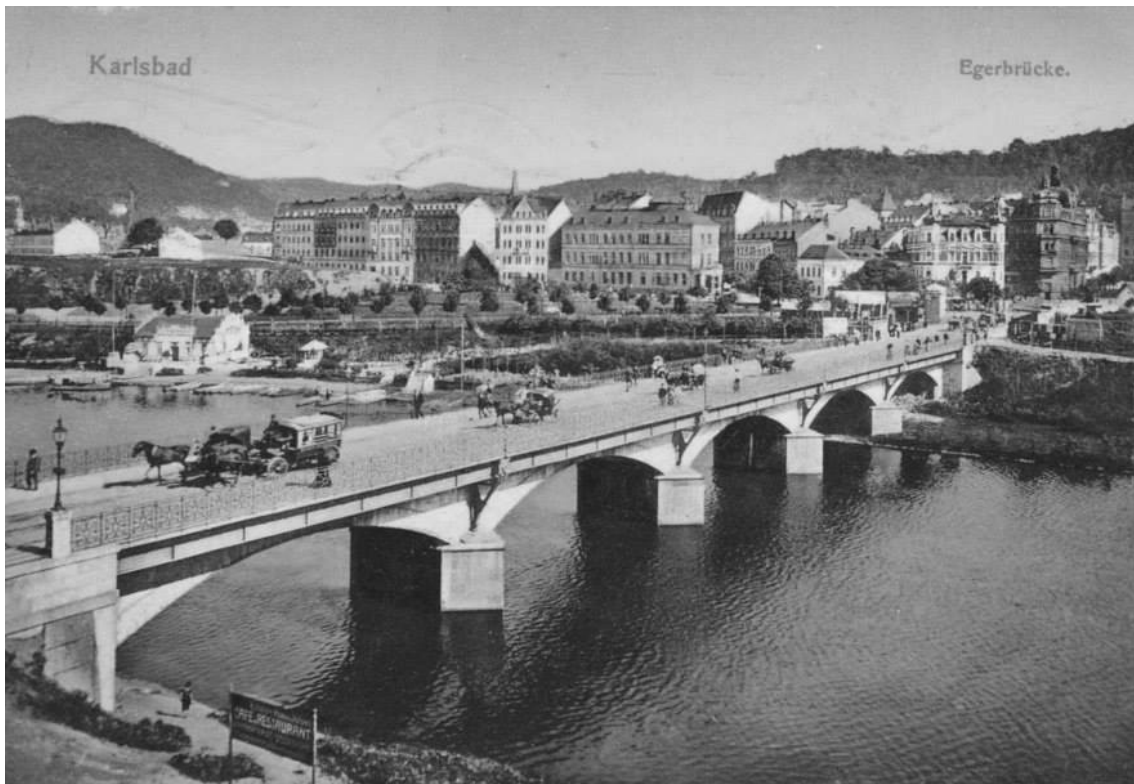
Císařské lázně, 1898



Sadová kolonáda, pavilon zbořen 1965



divadlo



Chebský most s plovárnou a přístavem pro parníky, 1905



dnešní administrativní část města, 1908



pohled přes Chebský most do Rybář, 1930



hotel Imperial



Masarykův most, v pozadí Čerták, 1930



Drahovice před 2. sv. válkou



Sokolovská ulice u pivovaru v Rybářích, 1912



později vybombardovaná část Rybář, před 2. sv. válkou



plovárna v Rybářích, 1937



kostel Panny Marie ustavičné, zbořen 1986



hotel Thermal, 1993

*volně čerpáno z: Program regenerace Městské památkové zóny Karlovy Vary 2014 - 2024, Mgr. Lubomír Zeman a kol., 2014
Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, 2. díl, Karel Kuča, Praha 1997*

Vřídelní kolonáda a její okolí, stavebně - historický průzkum a architektonicko - historické zhodnocení, ing. Václav Kouba, 2017

Karlovarský patriot, Jaroslav Fikar, 2016

zdroje fotografií a map: Obrazem: Karlovy Vary — historické snímky [<http://prirodakarlovarska.cz/clanky/574-obrazem-karlovy-vary-2-historicke-snimky>] [cit. 2018-01-10]

Město během staletí [https://www.facebook.com/pg/Karlovy-Vary-Karlsbad-Carlsbad-293398758209/photos/?tab=album&album_id=293447138209] [cit. 2018-01-10]

Kostel Panny Marie ustavičné pomoci [<http://www.pamatkyaprirodakarlovarska.cz/karlovy-vary-kostel-panny-marie-ustavicne-pomoci>] [cit. 2018-01-10]

Program regenerace Městské památkové zóny Karlovy Vary 2014 - 2024, Mgr. Lubomír Zeman a kol., 2014

Archivní mapy ÚAZK [<http://archivnimapy.cuzk.cz/mapy>] [cit. 2018-01-10]

Kontaminovaná místa [<http://kontaminace.cenia.cz/>] [cit. 2018-01-10]

Karlovarský patriot, Jaroslav Fikar, 2016

URBANISMUS

Karlovy Vary z hlediska urbanismu představují autentický a velmi integrální celek v podobě, jakou disponoval ve svém vývoji před druhou světovou válkou. Centrum města vykazuje mimořádnou integritu a autenticitu dochovaní své urbanistické struktury. Naopak okrajové části města představují spíše nesourodý vývoj.

V Karlových Varech se na velké ploše vnitřního i blízkého vnějšího lázeňského území dochovala v téměř intaktním stavu historická urbanistická struktura i jedinečná skladba budov lázeňské architektury. To je dáno souhrou specifických historických podmínek.

Úloha ochrany přírodních pramenů měla v každé etapě prioritu. Vždy přinášely prosperitu městu a měly regenerující účinky. S tím byl spjat rozvoj infrastruktury a architektury.

Lázeňské centrum, typicky lineární město, představuje rozdílnou strukturu oproti dalším částem města. Středovou osou je řeka Teplá, ta se stala základem kompozičních prvků. Všechny promenády a kolonády jsou orientovány podél řeky, jejich význam je díky tomu podtržen. Přestože se jedná o morfologicky složité území, vždy hrály hlavní roli pohledové osy. Proto můžeme vidět vygradované hmoty budov na konci těchto os nebo kostel sv. Máří Magdalény orientovaný podle okolních kopců.

Směrem k soutoku s Ohří na lázeňské centrum plynule navazuje obchodně správní centrum. Zde byla vytvořena široká obchodní ulice T. G. Masaryka, navazující ulice Moskevská a na ní napojené prostorné náměstí, důležité správní, úřední a školní budovy. Urbanismus této části patří mezi ojedinělé městské celky v českých zemích.

Celková struktura intravilánu i extravilánu kombinuje architekturu, urbanismus, zahradní architekturu a úpravu krajiny unikátním způsobem, který zahrnuje okolní krajinu do zastavěného prostředí, a to jak funkčně, tak vizuálně.¹⁴ Urbanistická struktura města přináší ucelený doklad vývoje lázeňství a spoluvytváří komplexní obraz tohoto vývoje. Centrum příliš nepoznamenalo

ani bombardování za 2. sv. války a ani následná komunistická éra. Díky tomu můžeme mluvit o poměrně zakonzervované rozlehlé a kompaktní lázeňské zóně. Bombardování naopak velmi zasáhlo čtvrť Rybáře, čímž zaniklo kompaktní spojení Rybář s centrem.

Charakteristickým aspektem je rozdělení města na strukturálně různé části podle lázeňských ploch, obytných čtvrtí a blízkých příměstských čtvrtí ve spojení s železniční dopravou.

Právě dopravní infrastruktura byla předpokladem rozvoje celé aglomerace. Město se rozvíjelo na bývalých dvorcích a později podél komunikací vedoucích do centra. Na těchto okrajových částech neexistovaly zastavovací plány a mezi nimi vznikala tzv. brakový prostor.¹³

Urbanismus okolních částí města je kombinací novověkého osídlení, rychlého vývoje za Zlatého věku Karlových Varů, nekoncepční stavby panelových domů a rozrůstající se sídelní kaše v posledních letech.

Mezi těmito částmi města se nachází prostory, které jsou zabrány nekvalitní výstavbou obchodně-průmyslových hal, dopravní infrastrukturou nebo leží ladem. Transformace takovýchto vnitřních rezerv města je možností města jak zabránit vzniku dalších sídelních kaší. Rozloha města a vzdálenosti mezi jednotlivými body zájmu v posledních letech dorostla do neobvyklých rozměrů a stává se ekonomickou přítěží města.

Forma uspořádání celého města je těžko porovnatelná s jinými českými či zahraničními městy. Lze mluvit o atypu kombinující lineární a rastrové uspořádání. Kostofovou systematikou lze strukturu charakterizovat jako kombinaci urbánních hroznů, různorodého města a vepsané paměti a tradice.

GENIUS LOCI

Základním předpokladem duchu místa města je lázeňství, okolní krajina a historizující architektura.

Důležitou, psychologicky silně působící roli se hrává poloha lázní v hluboce zaříznutém říčním údolí Teplé, jež je ze všech stran obklopené zalesněnými vrchy. Okolní historizující slohy a tradice spjaté s prameny vyvolávají v mysli člověka pocit tradice, romance a klidu.

Vnímání města je závislé na počtu strávených dní ve městě. Účinky léčivých pramenů jsou jedním z aspektů pocitového hodnocení místa.

Genius loci¹⁵ lázeňské části města je neodmyslitelně spjata s prameny. Význam této části se ale v průběhu let mění. Čistě lázeňská funkce dodává místu klid a pohodu. Je také ale předpokladem vysokého průměrného věku návštěvníků a s tím spjatým zaměřením zábavních funkcí. Nepřímým důsledkem se stává úbytek rezidenční funkce a stále větší zakonzervovanost lázeňské části. Ta se příliš nevyvíjí a občané města ztrácí důvody k návštěvě lázeňské části. Ve večerních hodinách se proto duch místa mění z klidného lázeňského na mrtvý a bezduchý.

Duch místa jednotlivých městských částí je těžko uchopitelný. Celá aglomerace je roztržštěná a zachycení pocitů je velmi proměnlivé, rozdílné a komplikované.

IMAGE MĚSTA

Obraz města se začal vyvíjet v období Zlatého věku Karlových Varů a dodnes je s touto dobou pevně spojen.

Karlovy Vary jsou známé jako lázeňské město a město, kde se odehrává mezinárodní filmový festival.

V období před 1. sv. válkou se jednalo o největší lázně v Evropě s mezinárodním věhlasem. Znakem úspěchu se staly místní speciality a výrobky které se dostaly daleko za hranice regionu.

Jednou z nejdůležitějších komodit jsou minerální vody – Mattoni. Za hranice regionu se dostal také likér Becherovka, Karlovarské lázeňské oplatky, Karlovarský suchar, rohlík či knedlík.

Obraz města je v podvědomí návštěvníků plně spjat s lázeňstvím. Karlovy Vary jsou největší české lázně a díky svému historickému stavebnímu fondu prezentují významný soubor urbanistických, architektonických, kulturně – historických, uměleckých a estetických hodnot, jejichž význam je potřeba chránit a rozvíjet.

Osobní pohled na město se nachází v závěru této kapitoly.

Image města jakožto záznam prostorových vazeb ve městě se nachází na začátku další kapitoly.

¹³ *Brakový prostor – je to, co zůstává po proběhlé modernizaci, Rem Koolhaas, Architektura v informačním věku, Zlatý řez, Praha 2005, str. 95-106*

¹⁴ *Program regenerace Městské památkové zóny Karlovy Vary 2014 - 2024, Mgr. Lubomír Zeman a kol., 2014*

¹⁵ *Genius loci, Christian Norberg-Schulz: K fenomenologii architektury, Praha, 1994*

MORFOLOGIE

Karlovy Vary jsou městem na soutoku řek Teplé a Ohře. Právě řeka a morfologie okolní kopců jsou hlavním jevem, který ovlivňoval vývoj struktury města.

Svažitost kopců a poměrně úzké břehy řeky Teplé umožnily rozvíjet město především podél řeky. Karlovy Vary jsou tak typicky lineárním městem s jasnou středovou osou. Avizovaná morfologická omezení předznamenala vznik menších osad v terénně přístupnějších částech kolem řeky Ohře. Zde se proto začaly ve 20. stol. vyvíjet nové Karlovy Vary, vznikly právě spojením menších osad v blízkosti lázeňské části Karlových Varů.

Karlovy Vary jsou městem v sepětí Slavkovského lesa – pahorkatinou jenž pomáhá k akumulaci vod, které v údolí vyvěrají jako léčivé prameny a také slouží jako terapeutická krajina.

V této krajině najdeme vrchy, které slouží jako vyhlídky a cíle terapeutických vycházek. Nejvyšším kopcem v přímé návaznosti s městem

je Vítkův vrch s 642 m n. m. a Goethova vyhlídka s 641 m n. m.

Levý břeh Ohře je charakteristický mírným profilem a pozvolným přechodem v Krušné hory. Vzhledem k vývoji města hrála významnou roli skála pod dnešním Horním nádražím. Ta zabránila vzniku nádraží v bližší poloze k lázeňské části. V tomto místě je údolí Ohře nejužší a je tak svým způsobem oddělena západní část města (Tuhnice) od východní (Drahovice). Tato skutečnost má zásadní vliv na vedení základních sítí infrastruktury.

Valenovou systematikou, která popisuje město na základě vztahu krajiny a města, lze charakterizovat Karlovy Vary jako město v údolí.

Geologicky jsou Karlovy Vary bohaté ale komplikované. Nachází se zde ložiska hnědého uhlí a především kvalitního kaolinu kolem Sedlece. Území kolem Vřídla je středem vývěrové zóny karlovarské zřídelní struktury.



DOPRAVA

Karlovy Vary leží na nedokončené dálnici D6 spojující okresní města Cheb, Sokolov a Karlovy Vary s hlavním městem Prahou. Železnice, která předznamenala mohutný rozvoj města, spojuje Karlovy Vary s Chebem a dalšími podkrušnohorskými městy.

Plánované dokončení dálnice do Prahy je 2026. Poté by se měl začít stavět severní obchvat kolem města. Středem města v současnosti vede čtyřpruhový průtah s mimoúrovňovými křižovatkami a s intenzitou dopravy 25-27 tis. vozidel /den.¹⁰ Směrem na Ostrov se za městem mění průtah v rychlostní silnici.

Město obsluhuje dvojkolejná elektrifikovaná železnice Ústí nad Labem - Cheb. Smysl železničního spojení je i do budoucna spíše v regionálním významu.

S ohledem na ztíženou možnost parkování, morfologii území a účel území je zde významná funkce městské autobusové hromadné dopravy. Kvůli velkým vzdálenostem mezi jednotlivými částmi města, což vychází ze spojování tehdejších osad v jedno město (viz historie), zde funguje 19 denních a 2 noční linky. MHD ve městě je významně dotováno městem. Celkem 79,4 mil. za rok 2017, např. město Cheb (32 tis. obyv.) dotuje MHD 13,3 mil. Kč.¹⁹ MHD Karlovy Vary provozuje také příměstské linky do Ostrova, Jáchymova, Božího Daru, Lokte, Kolové a Březové. Hlavní dopravní uzel MHD je Tržnice. Terminál regionální a nadregionální autobusové dopravy je na Dolním nádraží. Uvažuje se o vybudování nového terminálu buď v současné poloze nebo u Tržnice.

Ve městě fungují dvě pozemní turistické lanovky, pozemní Diana a tunelová k Imperialu. Lanovka na Tři kříže nikdy nebyla dostavena a druhá lanovka na Imperial byla zrušena. Uvažuje se o vybudování kabinové lanovky na Vítkův vrch (u letiště) a pozemní lanovky od Thermalu k plánovanému parkovacímu domu v Drahovicích.

