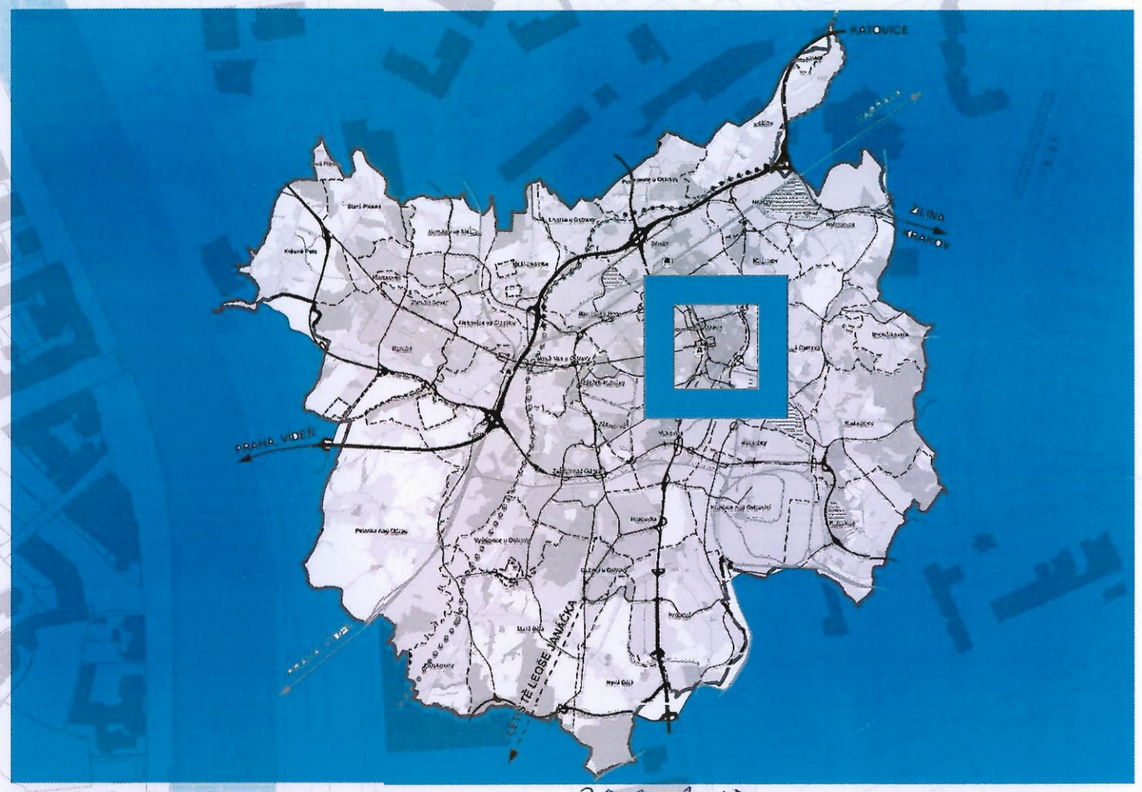
ÚZEMNÍ STUDIE

č. ÚS - 17 / 2016

MORAVSKÁ OSTRAVA - KAROLINA



zadání předáno zhotoviteli dne: 28.2.2017
schválení možnosti využití dne: 20.3.2018
zaregistrovaná dne: 24.4.2018

Pořizovatel: MAGISTRÁT MĚSTA OSTRAVY, Prokešovo náměstí 8,729 30 Ostrava
ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA A STAVEBNÍHO ŘÁDU

Zpracovatel: CASUA spol. s r.o., Praha

Zodpovědný projektant: Ing. arch. Oleg Haman, ČKA č. 0518

Soulad s ÚPO: ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA A STAVEBNÍHO ŘÁDU
Ing. arch. Petr Vencelides, ČKA č.1545

OBSAH: v.z. Pulom

textová část
grafická část

1 ŠIRŠÍ VZTAHY 2 HLAVNÍ VÝKRES 3 PROSTOROVÁ REGULACE

Magistrát města Ostravy
Útvar hlavního architekta a stavebního řádu
OSTRAVA!!!

AUTORIZOVANÝ ARCHITEKT ING. ARCH. OLEG HAMAN ČKA 00 518 ČESKÁ REPUBLIKA

AUTORIZOVANÝ ARCHITEKT ING. ARCH. PETR HOUSA ČKA 00 849 ČESKÁ REPUBLIKA

OSTRAVA!!!

OSTRAVA!!!

ÚZEMNÍ STUDIE

MORAVSKÁ OSTRAVA – KAROLINA

ÚZEMNÍ STUDIE ÚS - 17/2016 11. 2017

CASUA

OBSAH :

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA
1. Cíle a účel řešení územní studie
2. Řešené území
3. Základní urbanistická koncepce a její regulace
4. Koncepce veřejné infrastruktury
5. Koncepce zeleně a uspořádání krajiny

B. GRAFICKÁ ČÁST
1. Širší vztahy 1:2000
2. Hlavní výkres (urbanismus) 1:1000
3. Prostorová regulace 1:1000

ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

Název studie :	Územní studie ÚS - 17/2016 - "Moravská Ostrava - Karolina"
Pořizovatel:	Magistrát města Ostravy Útvar hlavního architekta a stavebního řádu
Zhotovitel:	CASUA spol s r.o. Běžecká 2407. 169 00 Praha 6 Autoři: Urbanistická koncepce: Ing.arch. Oleg Haman, č.autorizace 0518 Ing.arch. Petr Housa Ing.arch. Michal Rydlo Dopravní řešení : Ing. Ondřej Kyp AF CityPlan Ing. Eva Göpfertová AF CityPlan
Datum zpracování:	11.2017

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Cíle a účel řešení územní studie

Se změnami majetkových vztahů, kdy řada pozemků původního developerského projektu byla navrácena městu Ostrava a se změnami náhledu na hodnoty území je cílem územní studie upravit a navrhnout ucelenou urbanistickou koncepci, vytvořit adekvátní strukturu řešeného území a stanovit prostorovou regulaci lokality.