Lázeňské centrum kolem řeky Teplé je zónou se zvláštním povolením vjezdu. Cyklodoprava po městě nemá velkou tradici, ale budují se cyk-

lostezky zejména podél Ohře. Na začátku roku 2018 se plánuje zavedení sdíleného půjčování kol se 20 stanovišti a 150 koly.¹¹

Město disponuje mezinárodním letištěm. Pravidelná linka je pouze do Moskvy. V posledních letech se létalo také do Petrohradu, Jekatěrinburg, Ťumene, Izraele, Německa, Ázerbájdžánu a Uzbekistánu. Celkový počet cestujících za rok 2017 byl 21 404. Přitom ještě v roce 2013 byl celkový počet cestujících 104 469.¹² Na velkém úbytku cestujících se podepsal úbytek ruské klientely a také nezachycení aktuálních trendů letecké dopravy. Omezením je šířka vzletové dráhy, která ovlivňuje bezpečnost a délka dráhy, která zamezuje přímým spojením ze vzdálenějších destinací jako je např. Tchaj-wan. Zájmy státu, respektive kraje jsou v rozšíření letiště a vzletové dráhy tak aby bylo schopno plnit požadavky leteckých společností. Zájem o linky do K. Varů v posledních letech projevily společnosti Aeroflot (do Moskvy), Ryanair (do Londýna) a AZAL (do Baku).²⁰ Realizovaná je ale v současnosti pouze ta od Aeroflotu, Ryanair se rozhodl létat z Pardubic, což je kromě šířky dráhy (tzn. bezpečnosti) způsobeno i nedostatečným dálničním spojením Karlovy Vary - Praha.

Přestože počet letů za posledních 5 let z Ruska výrazně klesl, ruská klientela si zvykla létat na letiště do Prahy a na návštěvnost města to již nemá příliš velký dopad. Naopak se zvýšil počet soukromých letů, který se již podílí na 52 % veškerých zisků letiště.²¹ Spádová oblast letiště je celý Karlovarský kraj, Plzeňský, Ústecký, část Středočeského a část německého pohraničí.

Silniční doprava ve městě v dopravních špičkách poměrně houstne, v kritických hodinách jsou páteřní komunikace v celém městě ucpané. Odlehčení nepřinesl ani dokončený průtah dálnice D6 městem, spíše naopak. Aut naopak přibýlo a dojezdové vzdálenosti se zkrátily, což vedlo k nárůstu hustoty dopravy na hlavních dopravních tazích města. Hlavní proudy dopravy, tzn. ulice kde doprava nejvíce houstne jsou rovnoběžné ulice s řekou Ohří, jsou to ulice Západní v Tuhnicích, Sokolovská v Rybářích, Chebská ve Dvorech a jako výpadovka na Nejdeck ulice Závodu Míru ve Staré Roli. Všechny

tyto ulice jsou napojeny na jeden dopravní uzel na Rozcestí u Koníčka. Zde celkový počet aut za den dosahuje až 40 000, pro střed města neúnosné číslo, zvláště když všechny křižovatky jsou řešeny jako okružní.

V průběhu posledních 50 let se uvažovalo o různých variantách obchvatu severně od města. V 60. letech byly plány na tzv. velký obchvat. Poslední územní plán z 90. let počítá se dvěma variantami malého obchvatu, ani jedna z nich ale neřeší město jako celou aglomeraci a neumožňuje řešení obchvatu jako dálnice, tzn. s maximální rychlostí 130 km/h. V roce 2010 vznikla územní studie tzv. velkého obchvatu a tato varianta je zanesena i v ZÚR kraje. V roce 2013 začala být uvažována i varianta jižního obchvatu, který by se odklonil od dnešní silnice I/6 v Bochově a napojil by se až v Sokolově. Tím by se zkrátila délka dálnice z Chebu do Prahy o 7 %, vyhnula by se bohatým ložiskům kaolinu a přinesla by nižší finanční zátěž pro stát.

V roce 2016 byla vyhotovena nová územní studie tzv. velkého severního obchvatu, která by vedla od střešnice za Všeborovicema, Otovicema, Čankovem, Starou Rolí, kolem Pečeren a napojila by se u Jenišova na dnešní D6. Tato studie navazuje na předchozí z roku 2010, řeší ale detailněji návaznosti radiálních tras do města a uvažuje o dalším přínosu pro město.¹⁶

Podle studie by obchvat výrazně přispěl k odvedení tranzitní dopravy z křižovatek a komunikací v okolí průtahu. Stavba obchvatu by dle provedených prognóz v roce 2040 převedla intenzity

okolo 30 tisíc vozidel denně. Rok 2040 je často zmiňovaný rok dostavby. Podle územní studie z roku 2016 začne kolabovat doprava ve městě po dostavbě dálnice D6 z Prahy v roce 2026. Proto je potřeba urychlit přípravu obchvatu.

Zároveň by obchvat umožnil přeměnu průtahu v městskou třídu, nového mostu z Tuhnic do Rybář a s tím spjatou novou celkovou humanizaci tohoto dopravně zatíženého prostoru města. Územní studie navrhuje přeložku silnice II/220 z Nejdku jako obchvat Staré Role. Přeložka by dále vedla podél železnice a tunelem pod Rybářemi k novému mostu až do Tuhnic.

Tato přeložka by ulehčila ulicím Sokolovská, Železniční a Závodu Míru. Prakticky by se jednalo o obchvat Staré Role a Rybář a především by pomohla odvést více aut z centra na obchvat. V platném územní plánu je uvažována i přeložka této silnice od Nejdku přes Sedlec a Otovice s napojením v Bohaticích na Pražský most.

V současnosti vzniká studie na nový most spojující Rybáře a Tuhnice, tzv. Charkovský most. Problematické napojení vzniká v Rybářích. Současné zájmy města vedou k mimoúrovňovému křížení s průtahem a napojením na ulici Sokolovskou u pivovaru. Tato varianta však vytváří uprostřed města další velké mimoúrovňové křížení a zabraňuje případnému humanizování průtahu po dostavbě obchvatu, zároveň by další křižovatka na Sokolovské přinesla ještě větší hustoty dopravy na již už tak přetížené komunikaci.



Varianta tunelu pod pivovarem a napojením na tzv. obchvat Staré Role umožňuje přeměnu průtahu na městskou třídu a zároveň výrazně ulehčuje dopravě v ulici Sokolovské.

V roce 2015 také vznikla studie na nové vlakové zastávky. Stala se podkladem pro nový připravovaný územní plán a počítá s větším integrováním železnice do městské hromadné dopravy. Trasování železnice ve městě kopíruje rozložení zástavby a proto by nové zastávky měly urychlit osobní dopravu ve městě. Vzniknout by měly nové zastávky v Bohaticích, Rybářích, Tuhnicích a Staré Roli.¹⁸

Trasa přeložek a obchvatu jsou v mapě na str. 64, 65 zobrazeny červenou barvou. Čísla znázorňují počet aut/24 hod ze sčítání dopravy v roce 2016 a 2010.¹⁷

¹⁰ Sčítání dopravy v roce 2016 [http://scitani2016.rsd.cz/content/doc/41-04.jpg?v=2016b] [cit. 2017-01-10]

¹¹ Karlovy Vary chtějí zavést sdílené půjčovny kol [https://www.tyden.cz/rubriky/relax/zabava/karlovy-vary-chteji-zavest-sdilene-pujcovny-koL460601.html] [cit. 2018-01-10]

¹² Letiště Karlovy Vary [https://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B_Karlovy_Vary] [cit. 2018-01-10]

¹⁶ Územní studie severozápadní části obchvatu Karlových Varů, Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o., 2015

¹⁷ Celostátní sčítání dopravy 2016 [http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx] [cit. 2018-01-10]

¹⁸ Nové vlakové zastávky v K. Varech, Ing. arch. I. Richtr, 2015

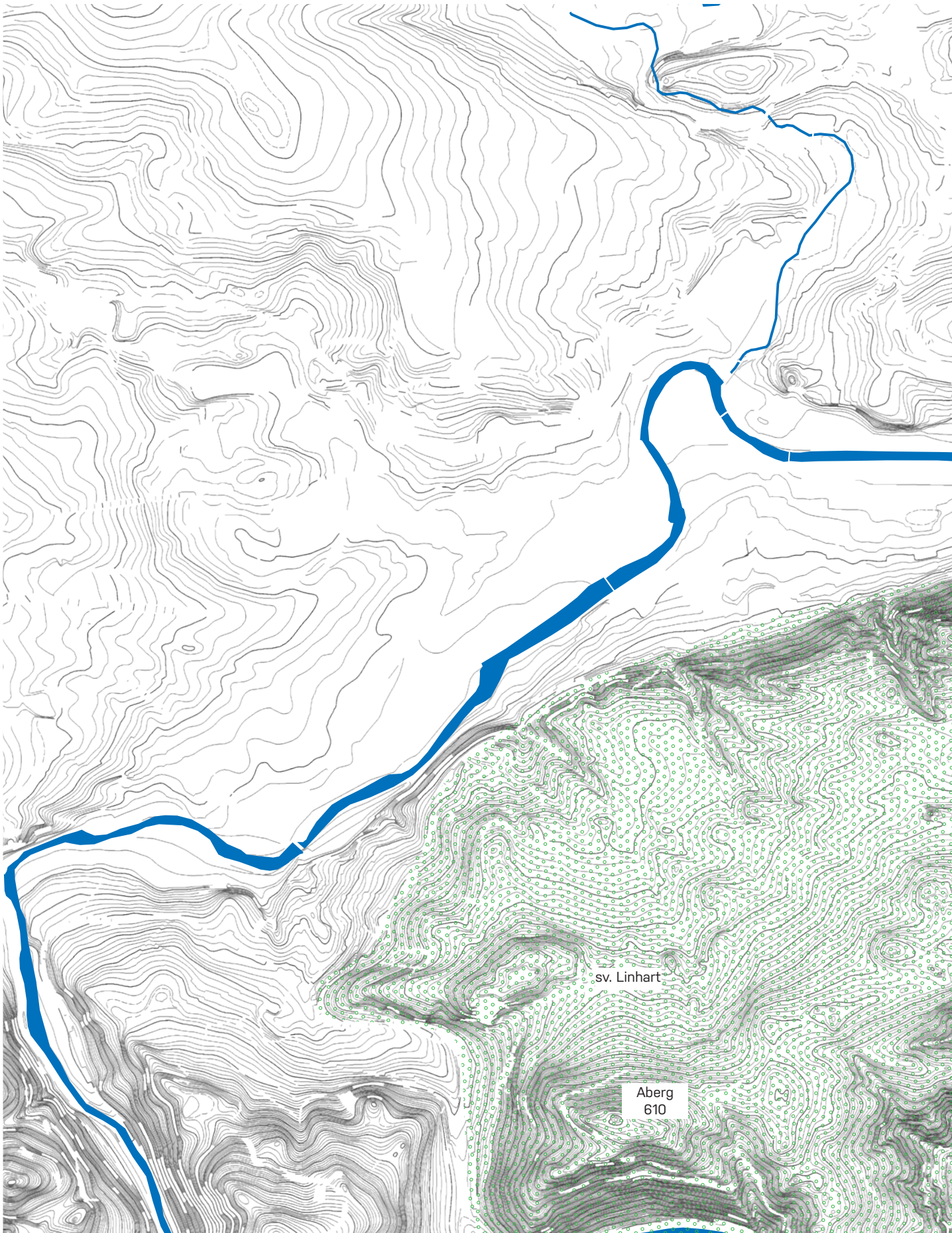
¹⁹ wikibudgets.org [https://cz.wikibudgets.org/w/karlovy-vary-2017] [cit. 2018-01-10]

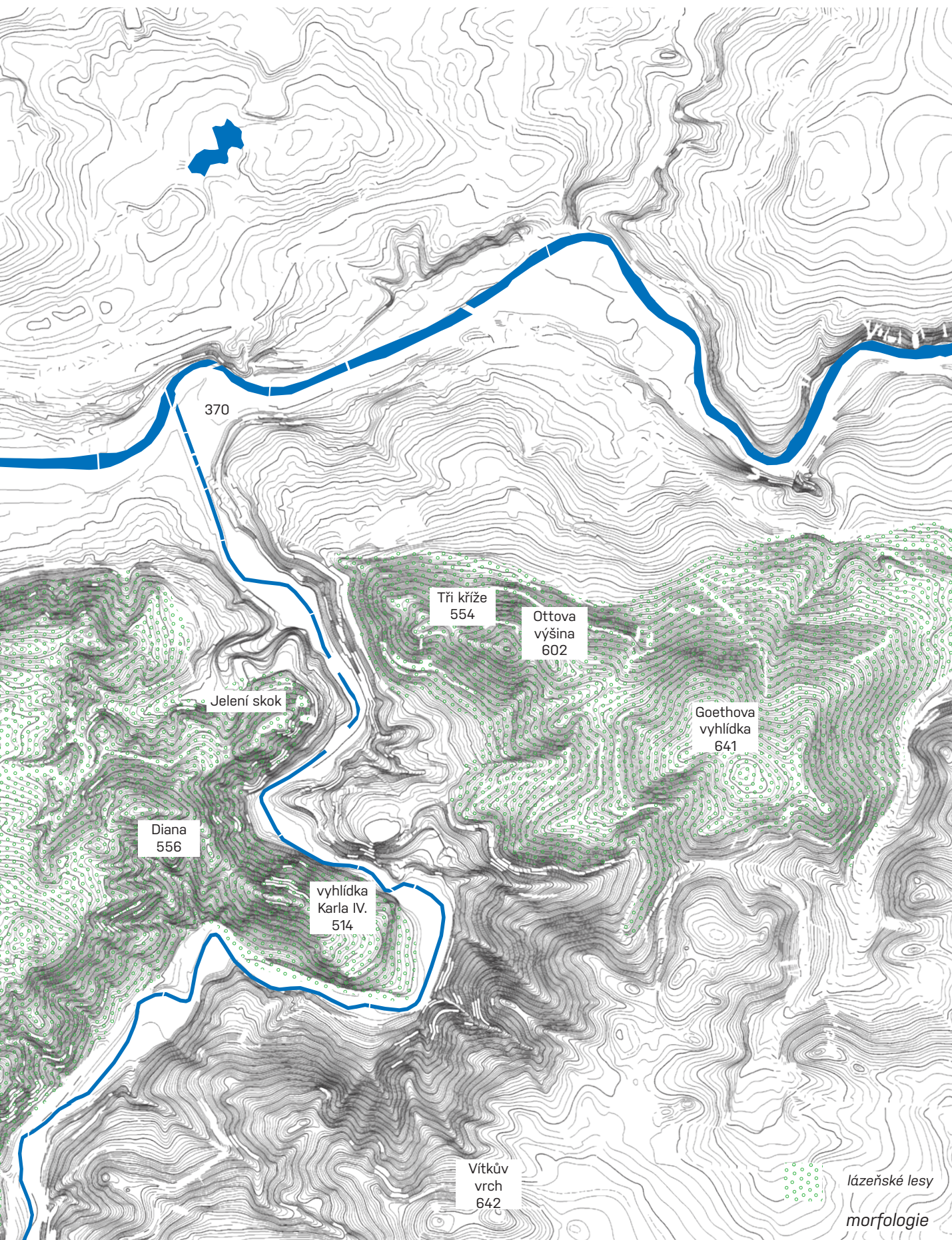
²⁰ Karlovarské letiště ztrácí linku do Baku. Ale sní o Izraeli a Německu [https://vary.idnes.cz/letiste-karlovy-vary-linka-do-baku-d58-/vary-zpravy.aspx?c=A160621_2254742_vary-zpravy_ba] [cit. 2018-01-10]

²¹ TZ: Karlovarské letiště hlásí obrát k lepšímu [http://www.airport-kvary.cz/cs/6-549-1-media_tiskova-zprava-karlovarske-letiste-hlasi-obrat-k-lepsimu-pocet-odbavenych-terminalovych-cestujicich-v-roce-2017-mirne-vzrostl.html?com=1] [cit. 2018-02-10]

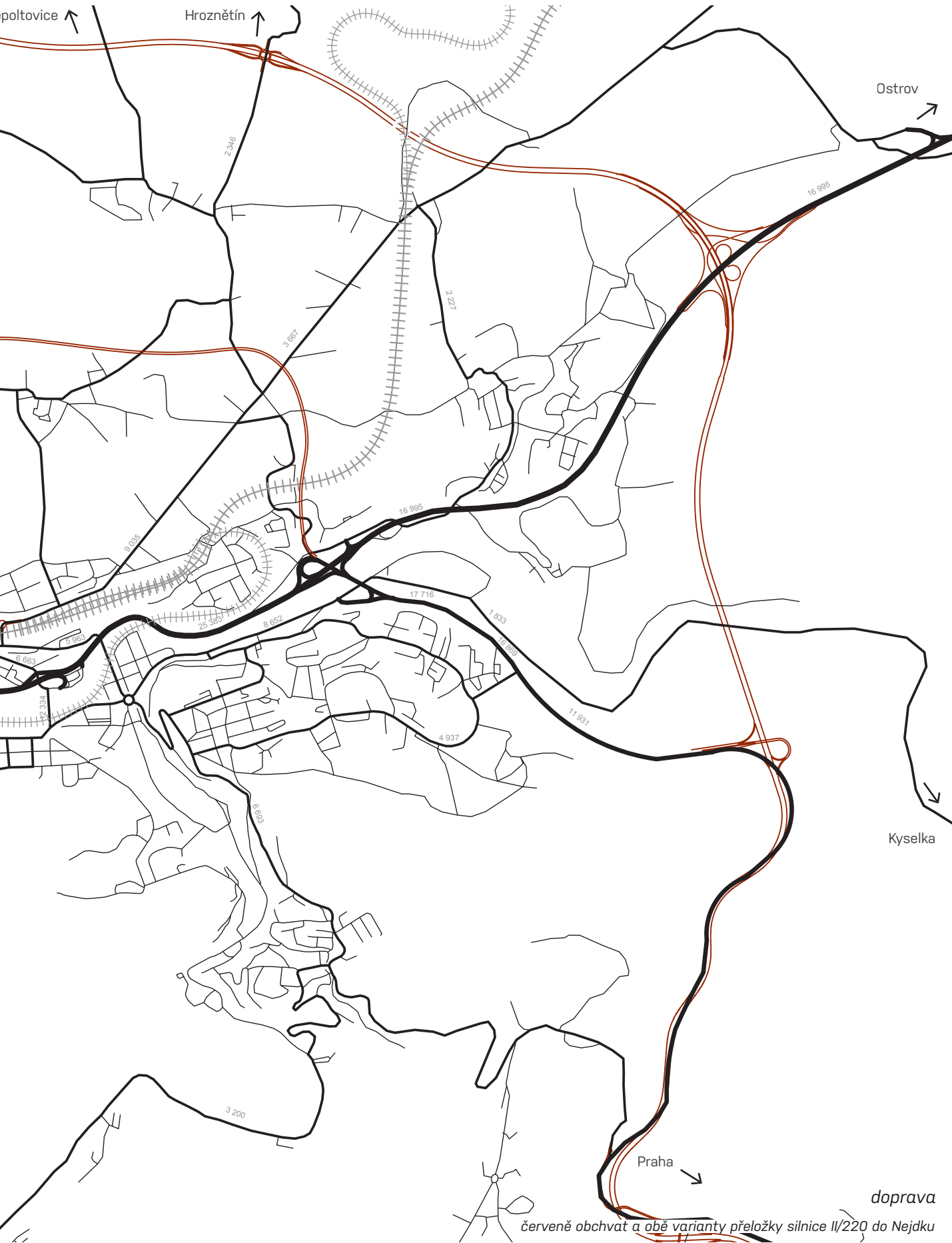


schéma denních autobusových linek MHD a železniční tratě s uvažovanými zastávkami









OBYVATELSTVO

Karlovy Vary lze stručně charakterizovat jako průměrně starou populaci, s vyšší průměrnou vzdělaností úrovní a s vyšším podílem žijících a pracujících cizinců.

Ve městě a v jeho přilehlých obcích působí řada středních odborných škol, zaměřených na vzdělávání v místních tradičních odvětvích. V posledních letech se v kraji objevuje řada dalších vysokoškolských institucí, které zde v nedávné minulosti vznikly nebo zde zahájily své aktivity včetně vzdělávacích. V Karlových Varech nyní funguje pobočka Univerzity Karlovy Fakulty tělesné výchovy a sportu – obor fyzioterapie.

Karlovarský kraj je populačně nejmenším krajem republiky. Je ale charakteristický mírným nárůstem obyvatel. Jeho geografická poloha a budovaná dopravní infrastruktura z něj činí zajímavé místo pro investice, podnikání a bydlení.

Ve městě trvale přibývá cizinců. Při sčítání obyvatel v roce 2011 jich bylo 7 710, což je více než 14 % a tvoří velmi podstatnou část obyvatelstva. Hlavními skupinami jsou Vietnamci, Němci, Ukrajinci, Rusové a Slováci.²²

Karlovy Vary sice trpí trvalým úbytkem obyvatelstva, ale především v posledních letech to způsobuje rozrůstání zastavěné plochy okolních obcí. V obcích, které přímo svojí zástavbou navazují na katastr Karlových Varů, tedy Jenišov, Hory, Otovice a Dalovice počet obyvatel od roku 2002 narostl z celkových 2897 na 4107, tedy o 42 %.²³ Je otázkou zda tyto katastry přilehlých obcí, které byly v 90. letech odtrženy, by neměly být sloučeny, tak aby nedocházelo k nekontrolovatelnému rozrůstání zastavitelné plochy do volné krajiny. Tato příměstská sídla mimo katastr města totiž na Karlových Varech parazitují. Rozrůstání zastavitelné plochy na okrajích města stojí město mnohonásobně více finančních prostředků než v rezervách uvnitř sídla.

Na přiložené mapě na str. 70 lze vidět zastavěné plochy celé aglomerace Karlových Varů. Jednoznačně lze říci, že se jedná o velmi roztržštěné město. Rezervy uvnitř města a to

i přímo v centrální části kolem řeky Ohře jsou obrovské. Často se na lukrativních částech města nachází nevhodný typ zástavby nebo nevhodné měřítko dopravní infrastruktury. Celé město se spíše od řeky odvrací místo aby v ní vidělo nějaký atraktor. Přitom řeka by měla být právě hlavním aspektem, které město propojí. Obytná, občanská a rekreační funkce ve městě jsou rovnoměrně rozprostřeny a nedochází k funkcionalistickému zónování, výjimkou je lázeňská část.

Průměrný věk je 44,9 let, stejně jako průměr ČR. 5 044 obyvatel má vysokoškolské vzdělání, 18 847 nemá maturitu – 44 %, což je méně než celostátní průměr 51 %. Karlovy Vary jsou ale výjimkou regionu. Karlovarský kraj lze charakterizovat jako relativně mladší populaci, s nižší průměrnou vzdělaností úrovní.²³

Populace v kraji v průměru stárne nejrychleji v republice (o 6 roků za posledních 20 let). Z kraje s nejmladší populací se do budoucna podle demografického vývoje bude stávat kraj s nejstarší populací. Nahrává tomu také fakt odchodu mladých vzdělaných lidí z kraje. Zájem vedení Karlovarského kraje je snižování počtu lyceí a gymnázií, tzn. že lidé požadující kvalitní vzdělání z kraje odchází. Nemluvě o nepřítomnosti vysoké školy. Z kraje se bude stávat kraj s průměrným nižším dosaženým vzděláním plným učňů. Uměle se tak bude snižovat vzdělanost kraje a ještě více se bude zvětšovat rozdíl mezi vzdělanějšími kraji Plzeňským a Středočeským. Z kraje se bude stávat ještě ekonomicko-sociálně slabší kraj než je tomu nyní.²⁴

Kapacita mateřských škol je ve městě naplněna a se zákonem o přijímání 2 letých dětí do MŠ v roce 2020 je možný očekávat kapacitní nedostatek. Řešením by se mohla stát výstavba předmateřských zařízení (dětských skupin).

Nezaměstnanost ve městě je podobně jako v celé republice na rekordní úrovni, konkrétně 3,18 %. Oproti roku 2013, kdy byla 8,87 %, se jedná o velký rozdíl. Podstatnou část tvoří zaměstnaní v lázeňství. Hodně lidí také dojíždí do okolních průmyslových zón, například v Ostrově. V roce 2011 denně vyjíždělo z města 7 199 lidí, převáž-

ně do zaměstnání. Do města dojíždělo celkem 8 673 lidí, z toho ale 2 350 dětí do škol.

82 % populace kraje žije ve městech, což je nejvíc v republice.

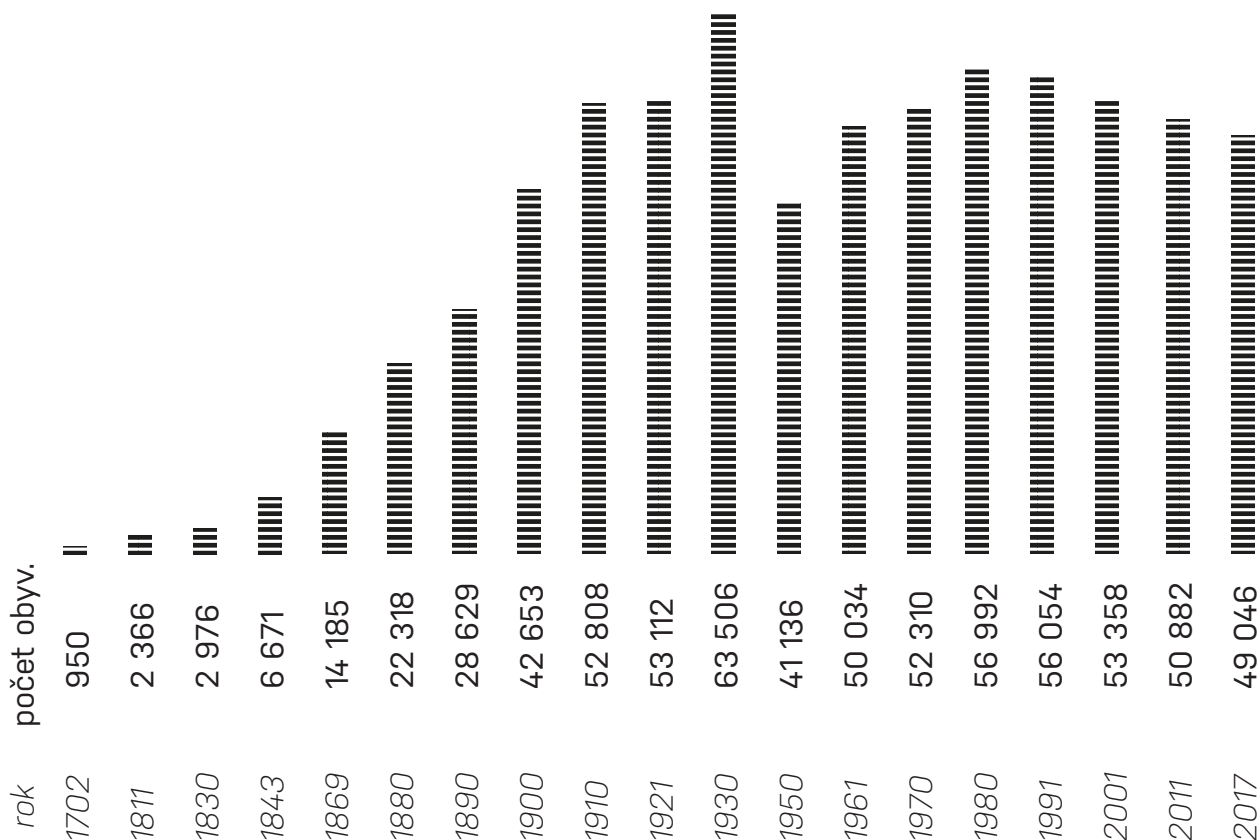
Celkově lze Karlovy Vary charakterizovat jako vývojově stabilní město. Nejvyšší podíl na tvorbě HDP má terciální sektor, tzn. cestovní ruch. Počet obyvatel by se do budoucna neměl příliš měnit. Karlovy Vary zaznamenávají podobný nárůst obchodu, stavebnictví, cestovního ruchu apod. jako průměr ČR. Lze očekávat ustálení současné situace. A to jak do počtu hostů v hromadných ubytovacích zařízeních, tak i do stavebního vývoje či nárůstu obchodu a průmyslu. Lze říci, že Karlovy Vary čeká pozvolný růst. Oproti Sokolovu, kde nastává mírný úpadek, a nebo naopak oproti Chebu, kde dochází k výraznějšímu nárůstu ve všech odvětvích a pomalu krajské město dohání.

²² Lidí v Karlových Varech ubývá, radnici bude stačit méně zastupitelů [https://vary.idnes.cz/lidi-v-karlovych-varech-ubywa-radnici-bude-stacit-mene-zastupitelu-1fd-/vary-zpravy.aspx?c=A140401_2051952_vary-zpravy_slv] [cit. 2018-01-10]

²³ ČSÚ – Karlovy Vary [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_af=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZE-MI_43_554961#w=pages/map/default.aspx] [cit. 2018-01-10]

²⁴ V regionech si pěstujeme ghetta... [https://video.aktualne.cz/dvtv/v-regionech-si-pestujeme-ghetta-viceleta-gymnazia-nemajismy/r~100998fc16471e880d30cc47ab5f122/] [cit. 2018-02-20]

²⁵ Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje karlovarského kraje - 2016, ČSÚ, 2017



REALITNÍ TRH

Počet dokončených bytů v roce 2016 byl v okrese Karlovy Vary o 41 % vyšší oproti roku 2015.²³ Naopak se ale začalo rekordně nízký počet bytů stavět. Stavební trh je tak poměrně nestálý. Ze střednědobého pohledu je ale situace na realitním trhu stabilní a vyrovnaná.

Průměrná cena pronájmu 1 m²/měsíc bytových prostor ve městě je 157 Kč. Průměrná cena za 1 m² bytu je 38 000.²⁶ Cena pronájmu i prodeje bytů je v posledních letech mírně stoupající, oproti ostatním krajským městům však podprůměrně. Lze říci, že se cena bytů ve městě blíží v republikovém průměru z mírně dražších k průměrným. Realitní trh ve městě je poměrně vyrovnaný. Průměrný byt 60 m² se ve městě prodává za 2,3 mil., např. v Chebu za 2,4 mil. a v Sokolově za 0,6 mil. Nemovitostní trh ve městě nevykazuje velké požadavky na výstavbu jako je to například v Chebu. Je ale zájem o kvalitní bydlení ve čtvrtích, kde je dobrá dopravní obslužnost a občanská vybavenost, tzn. Drahovice, Tuhnice a Rybáře, kde také cena bytů roste.²⁶

Na přelomu roku 2017/2018 byly dostaveny ve městě 2 velké bytové domy dohromady se 172 byty a téměř polovina byla prodána před dokončením. Rovnoměrně se prodávají byty 1+kk až 4+kk. Jako první byly prodány dražší byty ve vyšších podlažích.²⁸

Volné pozemky na stavbu rodinných domů se nachází na periferiích města a to především v částech Jenišov, Doubí a Tašovice. Jedná se ale o poměrně neatraktivní pozemky daleko od středu města bez návaznosti na MHD a občanskou vybavenost. Průměrná cena za m² volného pozemku napojeného na inženýrské sítě se zde pohybuje kolem 1 300 Kč.²⁶

V posledních letech se dostavělo podstatně více bytů než rodinných domů. To je dáno hlavně cenovou dostupností a také faktem, že bytové domy se staví v atraktivnějších lokalitách města. Zastavují se i volné proluky ve vnitřních rezervách města.

Zvyšuje se poptávka po domovech pro seniory,

na což v současnosti nabídka reaguje rozšiřováním domova pro seniory ve Staré Roli.

Běžný model rodinného bydlení je takový, že rodina raději volí byt ve středu města s dobrou občanskou vybaveností a napojením na páteřní trasy MHD než volné pozemky pro rodinné domy v okrajových částech města.

Ve městě se v roce 2011 nacházelo 5003 domů, z toho jich bylo 341 neobydlených. 2 050 domů je bytových a 2 406 domů rodinných. Ve městě není problém s velikostí bytů, více než 66 % bytů má 3 a více obytných místností.²³

Zvláštní kapitolou je lázeňská část. Zde se nachází převážně hotely a většina domů je vlastněna cizinci. Z analýzy ruského webu Municipalnyj skanjer vychází, že 50-60 % nemovitostí ve městě vlastní občané ze zemí bývalého Sovětského svazu, většinou se jedná o velmi vlivné politiky či podnikatele.²⁹ Podstatná část bytových domů není obydlena a běžná rodina nemá ani zájem zde hledat bydlení kvůli chybějící občanské vybavenosti, těžké dopravní obslužnosti a nadhodnocené finanční náročnosti. Velký počet trvale neobydlených domů může být již v blízké budoucnosti závažný problém. V případě ukončení investic bohatých Rusů lze očekávat velký úpadek lázeňské části.