Jedná se o území, které dříve fungovalo jako průmyslová zóna a bylo zasaženo ekologickými zátěžemi. V průběhu minulých let zde bylo zrealizováno několik projektů, především obchodní centrum Nová Karolina, dále administrativní dům Nová Karolina Park

a bytové domy Jantarová. Původní koncepce s příliš rozsáhlými dopravními plochami a rozvolněnější zástavbou, neodpovídala zcela okolnímu charakteru města.

Navržené urbanistické řešení v prostoru Nové Karoliny zasahuje i do navrženého a Územním plánem doposud sledovaného dopravního propojení prostoru Karoliny a Dolní oblastí Vítkovic přes plochu mostní základny a přes trať ČD.

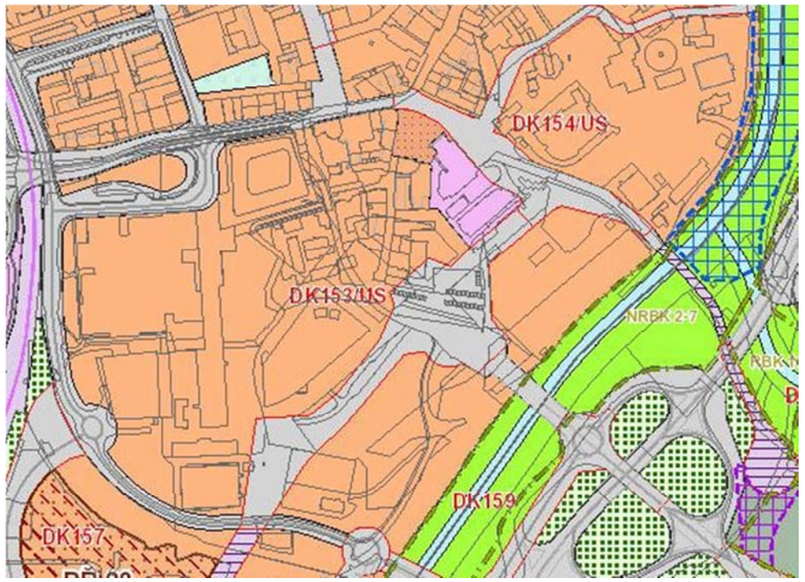
2. Řešené území

Řešené území se nachází jihozápadně od historického jádra - centra města Moravská Ostrava, v městském obvodu Moravská Ostrava a Přívoz.

Hranici řešeného území tvoří na severní straně třída 28. října a hranice dále pokračuje ulicí Vojanovou, Pivovarskou a Střelniční. Směrem k jihu se pak hranice ubírá podél toku řeky Ostravice až k železniční trati č. 321 na Havířov a Český Těšín. Dále je hranice vedena podél areálu Vítkovic až k ulici Místecká.

Řešené území lze z hlediska koncepce řešení rozdělit na tři důležité části. Hlavní a nejdůležitější oblastí je území mezi současným Smetanovým náměstím, Ostravicí a silnicí K Trojhalí – tedy území Nové Karoliny. Vzhledem k velmi blízkým vazbám a kvůli dopravnímu řešení jsou k této oblasti přidruženy i další dvě lokality a to lokalita přiléhající ze severu tj. Černá louka a na jihozápadě území mostní základny bývalých Dopravních staveb Ostrava, která je nazvána lokalitou brownfieldu a technologického parku (PŘ 23, ÚS 35) - viz schéma území:

Vzhledem k aktuálním potřebám rozvoje města je nejdůležitější návrh dopravní koncepce v lokalitě Nové Karoliny, který vychází z návrhu dopravního koridoru DK 153/ÚS.



Výřez z ÚPO

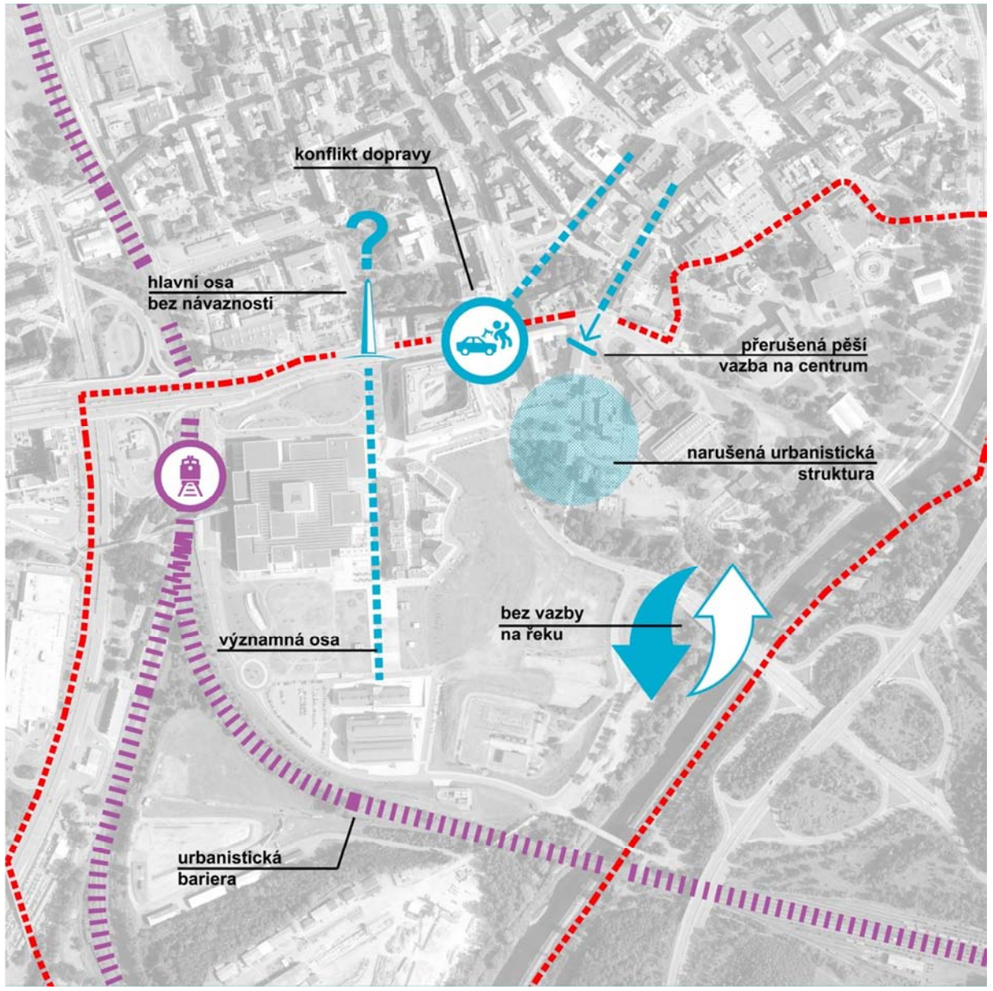
Širší vazby

Jádro řešeného území je mezi novým objektem obchodního centra Nová Karolina a divadlem na Smetanově náměstí. Jedná se o území, které bezprostředně navazuje na poměrně kompaktní a ucelenou historickou strukturu centra Moravské Ostravy. To je tvořeno klasickou městskou zástavbou z konce 19. století s městskými bloky a řadovými městskými domy ohraničenou na severu ulicí Českobratrskou, na východní straně řekou Ostravicí a na západní straně koridorem železniční tratě. Na jihu, za ulicí 28. října, je hranice historického centra velmi nečitelná, struktura se rozpadá na samostatné a nesourodé prvky.

V kontextu je také třeba vnímat širší vazby na okolí. Na severní straně přechází historická bloková zástavba postupně a organicky do novějších forem zastavěnosti. Na východní straně je výrazná bariera - řeka Ostravice. Území za řekou je výrazně odlišné jak intenzitou využívání, tak hustotou zástavby. Na jihozápadě řešeného území se nacházejí brownfieldy, bývalé odvaly po těžbě a zpracování uhlí a dále území bývalých Vítkovických železáren, tzv. Dolní oblast Vítkovic. Na západní straně je území odděleno koridorem železnice, dále navazuje zcela jiná urbanistická struktura okolo Městské nemocnice a dále oblast Šalamouna se sídlištní zástavbou z doby po druhé světové válce.

Přímé vazby

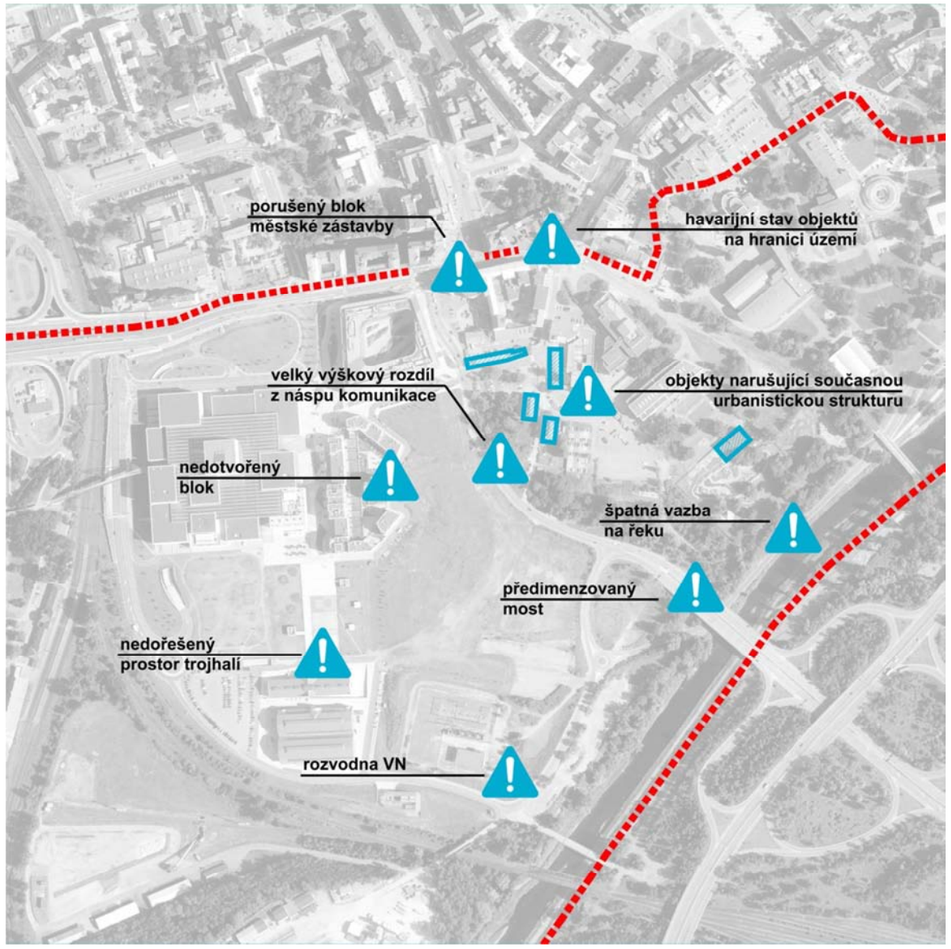
K bezprostřednímu kontaktu řešené lokality s centrem města dochází na ulici 28. října a na Smetanově náměstí. Zde však také dochází k největším kolizím s hromadnou dopravou, s automobilovou dopravou a křížením pěších tahů od obchodního centra Nová Karolina do centra na Masarykovo náměstí. Vazba na centrum města je rozhodující prvek, jehož řešení může výrazně ovlivnit výsledek realizace celého konceptu a jeho zapojení do historické struktury města. Další bariérou, ale zároveň i příležitostí, je kontakt lokality s řekou. Řeka Ostravice protéká regulovaným ale krajinně příznivým koridorem. Lokalita řešeného území je poměrně výrazně vymezena dopravními koridory, které tvoří negativní bariery v území.



Lokalita Nová Karolina

Jádrem řešeného území je již zmíněná oblast, pro kterou se vžil název Nová Karolina. Území bylo předmětem několika urbanistických a developerských soutěží. Z původního konceptu však v současnosti zůstalo torzo a původní plány a předpoklady rozvoje území zůstaly nenaplněny. Území v sobě stále skrývá vysoký potenciál pro vytvoření rozšířeného městského centra a jeho organického zapojení do městských struktur.

Území je poměrně striktně vymezeno urbanistickými bariérami. Na severu se jedná o ulici 28. října s tramvajovou dopravou přes Smetanovo náměstí až k tramvajovému mostu přes Ostravici. Na východní straně tvoří přirozenou hranici řeka Ostravice a na jihozápadě je lokalita striktně oddělena od okolí ulicí K Trojhalí v souběhu s koridorem železniční dopravy.