Komerční prostory se nacházejí především v centru města kolem obchodní třídy T. G. Masaryka. Největší obchodní dům ve městě Varyáda chystá rozšíření a zvětšení prodejní plochy.

²³ ČSÚ – Karlovy Vary [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_af=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZE-MI_43_554961#w=pages/map/default.aspx] [cit. 2018-01-10]

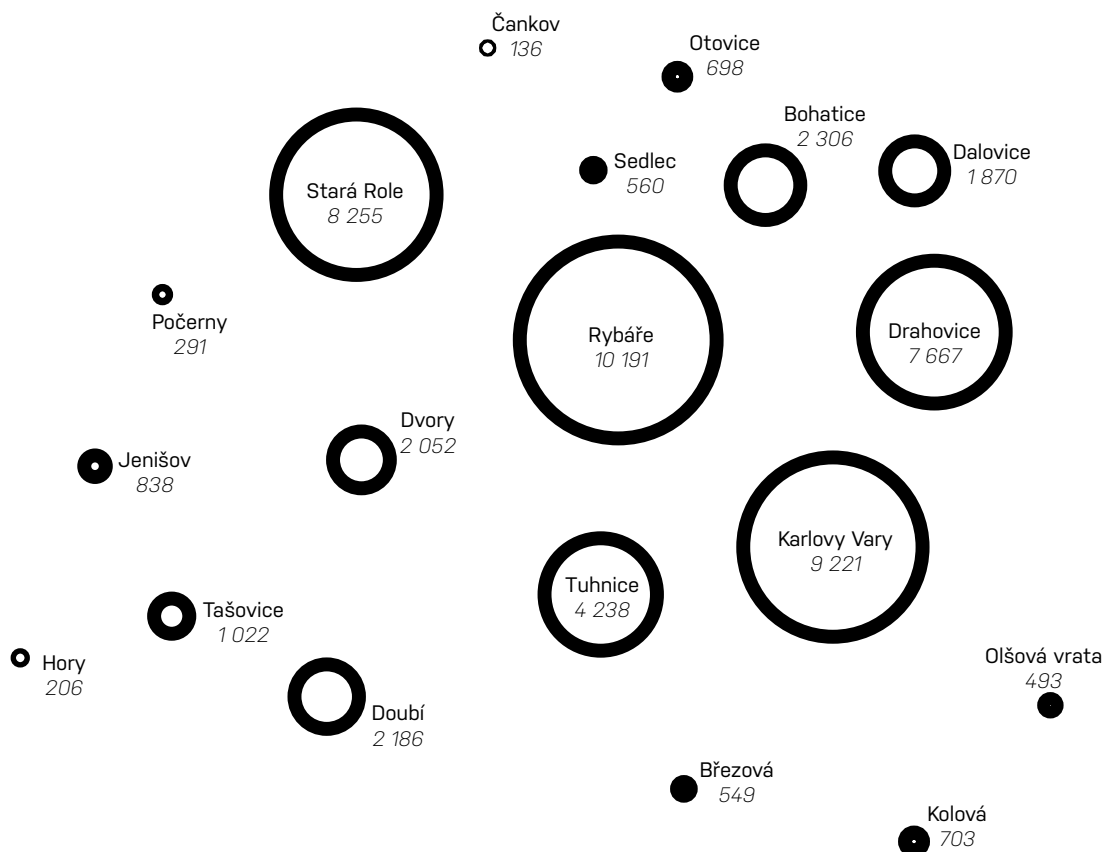
²⁵ Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje karlovarského kraje - 2016, ČSÚ, 2017

²⁶ Statistika nemovitostí [http://realitymix.centrum.cz/statistika-nemovitosti/] [cit. 2018-01-10]

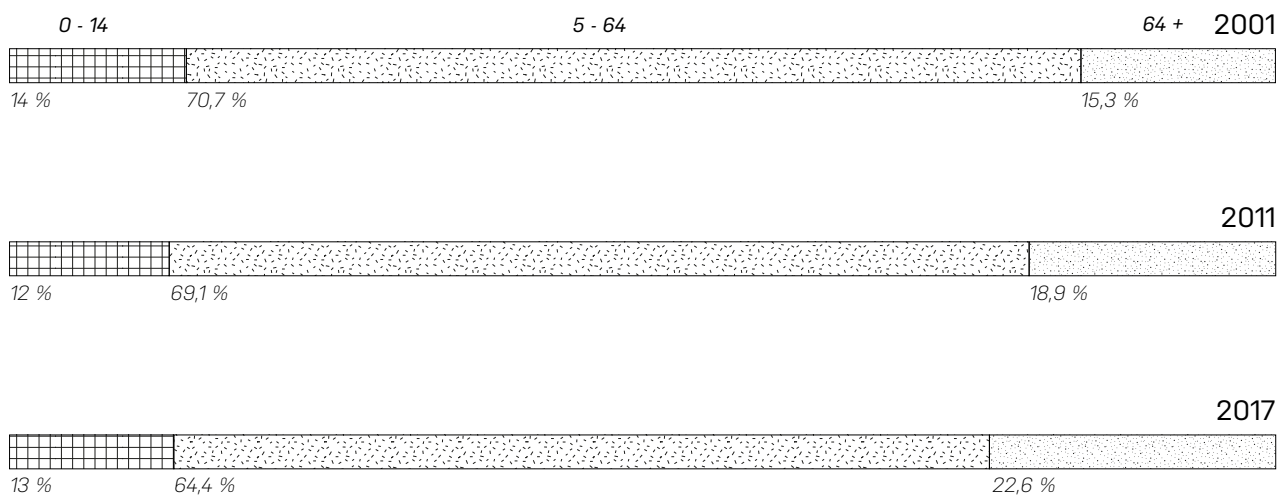
²⁷ Ceny bytů v kraji rostou, nejvíce na Chebsku [https://karlovarsky.denik.cz/podnikani/ceny-bytu-v-kraji-rostou-nejvice-na-chebsku-20161204.html] [cit. 2018-01-10]

²⁸ Residence Matonniho nábřeží [http://mattonniho.luxury-home.info/byty/] [cit. 2018-01-10], Residence Moser [http://rezidencemoser.cz/cs/] [cit. 2018-01-10]

²⁹ Průvodce po Karlových Varech (rusky) [https://munscanner.com/2017/01/karlovy-vary/] [cit. 2018-01-10]



počet obyv. v částech města v roce 2011



vývoj obyvatelstva podle věku





VYBAVENOST

Karlovy Vary disponují druhým největším počtem lůžek po Praze. Nachází se zde téměř 11 tis. lůžek, z toho většina kolem řeky Teplé. To ovlivňuje vybavenost uvnitř lázeňské zóny, která je převážně zaměřena na turismus a lázeňství.

V lázeňské části se nenachází jediný obchod s potravinami a většina místních obyvatel sem míří pouze za kulturou a zaměstnáním.

Obchodní parter je sice v celé délce podél řeky, většinou se jedná ale o velmi drahé butiky s oblečením.

Většina obchodně-administrativní vybavenosti je soustředována do centra města, tzn. starých Tuhnic a Drahovic.

V 90. letech se výrazně proměnil způsob nakupování ve městě. Byly vybudovány supermarkety a 3 velké obchodní domy. Vznikla tak síť supermarketů v blízkosti hlavních dopravních tahů, kterou doplňují menší samoobsluhy.

Většina služeb se soustřeďuje do centra města.

Krajský úřad působí na místě bývalých kasáren, je úplně odstřížen od jakékoli zástavby a je poměrně dopravně obtížně dostupný. Jako nejvyšší veřejná instituce kraje má velmi nevhodnou polohu i podobu.

KULTURA

Karlovy Vary disponují dvěma funkčními kiny, menší kino Drahomíra se zaměřuje i na alternativní filmy a představení, v létě částečně funguje i letní kino, které má kapacitu 3 000 návštěvníků. Díky velkému počtu hotelů se ve městě nachází velký počet sálů pro veřejná představení či konference. Ve městě působí Karlovarský symfonický orchestr s dlouholetou historií, který ale nemá své stálé místo. Uvažuje se o vybudování stálého zázemí v nově rekonstruovaných Císařských lázních.

Karlovarské divadlo aktuálně bude disponovat jedním stálým západočeským sborem, které bude sdružovat jak Chebské tak i Varské herce.³⁰ Ve městě se nachází 5 funkčních římsko-

katolických kostelů, 3 odsvěcené, 1 husitský, 1 pravoslavný a 1 synagoga.

Karlovy Vary provozují městskou galerii, městské muzeum a síť městských knihoven.

Kulturní vyžití ve městě je poměrně bohaté a v průběhu roku se zde koná několik velkých či mezinárodních akcí.

Tou největší je mezinárodní filmový festival, v roce 2018 již 53. ročník. V květnu sezóna začíná zahájením lázeňské sezóny, dále 1/2 maraton, karlovarský karneval, MFF KV, veterán rally Carlsbad classic, downhillový závod King of city downhill, City Triathlon, Mezinárodní folklorní festival, festival světla Vary září, Dvořákův karlovarský podzim, Mezinárodní jazzový festival, Mezinárodní festival turistických filmů Tourfilm a Mezinárodní pěvecká soutěž Antonína Dvořáka.³¹

VZDĚLÁNÍ

Karlovy Vary jsou krajské město, tudíž se zde nachází krajská knihovna v kampusu krajského úřadu. Dále 21 MŠ, 16 ZŠ, 3 ZUŠ, 1 gymnázium a 13 SŠ nebo SOŠ.

Od škol. roku 2018/2019 zde bude působit první veřejná vysoká škola – Univerzita Karlova – obor fyzioterapie. V současnosti zde funguje pouze pobočka soukromé Vysoké školy finanční a správní a 3 VOŠ – cestovního ruchu, pedagogická a zdravotní.

SPORT

Karlovy Vary hrají 2. nejvyšší hokejovou ligu, v roce 2010 byl postaven hokejový stadion s kapacitou 6 tis. diváků. Úspěšné je družstvo volejbalu, které reprezentuje celý Karlovarský kraj v 1. lize. Basketbalistky hrají extraligu a dlouhodobě úspěšný je nohejbalový tým. Nejúspěšnější fotbalový klub ve městě hraje pouze divizi.

³⁰ Divadla ve Varech a Chebu čeká změna, nově mají stejného uměleckého šéfa [https://vary.idnes.cz/rozhovor-reziser-umelecky-sef-zdenek-bartos-divadlo-karlovy-vary-cheb-1mq-/vary-zpravy.aspx?c=A180122_377816_vary-zpravy_ba] [cit. 2018-01-10]

³¹ Rok 2018 v Karlových Varech [https://www.karlovyvary.cz/cs/rok-2018-v-karlovych-varech] [cit. 2018-01-10]

49 046	obyvatel v roce 2017
14 %	cizinců
22,6 %	obyvatel starších 64 let
2,3	mil. Kč/60 m ² byt
157	Kč/m ² /měsíc bytových prostor
5003	domů
66 %	bytů má 3 a více obytných místn.
87 %	obyvatelstva odstěhováno po 2. sv. válce
56 %	středoškolské vzdělání s maturitou
3,18 %	nezaměstnaných (3. čtvrtletí 2017)





občanská vybavenost





TYOLOGIE

Přestože v průběhu vývoje města byly tendence funkcionalistického zónování, město si drží svůj ráz funkčně smíšeného města. Výjimkou je samozřejmě lázeňská část zaměřená pouze na lázeňství a cestovní ruch a také sportovně-rekreační areály v Tuhnicích. Průmysl ve městě nemá kromě Staré Role výrazné zastoupení.

ROSTLÁ HISTORICKÁ ZÁSTAVBA

Většina domů v lázeňské části a v centru města se nachází z období od roku 1759 (mohutný požár celého města) až do roku 1914. Pověšinou se jedná o honosné činžovní domy doplněné soliterními významnými objekty jako jsou kolonády, lázně či divadla.

V současné struktuře celého města lze stále najít stopy původních dvorců, někdy i dochované celé domy, které dříve tvořily aglomeraci Karlových Varů. Výstavba první poloviny 20. stol. tyto domy ve většině pohltila či nahradila v podobné půdorysné stopě.

ČINŽOVNÍ DOMY

Výstavba Buštěhradské dráhy předznamenala rozvoj města do dalších částí. Zlatý věk Karlových Varů přinesl i kvalitní urbanismus a architekturu, stavělo se podle zastavovacích plánů. Z této etapy vznikly bloky bytových domů ve starých Tuhnicích a Drahovicích a činžovní domy podél hlavních komunikací ve Staré Roli, Rybářích a Dvorech.

VILY 1. POL. 20. STOL

Bohatá klientela Karlových Varů v období Zlatého věku požadovala rodinné bydlení ve vilách. Vznikla rozsáhlá stavba vil podle zastavovacích plánů v Drahovicích, dále v Tuhnicích, Bohaticích, Doubí a Staré Roli.

PANELOVÁ VÝSTAVBA

2. sv. válka znamenala ukončení zastavovacích plánů a město se začalo rozvíjet nesystematicky. Na terénně přístupných plochách vznikly panelová sídliště nevalné kvality. Jedná se o ucelené soubory s návazností na rostlou struk-

tu ru původního města. Celkem se ve městě v roce 2011 nacházelo 2 050 obydlených bytových domů.³²

SÍDELNÍ KAŠE

90. léta znamenaly výstavbu rodinných domů bez hlubšího urbanismu v okrajových částech města. Celkem se ve městě v roce 2011 nacházelo 2 406 obydlených rodinných domů.²⁸

NEBYTOVÉ OBJEKTY

Mezi nebytové objekty patří průmyslové podniky, skladovací haly, garáže panelových domů, zahrádkářské kolonie, obchodní haly, sportovní, kulturní, zdravotnické a vzdělávací objekty.

Většina nynějších průmyslových objektů ve městě se nachází na parcelách původních průmyslových objektů z období Zlatého věku. Nejvýznamnější jsou podniky zpracovávající porcelán nebo sklo. Na přiložené mapě je vidět, že nebytových objektů je velký počet, jsou rovnoměrně rozprostřeny a zabírají poměrně velkou zastavěnou plochu.

Průmyslové objekty a skladovací haly se nachází především ve Staré Roli a podél ulice Jáchymovské v návaznosti na Horní nádraží.

Velikost zahrádkářských kolonií odpovídá kapacitě panelových domů. Často se tyto kolonie nachází v okrajových částech města blízko volné krajiny.

³² Karlovy Vary [<http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/scitani-lidu-domu-a-bytu-2011?zuj=554961>] [cit. 2018-01-10]

OSOBNÍ POHLED

Prioritními odvětvími které budují image města a přináší velké zisky městu jsou cestovní ruch a lázeňství. Právě tyto odvětví jsou ale mimo zájem většiny obyvatel a jsou předmětem rozdělení města na dvě části – té pro občany města a té pro turisty.

Začátek 2. sv. války znamenal ukončení rozvoje města založeného na lázeňské části a na cestovním ruchu. Od té doby zde vznikalo město, které se s cestovním ruchem nedá identifikovat a způsobilo roztříštěnost aglomerace.

Tento fakt je něco, s čím se potýkají občané i město každý den. Prakticky zde fungují 2 světy, jeden určený pro lázeňské hosty, které je pro občany města pouze zdrojem kulturního vyžití a druhý určený pro občany, který je ale poměrně roztříštěný a kam běžný návštěvník města nemá důvod zavítat.

Centrem pro občany se stala obchodně-administrativní část tzv. starých Tuhnic. Zde plně funguje obchod a služby. Na tuto část jsou plně navázány Drahovice a nové Tuhnice a jedná se o kompaktní a fungující město. Další části města jsou ale již pouze sídelními jednotkami s plnou závislostí na centru města.

Současné problémy a potřeby občanů a města vychází z tohoto faktu. Běžný obyvatel města se těžko identifikuje s lázeňským centrem i s částí, kde bydlí. Společenský, kulturní a komunitní život zde funguje minimálně a pokud, tak v centru města, které je pro většinu obyvatel vzdálené a pěšky prakticky nedostupné. Tento fakt je občany města poměrně těžko přijatelný. Každý se lehčeji identifikuje s centrem města než s místem, kde bydlí. Centrum města je místo, kde každý vidí příležitosti a potenciál v rozvoji, roztříštěná struktura ale neumožňuje větší integritu obyvatel a interakci s městem. Přitom 50 tis. obyvatel je poměrně velký počet lidských zdrojů. Dojem běžného občana z veřejného života ve městě se ale dá srovnat s dojemem občana nedalekého Ostrova se 17 tis. obyvateli na tamní veřejný život. Příkladem nechť je neexistující náměstí. Samo město neví, kde je střed města a kde by se měly konat např. vánoční trhy.

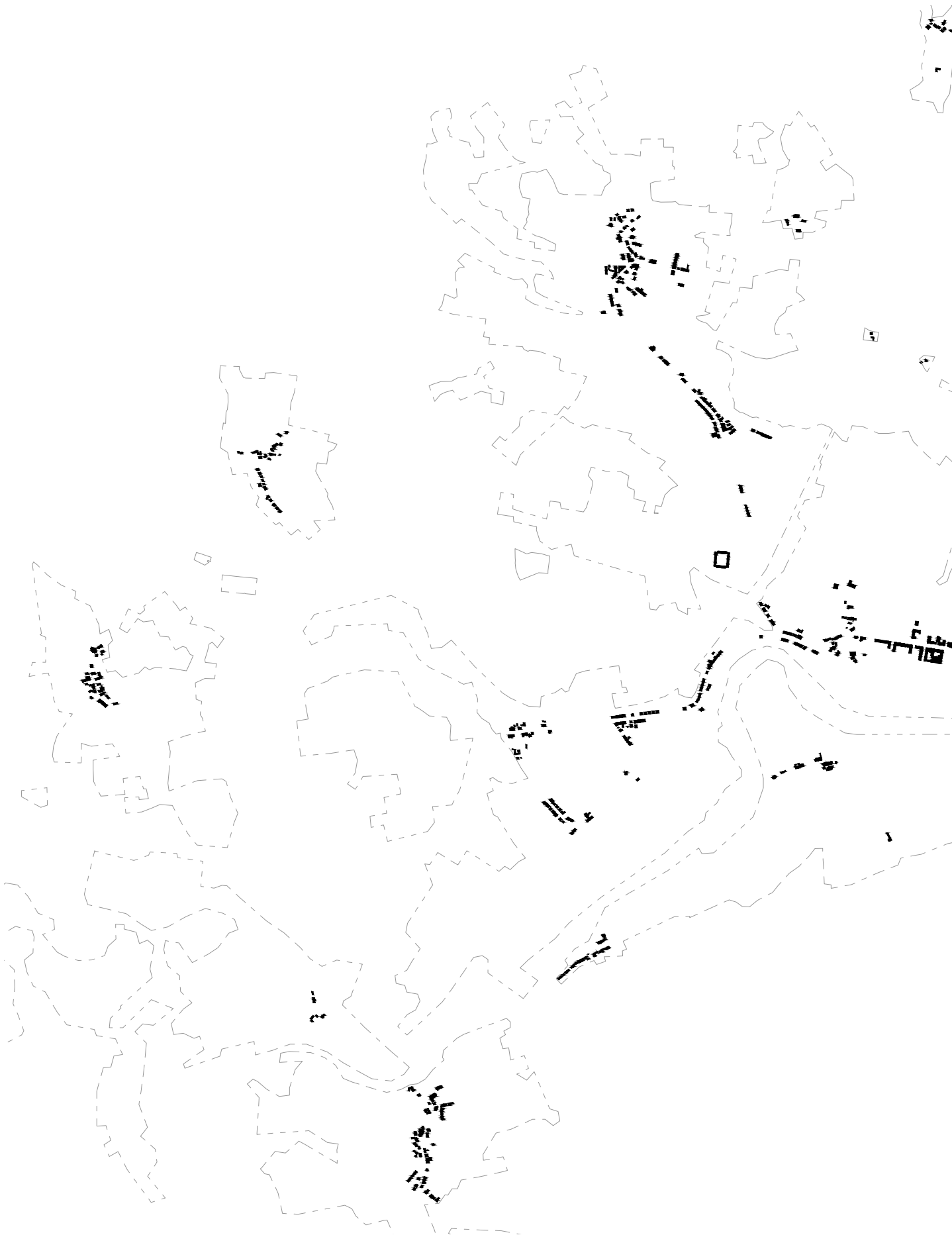
Zájem města by měl vést k potlačování roztříštěnosti aglomerace, krácení vzdáleností, ke kompaktnímu spojování zástavby, větší prostupnosti vedoucí k překonávání bariér, k podpoření kvalitního vzdělání a k iniciování komunitního a sociálního života. To vše může vést k větší integritě města a interakci mezi obyvateli. Nepřímo to může mít vliv na lázeňské centrum, jeho lepší pochopení ze strany obyvatel a zapojení do systému města. Základem by mělo být respektování této situace, tzn. nepokračovat plýtváním prostředků do míst, kde jsou zbytečné nebo v horším případě narušují přirozené a intuitivní fungování města, podpoření současných nebo nově vznikajících aktivit a akcí a pokračovat ve zkracování vzdáleností.

ROZPOČET MĚSTA

Rozpočet města v roce 2017 počítal s příjmy 1 520 mil. Kč. Na dopravní obslužnost (MHD) bylo vynaloženo 79,4 mil., což na 50 tis. obyvatel je velká částka, odpovídá ale kvalitě MHD, která zajíždí do všech částí aglomerace. Na kulturu šlo 68 mil., přitom např. v menším Chebu 57,6 mil.

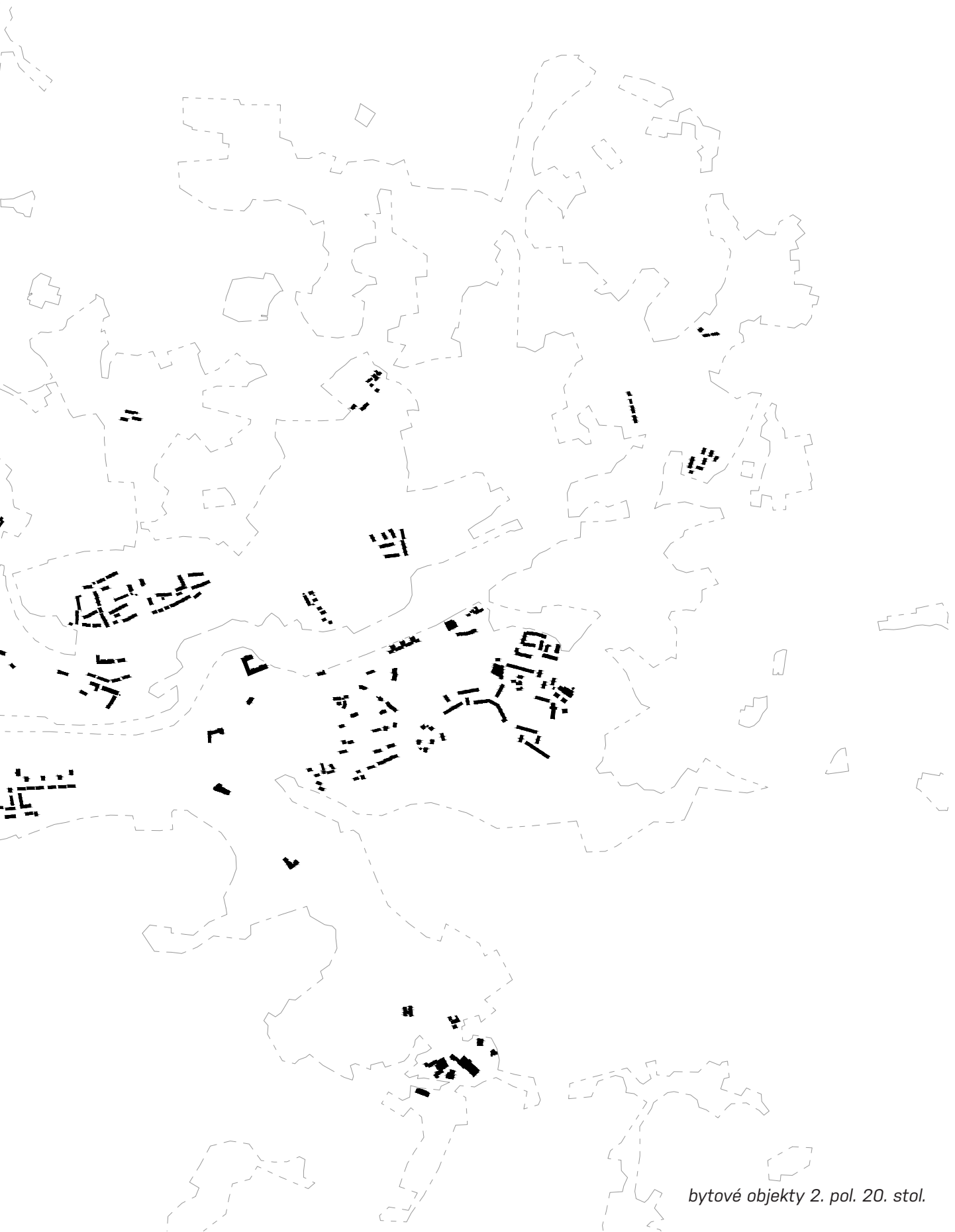
Celkový přebytek v roce 2017 byl necelých 103 mil. Kč, v roce 2016 dokonce 235 mil. Kč, což činilo 19 % celkového rozpočtu.³³

³³ Rozpočet města Karlovy Vary [<https://cz.wikibudgets.org/w/kylovy-vary-2017>] [cit. 2018-01-10]

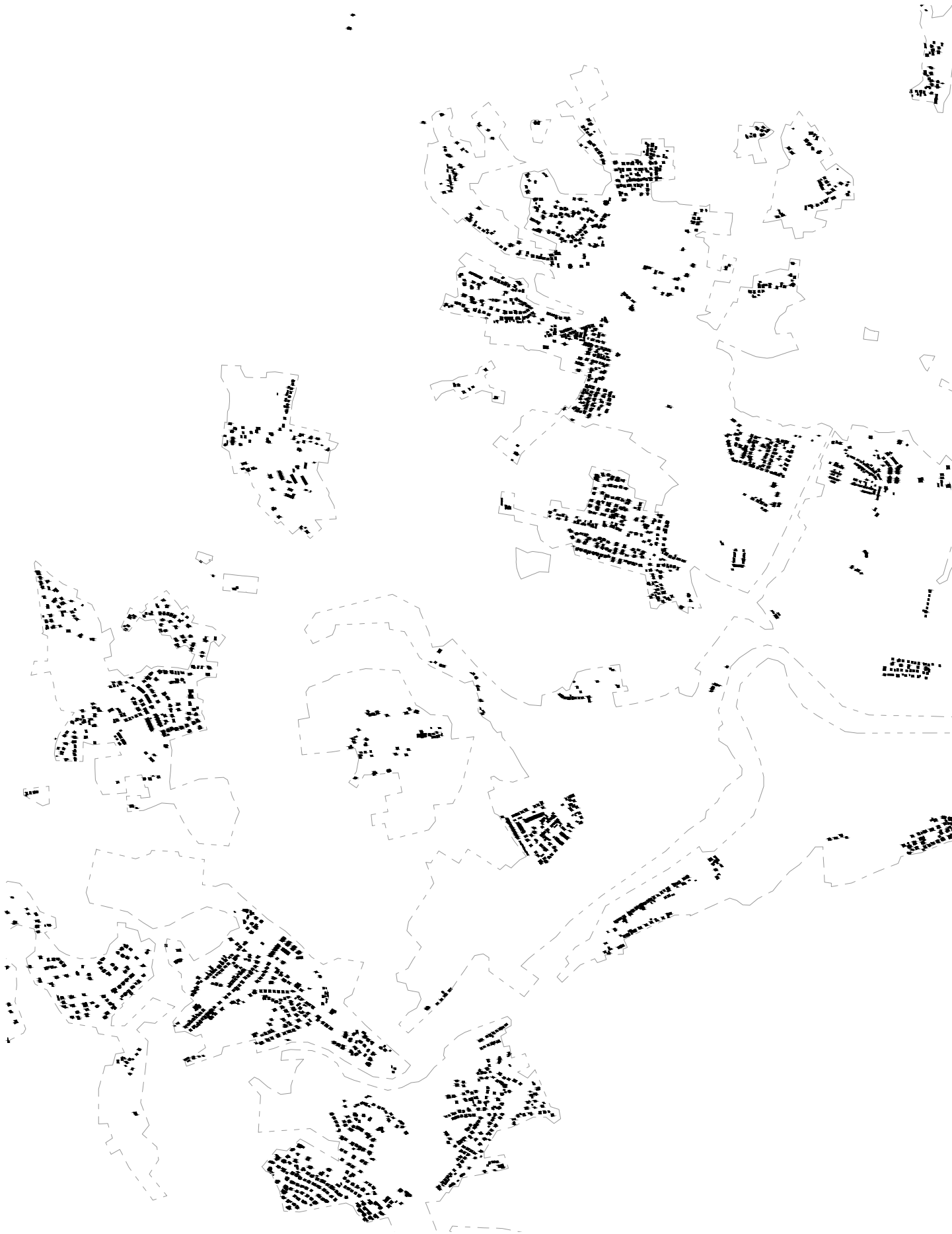








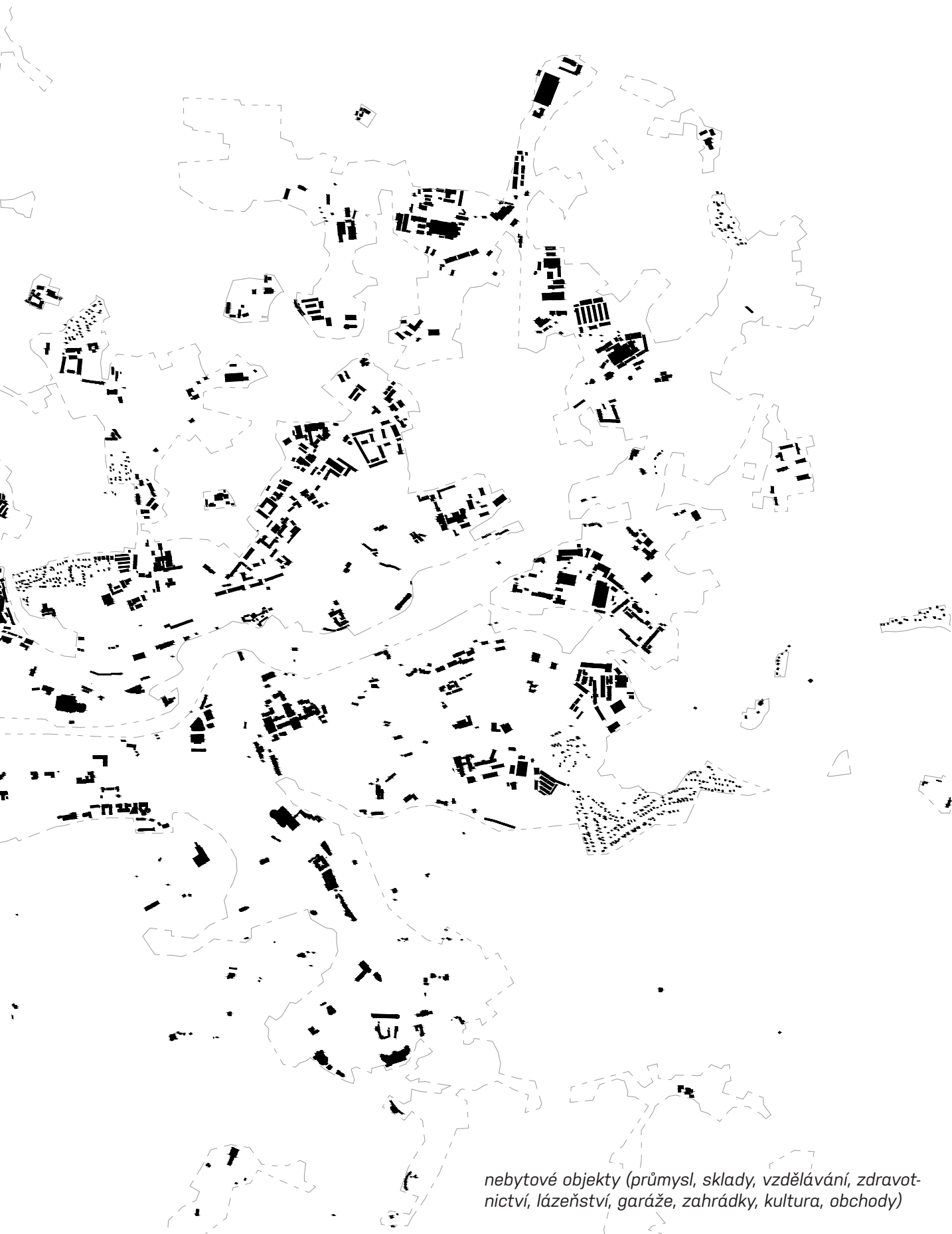
bytové objekty 2. pol. 20. stol.





rodinné domy a vily 1. pol. 20. stol.
• celkem 2 406 rodinných domů





nebytové objekty (průmysl, sklady, vzdělávání, zdravotnictví, lázeňství, garáže, zahrádky, kultura, obchody)

ROZBOR

90	strategie
92	obraz města
94	územní rezervy
102	slabiny
104	hodnoty
105	hrozby
106	příležitosti

STRATEGIE

Snahou této kapitoly je popsat a zobrazit prostorové vazby ve městě a shrnout základní témata týkající se slabin, hrozeb a příležitostí města Karlovy Vary. V návaznosti se nachází rešerše rozvojových ploch a témat mající vliv na život ve městě.