Nejdůležitější vazby lokality se odehrávají právě při severní hranici lokality. Významným komunikačním, ale i kritickým bodem je křižovatka ulic 28. října a ulice Na Karolíně s tramvajovou zastávkou. Zde dochází k výrazné koncentraci pěších, tramvají a automobilové dopravy. Rezervy skýtá napojení území na pěší koridory přes Smetanovo náměstí a směrem na lokalitu Černá louka.

Rozhodujícím faktorem pro další vývoj území byly v nedávné době realizace dvou výrazných objektů: a to obchodní centrum Nová Karolina a kancelářská budova Nová Karolina Park. Zejména obchodní centrum na sebe vztáhlo velkou kapacitu automobilové dopravy, zásobování, pohyb a koncentraci pěších. Naopak nevyužitý potenciál je dosud v území mezi obchodním centrem a rekonstruovanou památkou Trojhalí. Velmi narušená je také urbanistická struktura současné zástavby mezi ulicemi Na Karolíně, ulicí Žofínskou a prostorem za divadlem Antonína Dvořáka.

3. Základní urbanistická koncepce a její regulace

3.a Urbanistická koncepce

Lokalita Karolina

Urbanistická koncepce lokality Nová Karolina předpokládá postupné rozšíření centrální části města formou klasické blokové zástavby směrem od ulice 28. října postupně směrem k řece Ostravici. K řešení návrh využívá stávající urbanistickou strukturu, velikost a měřítko bloků, které jsou v přilehlém centru obvyklé. Mezi územím u objektu Trojhalí a východní částí Smetanova náměstí je navrženo komunikační spojení (v koridoru DK 153), které svým dynamickým zakřivením a velkorysejším profilem vytváří výrazný předěl mezi částí zastavitelnou blokovou zástavbou a částí určenou pro záměr výstavby areálu Ostravské univerzity a návazný přírodní park podél řeky.

V území zastavěném městskými bloky vzniká nové náměstí, ulice a vnitroblokové prostory.

Základem pro vytvoření urbanistické kompozice území byly již založené prvky v území a to zejména osa ulice - pěší zóny podél obchodního centra Nová Karolina směrem k Trojhalí, dále osy existujících nebo založených ulic Na Karolíně, Žofínská a osa silničního mostu přes Ostravici. Na přirozeném průniku těchto os vzniká v pomyslném středu kompozice náměstí, které by mělo doplnit strukturu veřejných prostor o další významné veřejné prostranství.Na rozdíl od prostranství v okolí, která jsou převážně obchodního charakteru, bude mít toto náměstí funkci relaxační a společenskou. Prostředí bude podpořeno pohodlným parkováním v podzemních plochách náměstí a klidovým prostředím s vyloučením dopravy na povrchu náměstí.

Na náměstí pak navazují městské bloky, které vytváří síť ulic převážně obytného charakteru. Měřítko a velikost bloků je odvozeno od tradiční urbanistické struktury města v centru Moravské Ostravy. Také se předpokládá, že bloky budou parcelovány na jednotlivé pozemky, umožňující postupnou výstavbu menšími investory, směřující k větší rozmanitosti a příznivějšímu měřítku zástavby, než jak to je při velké developerské aktivitě. Městskou strukturu uzavírá již zmíněná okružní komunikace (v koridoru DK 153), můžeme jí nazvat alejí. Jedná se o komunikaci, kde se v pohodlném profilu vedle sebe mohou pohybovat auta, autobusová či trolejbusová doprava, pěší a cyklisté. Alej proto, že je kompozice důsledně a nepřerušovaně podpořena výrazným trojím stromořadím. Komunikace umožňuje podél silnice nekoncentrované a průběžné pohodlné parkování. To by mělo umožnit komfortní rozptýlený přístup jednak k drobné občanské vybavenosti v zastavitelné části a zejména k nově navržené městské přírodní rekreační zóně (v nezastavitelné části území).

Toto území směrem k řece bude mít charakter městského lesoparku. Umožňuje výstavbu drobných přízemních staveb, které zajistí obsluhu pro sportovně rekreační aktivity. Předpokládají se aktivity na přírodních travnatých plochách, sportoviště pro volejbal, plážový volejbal, dále dráhy pro běh, in-line bruslení a ve spojení s řekou možnost umístění klubové loděnice a podobné další aktivity. Služby zde by měly být doplněny atraktivní formou stravovacích zařízení s důrazem na otevřené venkovní plochy, zejména ve spojení s řekou.

Navazujícím územím je plocha vymezená mezi výstavištěm Černá louka, ulicí Na Karolíně, Ostravicí a silničním mostem. V tomto území má vzniknout poloveřejný areál Ostravské univerzity s otevřeným parterem umožňujícím přístup osob přes areál až k břehům řeky, přičemž důraz by měl být kladen na kvalitu a množství zeleně v území. Stavba by neměla mít blokový charakter zástavby. Uvažovaný záměr budovy Ostravské univerzity s otevřeným parterem se jeví jako velmi vhodné využití této plochy.

3.b Prostorová regulace

Koncept prostorového řešení vychází z celkové urbanistické koncepce území. Prostorová koncepce se opět liší v závislosti na lokalitě. Hlavními regulačními prvky území je vztah zastavitelné části ploch a pozemků vůči veřejnému prostranství - ulici nebo náměstí, parku apod. Tento vztah nám určuje standardně jednak uliční čára a dále stavební čára. Základními půdorysnými regulační prvky jsou:

Uliční čára – je hranice mezi pozemky - parcelami s regulovanou výstavbou a veřejným prostranstvím či veřejným komunikačním prostorem - ulicí. Uzavřená uliční čára je tedy zároveň hranicí městského bloku.

Stavební čára uzavřená – vymezuje závazné rozhraní zastavěné části bloku a veřejného prostranství (případně předzahrádek). Toto rozhraní určuje souvislou a úplnou zástavbu bez přerušování a zástavba z tohoto rozhraní nesmí ustupovat. V případě kompaktní blokové zástavby se stavební čára směrem do ulice či náměstí shoduje s uliční čarou.