V části ANALÝZA byl nastíněn problém rozrůstání zastavěné plochy do volné krajiny. Reakcí je hledání rezerv ve vnitřní struktuře města.

Podmínky ovlivněné přírodními a technickými limity umožňují najít v pomyslném středu města mnoho rozvojových ploch.

Většina těchto ploch se nachází mezi jednotlivými částmi města. Jedná se o prázdné plochy svázané obtížnými podmínkami pro další rozvoj nebo jsou zatížené svou historickou stopou. Přeměna právě těchto ploch by vedla k větší kompaktnosti a celistvosti města.

SOUČASNÝ STAV POZNÁNÍ – OBRAZ MĚSTA

Diagram nacházející se na následující dvojstránce je výsledkem poznání města a má za úkol popsat prostorové vazby ve městě. Je založen na obrazu aktivity mého zkoumání. Zobrazuje prostor, tak jak ho vnímám – jeho velikost, tvar, prostorovou orientaci, rozmístění objektů a významných bodů, topologii apod. Je založen na metodice mentálních map Kevina Lynche.³⁴

Při vytváření obrazu města je poměrně jednoduché identifikovat okraje/hrany. Jsou jasně zřetelné, mají svojí zřetelnou formu a často i vytváří těžko překonatelnou bariéru.

Okraje, které se ve městě vyskytují déle (např. břehy řeky Teplé, terénní zlomy, ale i železnice) se staly lehčeji překonatelnými, existují skrz ně příčné vazby a vztahují se k nim dvě oblasti. Okraje nedávno uměle vybudované (např. průtah) jsou naopak bariérami, které město rozdělují, vytváří kolem sebe těžko uchopitelné plochy a jsou překážkou v přirozeném pohybu.

Nejhůře se při vytváření obrazu města definují uzly. Uzly jsou vlastně intenzivním ohniskem, jsou místem které nabylo na významu kvůli koncentraci nějaké funkce nebo fyzických

vlastností. Případné seskupení uzlů se stává jádrem (centrem) určité oblasti a stává se symbolem ztělesňující charakter. Přitom právě uzly jsou hlavním rysem, který utváří image a pomáhá člověku v orientaci a rozhodování v prostoru. Bez uzlů nemůže vznikat image, bez image nemůže vznikat interakce mezi obyvateli. A interakce mezi obyvateli je základní složka společenství – tedy města.

V Karlových Varech můžeme definovat uzly, některé ale nemají jeho formu a jsou pouze silničními křižovatkami v nichž je nejdůležitějším místem střed kruhové objezdu. Poté v daných oblastech chybí přirozené jádro (centrum), koncentrace funkcí je roztříštěná a nedochází k interakci mezi obyvateli.

Typickým příkladem může být Stará Role. Občan města neví kde je jeho centrum. Vlastně lze centrem nazvat celou ulici Závodu míru. Přitom se ve Staré Roli nachází kostel, který je v přímé návaznosti na křížení dvou historických cest, nachází se zde domy založené na půdorysech domů z 16. stol., jsou zde nevyužité obchodní partery, sídlí zde důležité instituce apod. Dominantní postavení zde ale hraje kruhový objezd, široká vyasfaltovaná silnice a parkoviště. Nedochozí zde k možnosti interakce mezi obyvateli, protože zde pro ní není prostor. Funkce se tak tříští dále v oblasti a nefungují. Celá oblast pak nefunguje, protože nemá prostor, kde by docházelo k interakci mezi obyvateli.

Ve městě se takových uzlů, které mají charakter uzlů, ale nemají jeho formu nachází mnoho. Jednotlivé oblasti (čtvrti) pak nemají centrum.

Některé oblasti ve městě mají promyšlené vnitřní uspořádání a je snadné se v nich pohybovat a orientovat, lze definovat jejich okraje a hierarchii. Oblasti vybudované v posledních dvaceti letech jakékoli promyšlené vnitřní uspořádání ale postrádají a jsou bez jakýchkoli vazeb na stávající cesty.
















Významné prvky ve městě jsou často vázány na uzly, tedy vytváří image a jsou snadno zapamatovatelné. Jejich image je někdy ale potlačena přerušenými vazby nebo průhledy.

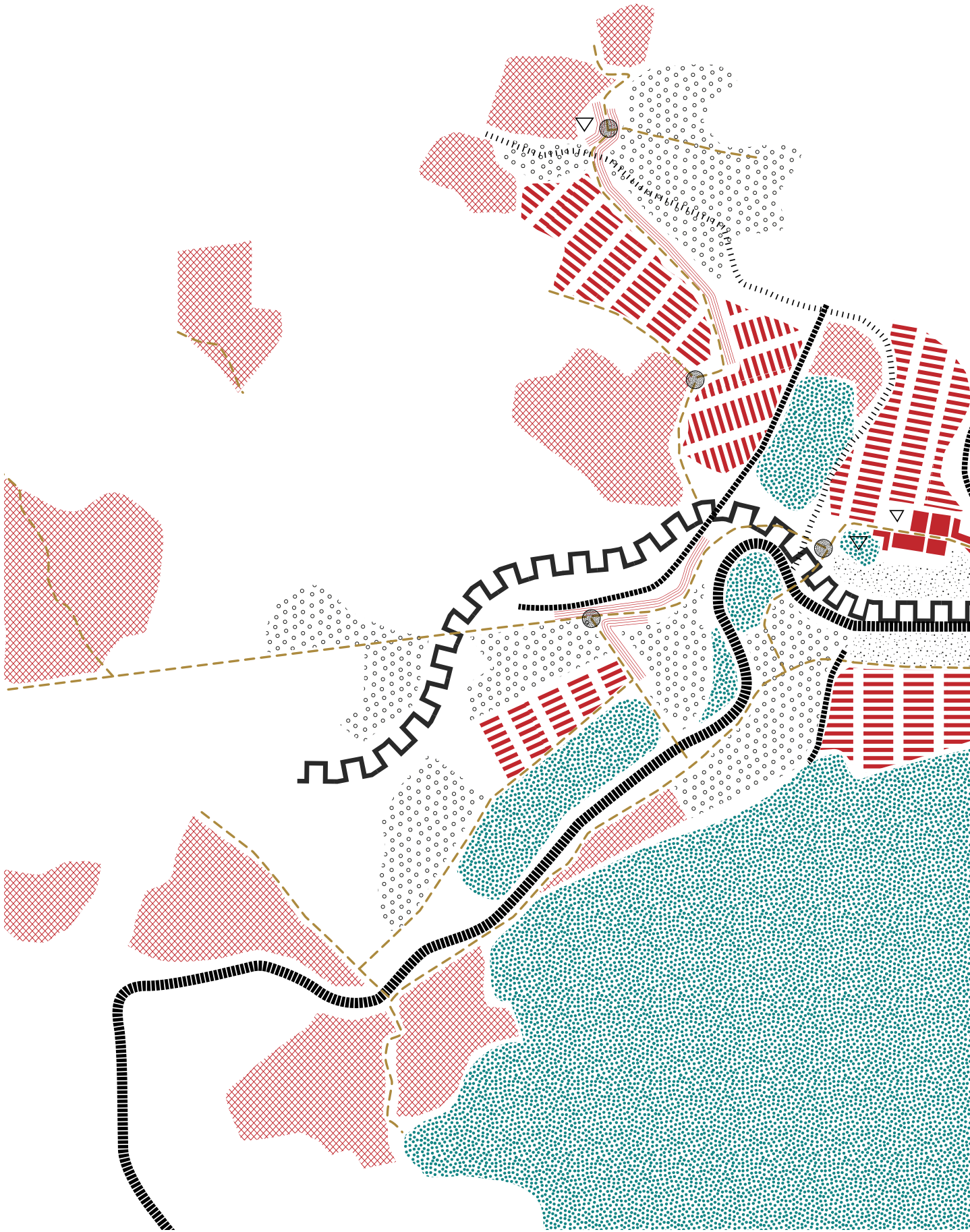
Např. magistrát města v Rybářích netvoří image místa, jelikož jeho vazba s okolím je narušena průtahem.

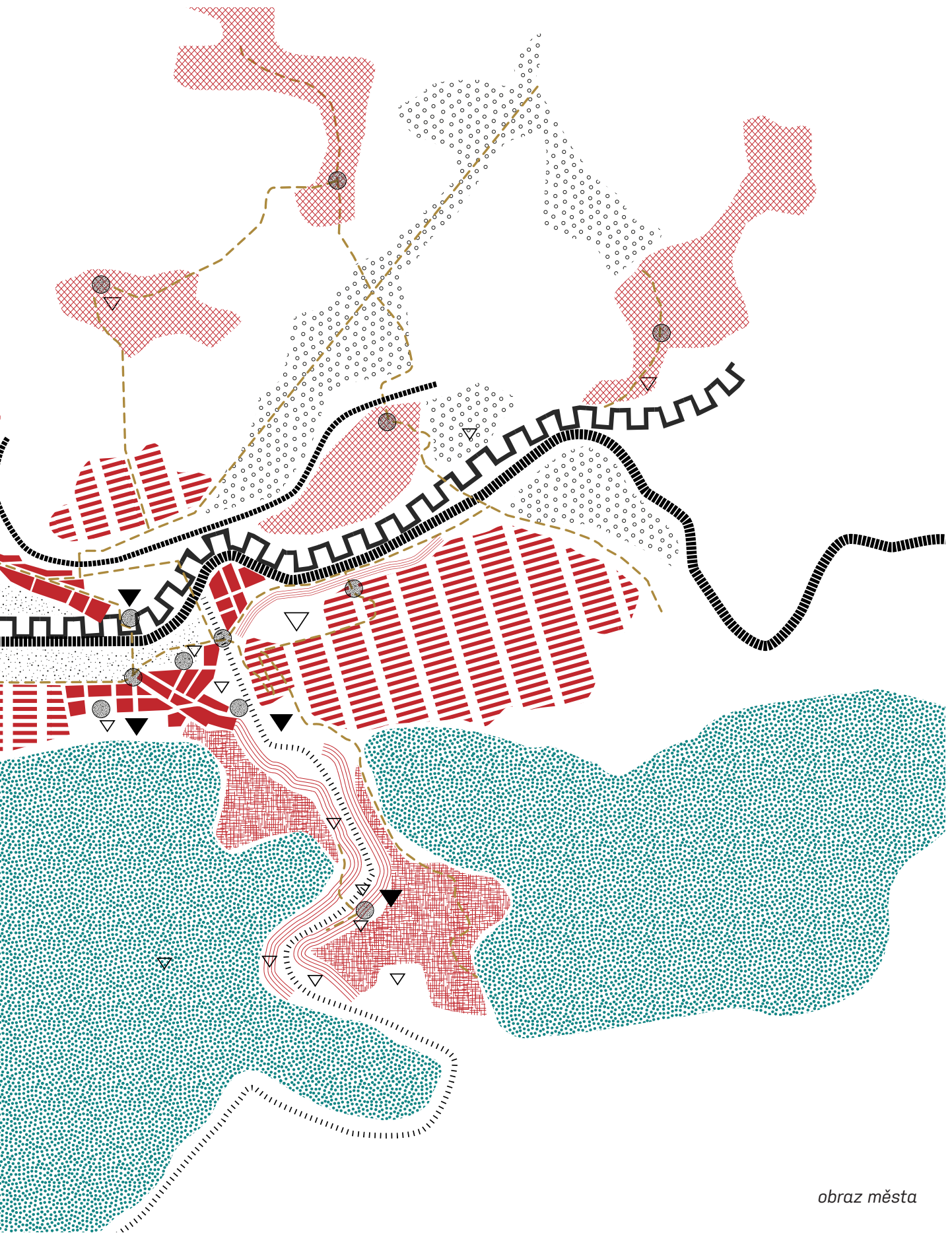
Průtah, tedy největší silnice ve městě, cestou vlastně není. Jedná se pouze o tranzitní pohyb, který je izolován od města. Lze mluvit tak spíše o okraji než o cestě.

Lze říci, že okraje hrají významnou roli v pohybu po městě a jsou těžko překonatelnými překážkami. Vezmeme-li v úvahu celé město, zjistíme, že dominantní prvkem, který utváří obraz města jsou okraje a cesty.

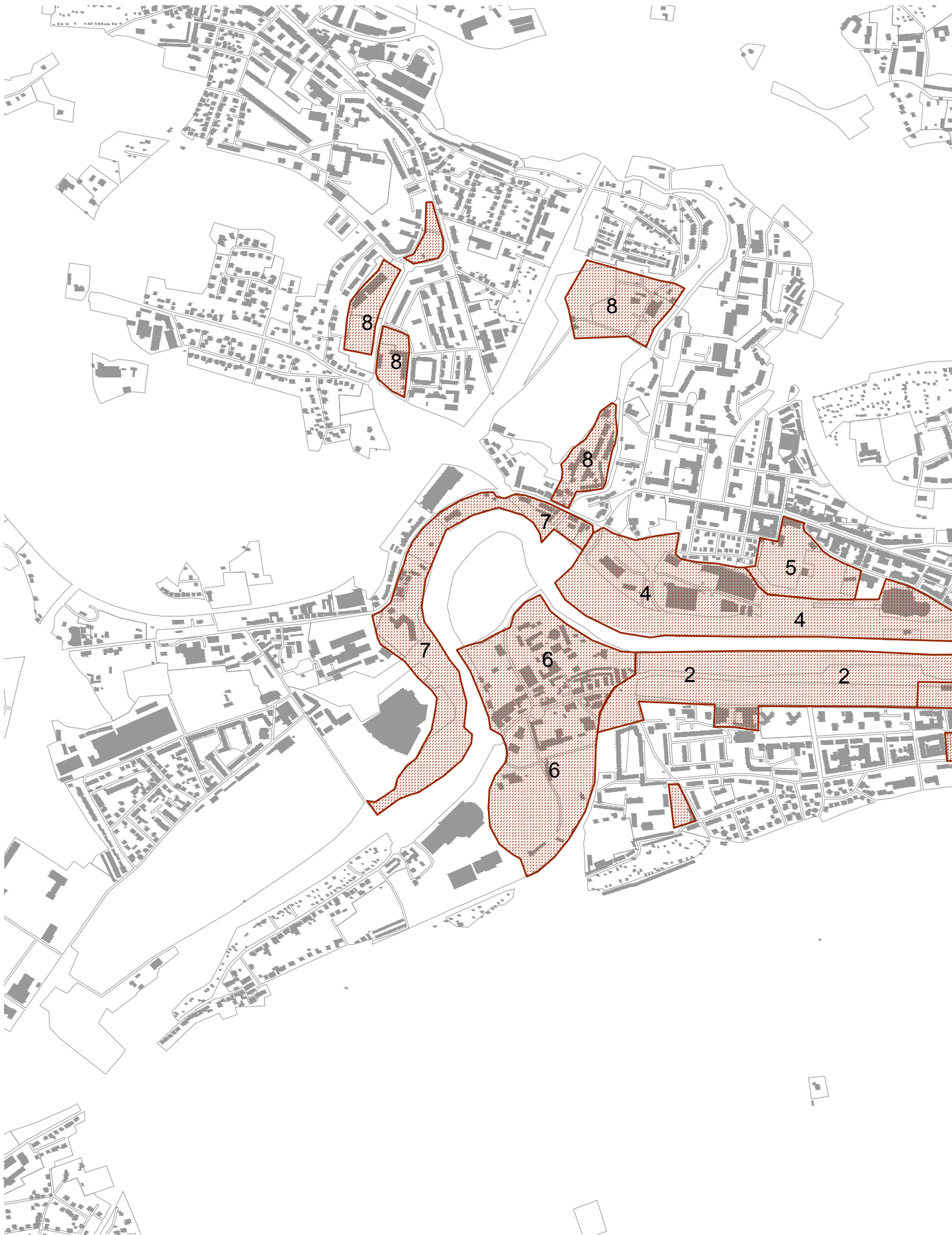
³⁴ *Obraz města, Kevin Lynch, 2004*

<i>oblast</i>	<i>okraj</i>	<i>význ. prvek</i>	<i>cesta</i>	<i>uzel</i>
				
				
				
				
				
				
				
				





obraz města





územní rezervy

ÚZEM. REZERVY

1

VNITŘNÍ REZERVY LÁZEŇSKÉHO CENTRA

Lázeňské centrum je kompaktní a fungující celek. Stále zde ale jsou prázdné plochy určené k zastavění či transformaci.

Jednou z nich je tzv. zahradnictví Na Vyhlídce. Na území vznikl v roce 2007 regulační plán, který počítá se vznikem 7 bytových domů. Území je morfologicky komplikované. Soukromý vlastník parcelu zakoupil s plánem výstavby, z té nakonec sešlo a pozemek byl navrácen městu. Dříve se zde v části nacházely domy a v části městské zahrady.

Geologicky problematické území je kolem Vřídelní kolonády. Stav podloží a kolonády samotné je v současnosti v neprovozním stavu. Na Vřídelní kolonádu vznikla v roce 1961 urbanisticko-architektonická soutěž, která zahrnovala celkovou koncepci kolonád. Mimo jiné se uvažovalo o temperování všech kolonád a vzájemném propojení. Realizována byla pouze

dnešní Vřídelní kolonáda od Jaroslava Otruby. V roce 2016 musel být výtrysk Vřídla přesunut mimo budovu a začalo se s rozsáhlou opravou technologií uvnitř kolonády.³⁵ V roce 2018 by měla začít oprava kolonády a přesun Vřídla zpět dovnitř. Na celou opravu byly a ještě mají být vynaloženy velké finanční prostředky (cca 40 mil. Kč).³⁶ I proto vznikla petice, která požadovala ukončení rekonstrukce. Vše vyvrcholilo referendem o nahrazení kolonády kopií litinové kolonády z roku 1879, která se zde nacházela do 2. sv. války. Referendum však nebylo platné. Město si na celou kolonádu nechalo připravit různé průzkumy a posudky a plánuje vyhlásit mezinárodní architektonickou soutěž.

Třetím územím je tzv. kamenolom u Vřídelní kolonády. Zde byly v 90. letech zbourány bytové domy s vizí nového lázeňského komplexu. Na realizaci nedošlo a pozemek postupně chátral. V roce 2014 bylo území kultivováno a otevřeno veřejnosti.³⁷



tehdejší zástavba před kost. sv. Máří Magdalény



bývalé zahradnictví Na Vyhlídce

2

PRAVÝ BŘEH OHŘE

Po asanaci Dolního nádraží vznikla prázdná plocha bez využití. V přímém kontaktu s nejni-
většími částmi města a s řekou Ohří. Majitelem
pozemků je developerská společnost Lordship.
Ta rozsáhlé území nádraží asanovala a želez-
niční doprava byla redukována na jednu kolej.
Celkové investice Lordshipu již přesáhly 200
mil. Kč. Překážkou k výstavbě je především
stále nedokončený územní plán. Společnost na
přijetí regulativů čeká již 7 let.³⁸ Vzniknout by
měl široký pás parku podél Ohře, obchody, nové
byty, kanceláře i nový most.

V roce 2013 vznikla na řešení širšího centra
urbanistická soutěž. 1. cena nebyla udělena a
město nebylo s výsledky soutěže spokojeno.
V návaznosti byla zadána územní studie třem
týmům na 2. místech. Od roku 2015 se však na
soutěž ani na studie nijak nenavázalo.³⁹



Dolní nádraží



stoleté stromořadí u řeky Ohře

3

DOPRAVNÍ TERMINÁL

Hlavní dopravním uzlem města je území před
Tržnicí, které však nespĺňuje dnešní požadavky.
Město si nechalo v roce 2016 vypracovat ar-
chitektonickou studii na terminál místo parko-
viště v ulici Varšavské. V roce 2017 ze studie
sešlo. Samo město si není jisté umístěním ani
programem terminálu a v současnosti čeká na
dokončení dopravního generelu karlovarského
okresu.⁴⁰

Uvažuje se o terminálu na místě dnešního
Dolního nádraží nebo kolem Tržnice (v dnešní
poloze, místo parkoviště v ulici Varšavská nebo
severněji přímo na železnici).

S výstavbou terminálu by měla souviset vý-
stavba kolem. Území tzv. Solivárny, Varšavské
parkoviště, Tržnice a Dolní nádraží samotné
jsou plochy ve středu města, které by se měly
stát předmětem zájmu a vytvořit tak kompaktní
a funkční město i dále od Tržnice k řece.



parkoviště u Tržnice

4

LEVÝ BŘEH OHŘE

Území je zatížené čtyřpruhovým průtahem dálnice D6 a obchodními haly. Přitom leží v přímé návaznosti na řeku Ohři a na atraktivní čtvrť Rybáře. V roce 2007 byl dokončen průtah dálnice D6 městem. V části Dvory a Stará Role vznikla obrovská soustava mostů a dálničních smyček, která stála 4,8 miliardy Kč a zabránila propojení jednotlivých čtvrtí města.

V části Rybáře je průtah veden na terénu pouze s jedním mimoúrovňovým křížením u Chebského mostu. Zde by mělo být uvažováno o přeměně průtahu v plnohodnotnou městskou třídu s úrovněm křížením a kompaktní zástavbou. Vše je podmíněno výstavbou severního obchvatu dálnice D6 a návazných radiál, které budou důležité pro rozvoj města v jeho středu. Území by také měla ovlivnit uvažovaná výstavba Charkovského mostu. Dříve se jednalo o rekreační část města, která využívala orientaci na jih, řeku a blízkost centra. Nacházel se zde fotbalový stadion, atletický ovál, zahrady a velká plovárna. Před Chebským mostem se dříve nacházela kompaktní zástavba, která byl v roce 1945 vybombardována (viz historie). Na tento důležitý prostor města nikdy nevznikla žádná studie, pouze byl uvažován jako součást soutěže na širší centrum.



nevyužitý potenciál řeky Ohře

5

PIVOVAR

V roce 1879 byl nedaleko Varů na vyvýšenině vybudován pivovar. Postupným srůstáním tzv. starých a nových Rybář se z pivovaru stala bariéra. Propojení těchto dvou částí města je tak pouze ulicí Sokolovskou. Výroba piva byla po privatizace ukončena a celý areál byl asanován, čímž se naskytla příležitost spojení obou částí města a vytvoření kompaktní zástavby s rozsáhlým výhledem, dobrou dopravní dostupností a občanskou vybaveností.

Na území vznikly 3 architektonické studie, současný majitel má zájem o výstavbu v území. Město by mělo definovat vznik nových ulic, které propojí obě části Rybář a umožnit tak investorovi vznik kompaktního města.



bývalý vjezd do pivovaru



demolované ruiny, v pozadí Tuhnice a lázeňské lesy

6

PLOCHY STARÉ VODÁRNY A PLYNÁRNY

V přímé návaznosti na území Dolního nádraží navazuje plynárna, která je v současnosti městem asanována. Architektonicky cenné budovy budou zachovány. Na území zatím nevznikla žádná studie.⁴¹

Stará vodárna již byla v minulém roce vyčištěna a zbavena odpadků, nenachází se zde žádné ekologické zátěže, pouze betonové reservoáry. Město celé území nabídlo soukromým investořům. Ozvaly se 3 zájemci, město však neví jak dále postupovat, zda se celého areálu vzdát, spolupracovat či investovat.

Na tyto dva areály dále navazuje území bývalých tuhnických skladů a sportovní areály (atletický, fotbalový, volejbalový, tenisový, hokejový, basketbalový, plavecký a volnočasový). Toto území se stalo předmětem jedné územní studie zamýšlející rozvoj atletického areálu.



prázdné plochy ve Dvorech

7

MEANDR OHŘE VE DVORECH

Řeka uvnitř města přináší další rozměr a stává se atraktorem ke kterému by se město mělo vztahovat. Dříve se podél Ohře nacházely plovárny, po řece jezdily parníky v pravidelných intervalech a kolem řeky se nacházely hlavní sportovní areály. Nyní je řeka Ohře mimo zájem obyvatel. V posledních letech však byla zlepšena dopravní obslužnost. Byla vybudována cyklostezka, nová lávka přes Ohři a volnočasový areál.

Město se ve Dvorech od řeky úplně odvrací a působí zde spíše jako nechtěná bariéra než příležitost.



nevyužité břehy řeky Ohře ve Dvorech



gated community u Ohře

8

VNITŘNÍ REZERVY VE STARÉ ROLI

Bariéry zatížené území nevhodně využitých ploch, které se nachází na rozhraní čtvrtí Rybáře, Dvory a Staré Role. Komplikované území mezi těmito třemi čtvrtěmi zatížené průtahem a železnicí. Jedná se o jednotlivé parcely, které nikdy nebyly zastaveny plánovanou zástavbou a není uvažováno o jejich přeměně, která by napomohla kompaktnosti a podpoření integrity města.



protihlukové stěny uvnitř města



estakáda oddělující Dvory, Rybáře a Starou Roli

9

NÁMĚSTÍ DR. MILADY HORÁKOVÉ

Jediné náměstí ve městě, které jako náměstí však nevypadá. Plocha, která byla naplánována zastavovacími plány při stavbě starých Tuhnic. Na hranách náměstí se nachází důležité veřejné budovy – magistrát, škola a poliklinika. V 90. letech na náměstí bylo vybudováno podzemní parkoviště, menší objekty na povrchu a travnatý porost. V tehdejší zastavovacím plánu důležitý prostor města. V současnosti působí rozloha náměstí příliš velkoryse a těžko uchopitelně. Předmětem zájmu by však mělo být vytvoření důstojnější náplně než podzemní parkoviště.



pavilony nad podzemním parkovištěm v pozadí funkcionalistická poliklinika



jediné náměstí ve městě

³⁵ Karlovarské prameny jsou výjimečné, musíme je chránit, říká geolog [https://vary.idnes.cz/rozhovor-geolog-tomas-vylita-lazenstvi-fdz/-vary-zpravy.aspx?c=A161121_2287245_vary-zpravy_ba] [cit. 2018-03-12]

³⁶ Stěhování technologie z podzemí Vřídla má začít letos na podzim [<https://vary.rozhlas.cz/stehovani-technologie-z-podzemi-vridla-ma-zacit-letos-na-podzim-6806927>] [cit. 2018-03-12]

³⁷ Kamenolom u karlovarského Vřídla se začal měnit v park [<https://vary.rozhlas.cz/kamenolom-u-karlovarskeho-vridla-se-zacal-menit-v-park-6815969>] [cit. 2018-03-12]

³⁸ Projekt karlovarské čtvrti Central park dostává konkrétní podobu [<https://stavbaweb.dumabyt.cz/projekt-karlovarske-tvrti-central-park-dostava-konkretni-podobu-13852/clanek.html>] [cit. 2018-03-12]

³⁹ Urbanistické řešení širšího centra města Karlovy Vary [<https://www.cka.cz/cs/souteze/vysledky/urbanisicka-a-dopravni-koncepce-centra-mesta-karlovy-vary>] [cit. 2018-03-12]

⁴⁰ Diskutovaný dopravní terminál v Karlových Varech má být menší [https://vary.idnes.cz/doprava-terminal-autobus-doprava-nadrazi-karlovy-vary-pgn/-vary-zpravy.aspx?c=A170915_352037_vary-zpravy_ba] [cit. 2018-03-12]

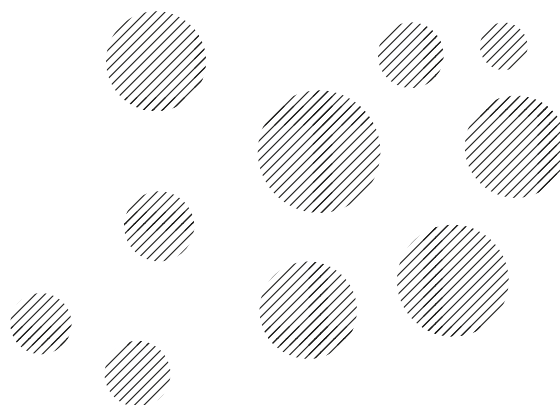
⁴¹ Z bývalé karlovarské plynárny odvezou tisíce tun znečištěné zeminy [https://vary.idnes.cz/byvala-plynarna-karlovy-vary-tuhnice-ekologicka-zatez-sanacni-prace-znecistena-puda-gnw/-vary-zpravy.aspx?c=A170920_081045_vary-zpravy_ba] [cit. 2018-03-12]

⁴² Obchody nebo dílny? Vary vyberou využití pro areál staré vodárny [https://vary.idnes.cz/vyuziti-arealu-byvale-vodarny-v-karlovy-varech-fv0/-vary-zpravy.aspx?c=A170630_2336072_vary-zpravy_ba] [cit. 2018-03-12]

SLABINY

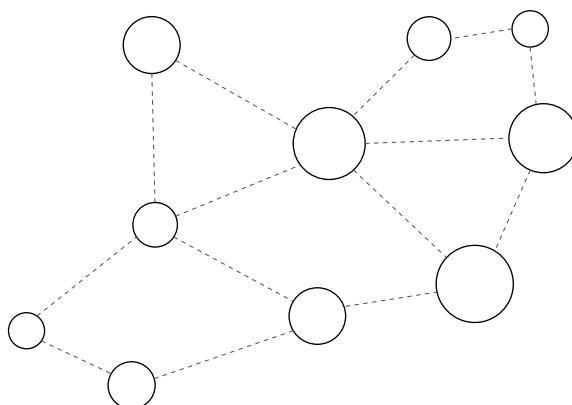
ROZTŘÍŠTĚNÁ STRUKTURA

Karlovy Vary jsou městem založeným na bývalých dvorcích, které dodnes nebyly propojeny. Město je rozděleno na několik částí mezi kterými jsou obtížně překonatelné bariéry. Prakticky zde funguje několik sídel uvnitř jednoho velkého sídla.



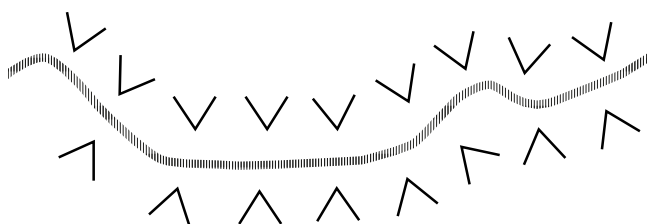
VELKÉ VZDÁLENOSTI

Celá aglomerace Karlových Varů má něco málo přes 50 tis. obyvatel. Vzdálenosti v rámci města odpovídají ale mnohem většímu počtu obyvatel. Pěší doprava je možná pouze v rámci čtvrtě, dále je nutné se dopravovat osobní nebo městskou hromadnou dopravou.