Stavební čára otevřená – vymezuje závazné rozhraní zastavitelné a nezastavitelné části pozemku či bloku ve vztahu k veřejnému prostranství. Zástavba na tomto rozhraní je přerušitelná, ale nesmí z dané hranice ustupovat.

Stavební čára volná (tzv. nepřekročitelná) **–** vymezuje rozhraní mezi zastavitelnou a nezastavitelnou částí pozemku, území či bloku. Toto rozhraní vymezuje nepřekročitelnou hranici pro volné umísťování objektů na pozemku a stavby mohou libovolně ustupovat.

Součástí prostorové regulace je i výšková regulace. Regulace u monofunkční zástavby je možné uvádět podlažností objektů. V případě smíšené zástavby a kombinace různých funkcí s různou světlou výškou jednoho podlaží studie stanovuje výšku hlavní římsy nebo atiky nad přilehlým - upraveným terénem nebo ulicí, a zároveň maximální výšku budovy nebo hřebene střechy budovy. V území je možné využít i možnost umístění lokálních dominant které danou výškovou úroveň zástavby naruší. Lokální dominanty je možno umisťovat do kompozičně a významově důležitých míst. V případě lokálních dominant je nutno posoudit tzv. proporcionalitu dominanty. Obecně lze říci, že je vhodné, aby lokální dominanty svým půdorysným rozměrem nepřesahovaly výškový rozměr. Pro vytvoření dominanty je nutno zpracovat vždy komplexní posouzení, jak bude dominanta exponovaná z různých míst jak v parteru blízkého okolí, tak v dálkových záběrech a panoramatech města.

Lokalita Nová Karolina

Hlavní část a těžiště celého území se odehrává v těsné vazbě na stávající zástavbu a jedná se o plochu zastavěnou stabilizovanou způsobu využití „Plochy smíšené – bydlení a občanská vybavenost“.
Řešené území Nové Karoliny bylo navrženo formou kompaktní blokové zástavby. Historické centrum, na které území navazuje, je typické zástavbou z přelomu 19. a 20. století většinou v uzavřených blocích. Nové bloky svým měřítkem a velikostí navazují na stávající zástavbu. Rozhodující pro prostorovou regulaci je důsledné dodržení principů blokové zástavby, zejména dodržení uličních a stavebních čar. Důležitou roli budou hrát i vnitrobloky, zde je možné přistupovat volně k řešení hloubek traktů a velikosti vnitrobloků v závislosti na možnosti osvětlení a oslunění domů a zejména bytů.
Výšková regulace jednotlivých bloků a domů je zobrazena v regulačním výkrese. Hodnota výšky objektu je stanovena jako maximální přípustná. Vzhledem k charakteru zástavby je nepřípustné navrhovat a stavět objekty s výrazně jinou výškovou strukturou, které by svým charakterem neodpovídaly výškové hladině okolní zástavby. Nepřípustná je výstavba objektů s výškou nižší než 3NP a objektů se slepými fasádami bez oken. V území, je navržena výšková hladina max. 8NP. Dominanty navržená struktura nevytváří.

Návrh respektuje požadavek na přiměřenost velikosti stavebního pozemku vůči zastavěné ploše budovami. Maximální index zastavění nepřekračuje v řešené ploše způsobu využití Bydlení a Občanské vybavení I_z=0,50.

Potud k části území s městským charakterem blokové zástavby. Na toto území navazuje poloveřejný areál Ostravské univerzity s otevřeným parterem a rekreační plochy směrem k řece. V rekreačních plochách je přípustné vytvořit drobné stavby, které bezprostředně slouží k obsluze rekreačního území. Stavby mohou být maximálně jednopodlažní (zastavěná plocha max. 450m^2) s důrazem na využití venkovních otevřených ploch.

4. Koncepce veřejné infrastruktury

Dopravní infrastruktura

Řešené území se nachází na levém břehu řeky Ostravice, jižně od centra města, v městském obvodu Moravská Ostrava a Přívoz. Zahrnuje oblast od areálu Výstaviště Černá louka, přes oblast Karolíny, Novou Karolinu, Báňskou dráhu, železniční trať (Ostrava hl. nádraží – Frýdek Místek) až k Dolní oblasti Vítkovic.

Řešené území je vymezeno ulicemi Místecká (západní okraj), 28. října, Novou Pivovarskou (severní okraj), řekou Ostravicí resp. ulicí Frýdeckou (východní okraj), železniční tratí frýdlantské dráhy a Dolní oblastí Vítkovic (jižní okraj).

Širší dopravní vztahy

Řešená oblast umožňuje navrhnout takové dopravní řešení, které ji kapacitně a kvalitně napojí na stávající dopravní systém města. Z hlediska širších regionálních a nadregionálních vztahů je pro řešené území z dopravního hlediska velmi významné dopravní napojení na silnici I/56 (Místecká), která prochází územím města ve směru sever – jih a je napojena na dálnici D1 a jižním směrem přechází v D56 a je vedena směrem na Frýdek - Místek. Z hlediska intenzit dopravy je to jedna z nejzatíženějších komunikací ve městě. V současném stavu přímé napojení řešeného území na silnici I/56 (Místecká) chybí a je zajištěno ve směru z řešeného území ulicemi Porážková → Švabinského → Poděbradova → 28. října. Při jízdě do řešeného území je nutné využít pouze ulici 28. října. V návrhovém stavu se předpokládá přímé propojení řešeného území se silnici I/56 (Místecká).

Druhá dopravní vazba z hlediska dopravních širších vztahů je východní dopravní napojení na silnici II/477 (směr sever – jih), která je v souběhu s řešeným územím řešena ve čtyřpruhovém uspořádání. Z hlediska širších vztahů se jedná o méně významné dopravní napojení. Jedná se v podstatě o paralelní trasu s D56, která ovšem zajišťuje i dopravní obsluhu území, není kapacitní jako D56 a není přímo napojena na dálniční síť.

Z hlediska městských širších vztahů je kromě obou již výše uvedených silnic I. a II. třídy řešené území napojeno na ulici 28. října (silnice II/479), která tvoří hlavní propojení centra města směrem na západ např. do městského obvodu Poruba. Východním směrem je zajištěno propojení řešeného území ulicí Na Karolíně, která zajišťuje mostním objektem a mimoúrovňovou křižovatkou napojení na Frýdeckou ulici II/477 a dále ulicí Těšínskou (II/479) propojení východním směrem na Havířov.

Z hlediska veřejné hromadné dopravy je z hlediska širších vztahů pro řešené území významná poloha železniční stanice Ostrava – střed, která se nachází západně od řešeného území v docházkové vzdálenosti. Tuto stanici využívají i příměstské linky (S6, R1), které zajišťují pravidelné propojení města a regionu.

Dále se v těsné blízkosti řešeného území nachází Ústřední autobusové nádraží (ÚAN), které je využíváno pro regionální a nadregionální autobusové spoje. Prostor ÚAN je s řešeným územím propojen bezbariérovou pěší trasou.

V ul. 28. října prochází MHD – tramvajová trať se zastávkou „Karolina“, popř. zastávka „Výstaviště“.

Stávající stav

Komunikační síť

V řešeném území se nachází stávající místní komunikace, které zajišťují dopravní obsluhu území, ale zároveň umožňují průjezd tranzitní dopravy (doprava, která v řešeném území nemá zdroj ani cíl). Nejvíce dopravně využívané je propojení ulic 28. října (ve směru od Fifejd) a ulice Na Karolíně. Tento dopravní vztah je v přímé kolizi s poměrně intenzivní nemotoristickou a městskou hromadnou dopravou v ulici 28. října u tramvajové zastávky Karolína. Tento úsek komunikace považujeme za dopravní závadu a v návrhu dopravního řešení je eliminována.

Křižovatka ul. 28.října, Nádražní a ul. Na Karolíně

Dále je pro dopravu výrazně využíváno propojení ulic Na Karolíně ↔ K Trojhalí ↔ Porážková, které umožní průjezd řešeným územím poměrně kapacitní trasou bez výraznějších dopravních závad. Systém průjezdných komunikací v oblasti Karoliny doplňuje ulice Těžařská, která propojuje ulice 28. října ↔ Porážková.
Dále se v řešeném území nachází obslužné komunikace, které jsou určeny převážně pro dopravní obsluhu jednotlivých objektů. Z hlediska intenzit vozidel jsou nejvýznamnější vjezdy do podzemních parkovišť pod objektem OC Karolína a podzemní parkoviště K Trojhalí z ulice Těžařská a ulice K Trojhalí. Dále je zde ulice Žofínská, Smetanovo nám. a K Šalomounu, které mají dopravní význam jako příjezdy k parkovacím plochám.
Z řešeného území severním směrem jsou pro dopravu využívány ulice Havlíčkovo nábřeží a Nádražní. Nejedná se o kapacitní komunikace, ale o místní komunikace, které slouží pro zkrácení cesty do centra města – jsou využívány místní dopravou.
Dále jsou v území účelové komunikace, které napojují areály na komunikační síť města. Je to zejména napojení areálu mostní základny na ulici K Trojhalí, která je vedena mostním objektem přes železniční vlečku. Také je ještě nutné zmínit komunikaci s mostním objektem přes Ostravici napojenou na ulici K Trojhalí, která v podstatě vede do zeleně a je využívána zejména cyklistickou dopravou. Specifické jsou obslužné komunikace v oblasti stávajícího výstaviště Černá louka, které jsou využívány převážně pro parkování vozidel.

Doprava v klidu

V řešeném území se nachází poměrně značné parkovací kapacity, které jsou reprezentovány především krytými parkovišti v OC Karolína a K Trojhalí. Dále jsou zde parkovací možnosti v uliční prostoru a na povrchových parkovištích v prostoru ulice Žofínská. Parkovací kapacity pro bytové objekty v prostoru Karoliny jsou v ulicích K Šalamounu, Na Prádle a Důlní a zároveň tyto objekty mají vyhrazené podzemní parkoviště.
V prostoru výstaviště Černá louka se nachází parkovací dům. Kapacitní povrchové parkoviště je podél ul. Pivovarská.
Dále se v řešeném území parkuje na místních komunikacích, vzhledem k nedostatku neplacených parkovacích míst a atraktivitě území, se často parkuje v rozporu s dopravními předpisy a stavebním uspořádáním komunikací.
Většina kapacity parkování v řešeném území je zpoplatněna. Jedná se zejména o hromadné garáže a pozemní parkoviště. Vzhledem k neochotě řidičů platit poplatky za parkování a velké kapacity neplacených parkovacích míst, je část kapacity těchto parkovišť nevyužita. Parkování v uličním prostoru zpoplatněno není a je tedy každý pracovní den překročena jeho kapacita.

Městská hromadná doprava

Řešené území, zejména jeho severní a západní část je kvalitně obsloužena městskou hromadnou dopravou. V jižní části řešeného území městská hromadná doprava není v současném stavu zavedena, neboť zde nejsou zdroje a cíle cestujících.

Tramvajová doprava – v řešeném území se nachází významný přestupní uzel „Karolina“, kterým je vedeno 10 tramvajových linek. Dle platného jízdního řádu v době zpracování studie se jedná o linky 1, 2, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12,14, 18. Úsek mezi zastávkou „Karolina“ a „Náměstí Republiky“ představuje propojovací úsek východní a západní části tramvajové sítě. Jedná se tedy o úsek z nejvyšší intenzitou cestujících, který v současném a i budoucím stavu tramvajové sítě nemá a nebude mít alternativní vedení. Dále se v řešeném území nachází zastávka „Výstaviště“, která je součástí tramvajové trati směr „Hranečník“ a dále „Nová huť, jižní brána“. V těsné blízkosti této zastávky se nachází tramvajová smyčka „Výstaviště“, která je využívána pro ukončení některých spojů.

Autobusová doprava – v řešeném území se nachází autobusová zastávka „Hotel Palace“, kde jsou vedeny dvě linky. Dále je to zastávka „Karolina“, kde autobusové spoje jsou odbavovány v rámci tramvajových zastávek, což umožňuje bezbariérový přestup. Autobusové linky tedy využívají ulice Na Karolíně a 28. října.