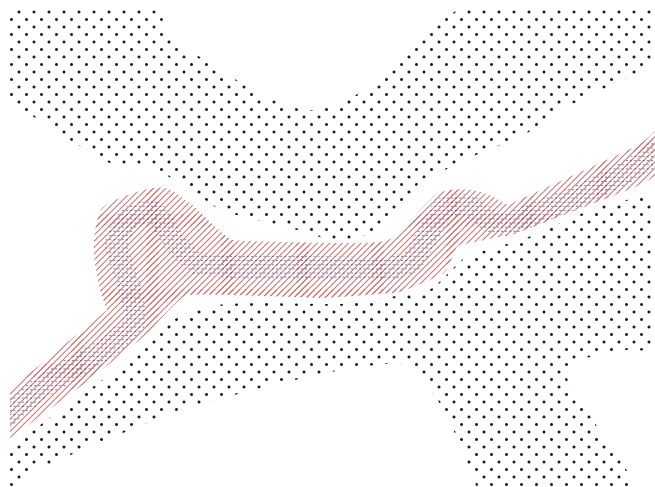
PRŮTAH MĚSTEM

Velkou zátěží a bariérou je čtyřpruhový průtah dálnice D6 městem. Jeho hustota provozu bude postupně vzrůstat až do dostavení dálnice D6 na Prahu. Prakticky neumožňuje stavění v blízkosti této silnice a zabraňuje veškerý vývoj ve středu města



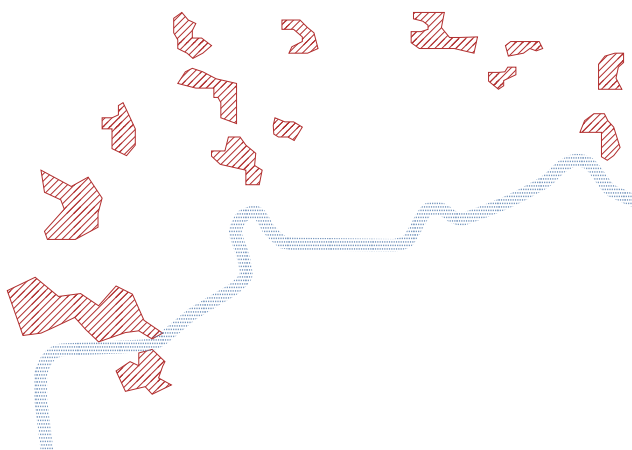
ODVRÁCENÍ SE OD ŘEKY

Nevyužití předpokladů řeky Ohře je další překážkou ve větší integritě města. Přitom dříve na řece jezdily parníky, v okolí byly plovárny a byla centrem volnočasových aktivit. Řeka by měla být prvkem, který přináší do města další rozměr, umožňuje vydechnutí a přiblížení krajiny do středu města.



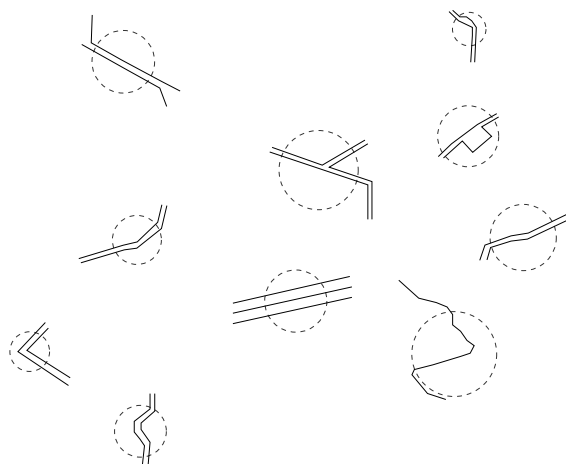
SÍDELNÍ KAŠE

Zastavování volné krajiny a tím rozrůstání dojezdových vzdáleností je překážkou k využíváním vnitřních rezerv. Zástavba se ještě více tříští a neumožňuje ekonomické hospodaření.



HLEDÁNÍ LOKÁLNÍCH CENTER

V jednotlivých čtvrtích města je těžké se identifikovat, chybí náměstí, hierarchie veřejných prostor. Často je patrná unifikovanost a značná podobnost. Je nutné také identifikovat místa, která v současnosti jako centra nefungují, ale mají jeho znaky. Jedná se o jeden z největších problémů města mající vliv na veřejný prostor.



HODNOTY

LÁZEŇSTVÍ

Pro Karlovy Vary vždy bylo nejdůležitějším odvětvím. Kompaktnost a komplexnost lázeňských služeb umožnila vzniku největších a nejznámějších lázní v republice. Přináší městu věhlas i stálý zájem turistů. Díky tomu se ve městě nachází téměř 11 000 lůžek, mnoho sálů a stává se tudíž i důležitým konferenčním městem.

Lázeňské centrum je plně fungující celek, který však připomíná zakonzervované město, které se nevyvíjí a hodně domů zeje prázdnotou.

IMAGE MĚSTA

Obraz města je navenek především pozitivní. Jsou městem s historickým lázeňským centrem, úspěšným filmovým festivalem a krásnou okolní krajinou. Jsou také městem, které je blízko Krušným horám, tzn. blízko sportovních aktivit – cyklistika, lyžování, golf, turistika apod.

LÁZEŇSKÉ LESY

Karlovy Vary jsou nejzelenějším městem v republice.⁵ Rozlehlost okolních kopců a přilehlých sadů vytváří terapeutickou krajinou, která se často stává cílem rekreace. Potřeby návštěvníků se však za poslední desítky let značně změnily a lesy již nejsou tolik využívány jako dříve. Ve městě se i přes rozlehlost lesů a sadů nenachází jediný klasický park, potenciál řeky Ohře je nenaplněn.

KRAJSKÉ MĚSTO

Karlovy Vary tvoří image kraje, jsou jeho středem a obchodním centrem. V současnosti však jako obchodní centrum Karlovy Vary nepůsobí. Se vstupem na seznam UNESCO a s přibývajícím spoluprací kraje s Německem se důležitost hlavního města kraje bude zvětšovat. Vytvoření administrativně-obchodních budov ve středu města je příležitostí jak přilákat více soukromých firem.

PŘESHraničNÍ SPOLUPRÁCE

Vzrůstá spolupráce karlovarského kraje a Německa. Většina firem v průmyslové zóně v Chebu je orientována na Německo, na Sokolovsku bude vznikat testovací polygon BMW s investicí 200 mil. euro a vzrůstá počet lázeňských turistů ve Varech z Německa. Nemělo by jít ale jen o investice z Německa a využívání levnějších pracovních sil. Vznikají projekty se společným podílem a jsou příležitostí pro obě dvě strany.

HROZBY

(NE)KONCEPCE

Město Karlovy Vary nemá v případě urbanismu, územního plánování a dopravy žádnou koncepci. Vznikají dílčí projekty a studie jenž nenavazují na žádnou ideu, cíl či koncepci města jako celku. Výsledkem jsou projekty, které se nedokáží prosadit a samo město neví zda se za ně postavit. Některé projekty jsou přitom kvalitně a komplexně zpracované. Přitom město reaguje na aktuální potřeby a problémy. Bez koncepce, která by navázala na důkladnou analýzu, ale projekty pouze vznikají, avšak nerealizují.

ÚZEMNÍ PLÁN

Současný územní plán pochází z roku 1997. V roce 2009 se začalo pracovat na novém územním plánu, avšak dodnes nebyl dokončen.

Neexistuje žádná vize, která by jasně definovala zájem města na příští desítky let. Připravovaný nový územní plán nemá žádnou koncepci, je pouhou slepeninou různých požadavků, potřeb a omezen je pouze předpisy a zákony. Vydání nového územního plánu se neúměrně protahuje a je čím dál tím větší překážkou zabraňující rozvoj města v klíčových místech.

Nový územní plán by měl mít jasnou koncepci, pevně definovat obchvat města a umožnit vznik nových částí města v rozvojových územích, které by však měly být podmíněny závaznými územními studii nebo regulačními plány. Městu mohou závazné územní studie nebo regulační plány přinést vznik kvalitních čtvrtí i kontrolu nad územím.

DOPRAVA

V současnosti vzniká generel dopravy karlovarského okresu, který by měl přinést širší pohled na řešení dopravy ve městě i v jeho okolí.

Samotné město však nemá jasnou koncepci dopravy, zadává dílčí studie, které však nenavazují na žádnou vizi a není jasné co by jejich realizace mohla přinést. V případě Charkovského mostu, což je stavba, která město ovlivní na desítky let dopředu, se jedná o velmi zásadní krok.

Bez jasné vize obchvatu, průtahu a páteřních komunikací města však takové projekty nemohou řešit problémy města a do budoucna mohou městu přinést komplikace.

Pro město jako jsou Karlovy Vary, tedy městu s velmi roztříštěnou strukturou založené na automobilové dopravě a dlouhých vzdálenostech je silniční doprava klíčovým prvkem, který bude iniciovat rozvoj města a nabízet nové příležitosti uvnitř města.

PREZENTACE

Městu chybí prezentace veřejnosti. Město své projekty prezentuje pouze skrz veřejnou diskusi Fórum města Karlovy Vary. Vznikl portál na stránkách <http://kvprojekty.cz>, nelze zde však najít žádné strategické dokumenty či projekty. Většina vznikajících dokumentů, ke kterým by měla mít veřejnost přístup nejsou nikde zveřejněny.

Město nemá své projekty tajit, naopak by je mělo veřejnosti ukazovat na rušných místech ve veřejném prostoru, na internetu a sociálních sítích, vytvářet diskusi, znát názor občanů, podněcovat diskusi a vytvářet platformu sdružující všechny vznikající projekty ve městě. Diskuze nad projekty mezi veřejností zvyšuje zájem obyvatel, umožňuje snadnější projednávání a přináší ve výsledku kvalitnější projekty.

Zájem města by měl vést k diskusi i nad soukromými projekty a samo město by mělo iniciovat jejich uveřejňování.

[aktual. 12.3.2018]

Na stránkách města [<https://mmkv.cz/cs/projekty-mesta-strategicke-dokumenty>] byly v březnu 2018 zveřejněny projekty města, strategické dokumenty a následující text: *"jde o pracovní návrhy, které v tomto roce projdou zevrubným projednáváním jak v politických i odborných složkách správy města, tak chystaným veřejným projednáváním."* Byl také konečně zveřejněn aktuální územní plán ve formátu .pdf. Veřejnost má tak nyní možnost nahlédnout do projektů, které byly přes více než 10 let utajovány.⁴³

PŘÍLEŽITOSTI

KANCELÁŘ ARCHITEKTA MĚSTA

V roce 2017 proběhlo výběrové řízení na ředitele nové kanceláře architekta města. Byla vybrána velmi kvalitní porota s mnoha zkušenostmi se zakládáním a vedením obdobných kanceláří z republiky i ze světa.

Ředitelem se stal český architekt se zkušenostmi z Německa a Nizozemí Petr Kropp. Od března 2018 začíná tato kancelář fungovat. Byla vytvořena velmi kvalitní koncepce této kanceláře od Tomáše Ctibora, architekta který zakládal Institut plánování a rozvoje v Praze a také KAM Brno.⁴⁴

Prvními kroky by měla být revize stávajících dokumentů, které byly se začátkem působnosti KAM zveřejněny na stránkách města, jejich zanalyzování a projednání.

Ze začátku se počítá se 3 stálými pracovníky a postupnou transformací na plnohodnotný nezávislý institut se 4 sekcemi – strategie, územní plánování, detail o městě a veřejný prostor a data a informace o městě.

Role KAM je koncepční, koordinační a poradní. Napomáhá k formulování dlouhodobé vize města a plní aktivní roli ve formulaci podoby a rozvoje města. Nestává se dalším správním orgánem s pasivní funkcí, ale aktivní příspěvkovou organizací nezávislou na úředních systémech města.

Založení této kanceláře je důležitý krok pro Karlovy Vary, stávají se teprve 3. městem v republice s takto kvalitně založenou organizací a jasně určenou koncepcí. KAM pomůže městu definovat vizi, propojí jednotlivé orgány města, vytvoří platformu pro projednávání dokumentů a zajistí naplňování trvale udržitelného rozvoje města.

POHLED ZVENČÍ

Většina projektů ve městě vznikajících je zadávána společností či osobám z Karlových Varů a okolí. Velká část projektů je přímo zadávána osobám, které jsou ve střetu zájmu, jelikož se

nachází v komisích či radách města.

Město nevypisuje soutěže, poslední soutěž byla v roce 2013 na urbanistické řešení širšího centra. Kromě pár navazujících studií však nepřinesla výsledek, který by město dále zpracovávalo. Soutěž na novou Vřídelní kolonádu má být sice vypsána, její příprava však vzniká neúměrně dlouho.

Město neinicuje ani menší soutěže na projekty menšího měřítka či nějakou spolupráci se studenty. Většina územních a architektonických studií je tzv. podlimitních a jsou zadávány přímo bez soutěže.

Oslovování kanceláří z různých regionů republiky může městu přinést nezávislý pohled, kvalitnější zpracování i nižší cenu. Vypisování architektonických soutěží by mělo být samozřejmostí, ne nutností. Kvalitně připravenou arch. soutěží může město získat řadu návrhů, podrobné hodnocení a názor nezávislé poroty.

OBCHVAT

Po dostavění dálnice D6 z Prahy začne ve městě kolabovat doprava. Plány na obchvat však stále nemají konkrétní podobu a není naznačené jeho financování ani v dlouhodobých plánech ŘSD.

Zájem kraje, což je zaneseno i v ZÚR, je tzv. velký obchvat kolem celé aglomerace. Na tento zájem však nenavazuje nově vznikající územní plán. Ten vůbec neuvažuje možnosti přeměny průtahu v městskou třídu. Preferuje variantu částečného obchvatu, který by od města úplně odřízl části Bohatice, Dalovice a Otovice. Zájem města i kraje by měl vést k urychlení přípravy obchvatu, který bude vycházet z důkladných analýz, potřeb a dopadů obchvatu na celý okres.

Obchvat je příležitostí jak uvolnit střed města od velké dopravní zátěže a umožnit jeho rozvoj směrem dovnitř. Zároveň se obchvat nesmí stát bariérou mezi krajinou a městem.

Důležité je vypracování radiálních tras spojující

obchvat a město. Jejich trasování může být pro rozvoj města důležitější než samotný obchvat.

LETIŠTĚ

V roce 2018 se čeká nárůst odbavených cestujících z 21 tis. na 50 tis. Postupně by se měla vrátet ruská klientela.

Budoucnost letišť by se však měla věnovat i současným trendům nízkonákladových společností. V roce 2026 by měla být dostavena dálnice D6, cesta do Prahy z letiště by se měla zkrátit na 50-60 minut. Pozice letiště tak umožňuje obsloužit nejen západní Čechy ale být i alternativou pražského letiště pro nízkonákladové společnosti. V tom případě se konkurentem karlovarského letiště stávají Pardubice, případně i letiště v Odolené Vodě.

Překážkou v rozvoji je především bezpečnost přistávací dráhy – její šířka a délka. Zájem kraje i města by měl vést k větší konkurenceschopnosti letiště. Se vstupem tzv. lázeňského trojúhelníku do UNESCO bude důležitost letiště vzrůstat. Pro Karlovy Vary je to příležitost, jak zviditelnit Karlovy Vary v Evropě i možností jak zvýšit počet návštěvníků.

UNESCO

V roce 2019 (2020) by Karlovy Vary mohly být zapsány spolu s dalšími 10 lázeňskými městy v Evropě na seznam UNESCO. Karlovy Vary nově vzniklé organizaci sdružující všechny lázeňská města předsedají. Pro Karlovy Vary je to významná příležitost. Z ČR bude nominovaný tzv. lázeňský trojúhelník – Karlovy Vary, Františkovy Lázně a Mariánské Lázně.

Pro město je to nejen příležitost k navýšení počtu návštěvníků, ale i počtu obyvatel, nových projektů a stavební produkce.

⁴³ *Projekty města a strategické dokumenty* [<https://mmkv.cz/cs/projekty-mesta-strategicke-dokumenty>] [cit. 2018-03-12]

⁴⁴ *Koncepce organizace kanceláře architektury města* [<https://mmkv.cz/cs/aktuality/koncepce-organizace-kancelar-architektury-mesta>] [cit. 2018-03-12]



Jan Matoušek
předdiplomní seminář

Ateliér Redčenkův | Danda
FA ČVUT LS 2017/2018