Trolejbusová doprava – je vedena ulicí K Trojhalí, kde je situována zastávka „Karolina, U Lávky“. Jedná se o výstupní/nástupní zastávku. Jako točnu je využívána okružní křižovatka, z které jsou napojeny podzemní parkoviště pod OC Karolina a Trojhalí. Trolejbusová trať je z řešeného území vedena ulicí Porážková na ulici Českobratrskou.

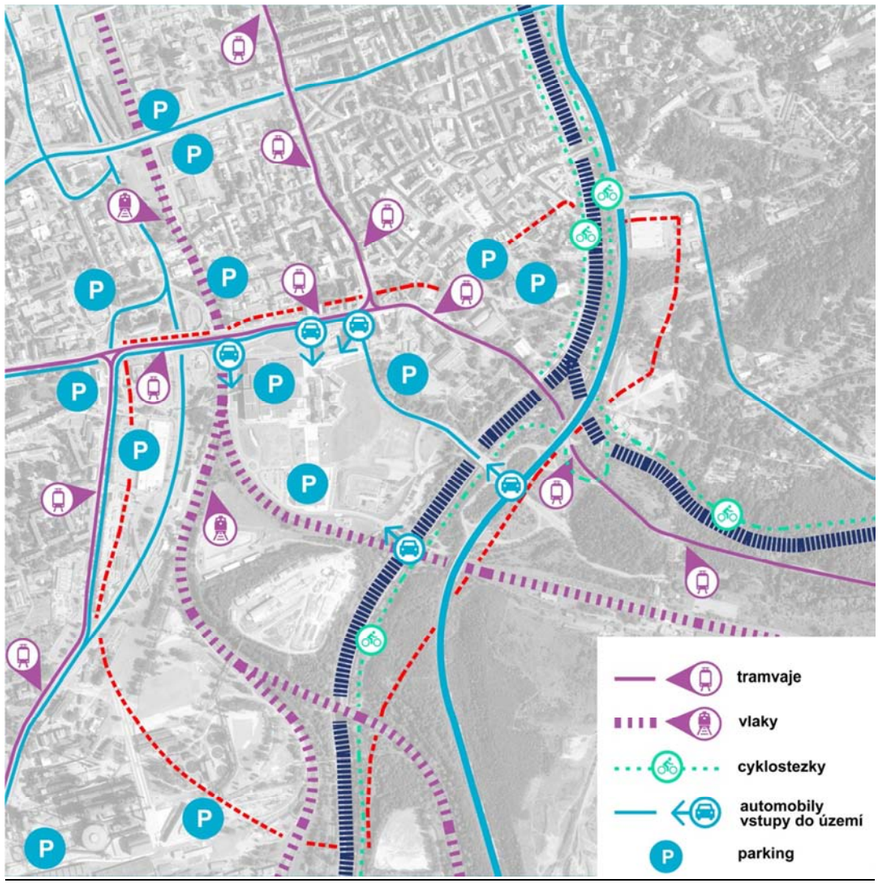


Schéma dopravního řešení

Cyklistická doprava

Řešeným územím není vedena značená cyklotrasa. Nebližší značená cyklotrasa je vedena po pravém břehu řeky Ostravice (označení E). V řešeném území je zaznamenán pohyb cyklistů, kteří využívají stávající místní komunikace a zároveň i pěší zónu u OC Karolina.

Pěší doprava

V řešeném území, zejména v jeho severní části u OC Karolina je silný pohyb pěší dopravy. Důvodem je značný počet komerčních aktivit a zejména snadná dostupnost MHD. Na pěší zónu u OC Karolína navazuje pěší zóna do centra města, která je v současném stavu částečně přerušena poměrně silným dopravním proudem v ulicích 28. října ↔ Na Karolíně. Křížení je řešeno pomocí světelné signalizace, přesto ve špičkách všedního dne je kapacita řízených přechodů nedostatečná. V jižní části řešeného území je pohyb pěších minimální, neboť území je v podstatě neprostupné a nejsou zde žádné cíle pěší dopravy.

Navržené řešení

Automobilová doprava

V rámci řešené lokality ÚS Nová Karolina jsou částečně respektovány vazby na územní plán a jsou tedy v rámci řešeného území zohledněny návrhy nových komunikací. V rámci studie se předpokládá částečná změna dopravního režimu v řešeném území oproti stávajícímu stavu. Změna spočívá v doplnění dalších místních obslužných komunikací, které jsou nutné pro rozvoj zástavby, ale i v nových komunikacích, které umožní převést dopravu z prostoru v severní části řešeného území – ulice Na Karolíně a 28. října na jiné trasy v území.

V jižní části řešeného území je z územního plánu převzato a zpřesněno propojení silnic II/477 (Frýdecká) a I/56 (Místecká). Navrhujeme novou mimoúrovňovou křižovatku na silnici II/477 (Frýdecká). Nová komunikace je dále vedena v souběhu s železniční tratí – severní poloha. V řešeném území je navržena okružní křižovatka a jedno z dalších ramen je pokračování přes železniční trať směrem k silnici I/56, kde je navrženo napojení do nově navrhované okružní křižovatky (přestavba stávající křižovatky). Tato okružní křižovatka již není součástí řešení této studie. Tato křižovatka již byla několikrát řešena až do fáze investičního záměru. Řešení se

pohybovalo od MÚK, k velké okružní křižovatce. V současné době byla dle posledních informací pozastavena příprava stavby. Projektová dokumentace podrobného řešení této křižovatky je vypracována. ÚS Nová Karolina potřebu křižovatky potvrzuje, ale dále toto řešení nezpřesňuje. Navržené dopravní propojení silnic II/477 a I/56 má podstatný dopravní význam, neboť v rámci dopravního řešení studie je výrazně omezen průjezd územím Karolína pro automobilovou dopravu. Jedná se tedy o objízdnou trasu, která průjezd územím nedovolí a zároveň odlehčí řešenému území od zbytné dopravy. Tato komunikace je tedy určena převážně pro dopravu, která je pro území Karoliny a městského centra tranzitní.

Dle ÚP Ostrava je také řešena úprava stávající mimoúrovňové křižovatky II/477 (Frýdecká) x Na Karolíně a nové dopravní propojení do řešeného území. Princip úpravy spočívá v tom, že v místě stávajícího napojení křižovatkových ramp na ulici Na Karolíně mezi II/477 a řekou Ostravicí je navržena okružní křižovatka a jihozápadní křižovatková rampa je v podstatě pro funkci mimoúrovňové křižovatky zrušena. Z okružní křižovatky bude jihozápadním směrem částečně v trase stávající rampy vedena nová místní komunikace, která bude směrována na stávající mostní objekt až k napojení na nově navrženou okružní křižovatku s ulicí K Trojhalí. Navržené dopravní napojení řešeného území na silnici II/477 má význam především pro dopravu, která má zdroj a cíl v prostoru OC Karolína, případně v centrální části města.

Řešení uliční sítě v prostoru **Černá louka** potvrzuje vítěznou architektonickou soutěž. Hlavní komunikací tohoto území je ulice Nová Pivovarská. Ulice Havlíčkovo nábřeží je v oblasti Černé louky zrušena a nahrazena Novou Pivovarskou, která je určena pro obsluhu území Černé louky. Ulice Nová Pivovarská je obousměrná místní obslužná komunikace lemována chodníkem, parkovacími stáními, umožňující napojení přilehlých objektů. Ulicí Nová Pivovarská bude vedena linka hybridního trolejbusu a jsou tedy navrženy zastávkové zálivy. V prostoru Černé louky jsou navrženy 2 zastávky hybridního trolejbusu a jedna tramvajová zastávka.

Řešení komunikační sítě v řešeném území **Nové Karoliny** je realizováno novými místními komunikacemi, které jsou určeny převážně pro dopravní obsluhu území. Nová komunikace v rámci studie nazvaná „Okružní třída“ (propojuje prostor před výstavištěm Černá louka s ulicí K Trojhalí) je řešena jako místní obslužná komunikace s vedením trolejbusové dopravy hybridním trolejbusem (bez nutnosti trakčního vedení). Příčný profil této místní komunikace je navržen ve skladbě cyklistická stezka, zelený pruh, parkovací pruh, dva jízdní pruhy, parkovací pruh, zelený pruh a chodník pro pěší - viz vzorový příčný profil 1. Z této komunikace se předpokládá pouze omezená dopravní obsluha přilehlých objektů.
Místní komunikace kolmé na „Okružní třída“ obsluhují jednotlivé objekty – jsou na ně napojeny vjezdy do podzemních garáží a jsou zde navržena parkovací místa. Všechny navržené obslužné komunikace jsou v konečném důsledku navrženy jako neprůjezdné pro automobilovou dopravu. Pro nemotoristickou dopravu jsou průchozí územím bez omezení. Jednotlivé navržené objekty jsou napojeny na uliční síť vjezdy. Tyto komunikace mají prostor pro oboustranné podélné parkování, oboustranný chodník a oboustranný zelený pás - viz vzorové příčné řezy. Parkovací pásy jsou určeny pro krátkodobé parkování.
Pro zamezení tranzitní dopravy pro řešené území je navrženo v ulice 28. října a na Smetanově náměstí od ulice Nádražní až k ulici Nová Pivovarská dopravní omezení, které umožní vjezd jen pro dopravní obsluhu. Toto řešení podpoří pěší dopravu vedoucí z centra k Fóru Karolina. Toto opatření rovněž zamezí používání ulice Nová Pivovarská pro zkrácení cesty přes řešené území.
Stávající úsek ulice Na Karolíně ve směru od 28. října je určena pouze dopravní obsluze pro vjezd do přilehlých objektů. Uliční profil je doplněn chodníky v šířce až k zástavbě. Dále směrem k Ostravici je umožněn pouze pohyb nemotoristické dopravy – prostor centrálního náměstí.
Ulice Žofínská bude realizována jako pěší. Umožněn bude vjezd pouze dopravní obsluze.
V blízkosti areálu Ostravské univerzity je navržen záliv pro K+R, která umožní krátkodobé zastavení a vystoupení (2 minuty) spolucestujících z automobilů v prostoru před univerzitou.
Dopravní řešení je navrženo tak, aby propojilo lokalitu Černá louka a lokalitu pro umístění technologického parku.

Veřejná hromadná doprava

Stávající tramvajové trati jsou ponechány ve stávajících trasách, a to v ulicích Nádražní směrem na zastávku Karolína a Výstaviště ulicí 28. října. Nové dopravní řešení neuvažuje s vedením nové tramvajové trasy přes řešené území, které je zaneseno v době zpracování studie v platném územním plánu. Tramvajová a autobusová zastávka „Karolina“ je zachována jako významný přestupní uzel s tím, že trasy autobusových linek budou v důsledku změny komunikačního systému trasovány v řešeném území po jiných komunikacích.
V řešeném území se nachází tramvajová smyčka (plocha pro areál Ostravské univerzity). Vzhledem k návrhu zástavby území navrhujeme tuto tramvajovou smyčku zrušit bez náhrady. Na rozdíl od platného územního plánu studie neuvažuje s přesunem tramvajové smyčky na druhý břeh řeky Ostravice. Tramvajové linky končící na této točce budou pokračovat na přestupní terminál Hranečník, který je vzdálen pouze 2 zastávky. Časová ztráta jednotlivých spojů bude tedy minimální. V rámci studie není změněno stávající linkové vedení ostatních linek. V návrhu zůstává zachována ve stávajícím stavu zastávka „Karolina“. Zastávka „Výstaviště“ bude stavebně upravena dle návrhu, tzn. tramvajová a trolejbusová + autobusová zastávka budou odděleny.
Vedení autobusové dopravy je dle platného jízdního řádu v době zpracování studie vedeno ulicemi Na Karolíně a 28. října. Jedná se o linky 21, 81. Dle ÚS Nová Karolina bude linkové vedení ulicí Na Karolíně zrušeno a vedeno přes zastávku „Výstaviště“ a dále po stávající trase. V prostoru Technologického parku je navržena autobusová zastávka, která zajistí dopravní obslužnost území MHD. Linkové vedení není v rámci studie navrženo.
Vedení trolejbusové dopravy je zastoupeno linkou č. 105, která je ukončena v zastávce „Karolina U Lávky“. V rámci studie je navrženo prodloužení trolejbusové linky okolo prostoru vjezdu do krytého parkoviště K Trojhalí, dále Okružní třída až na zastávku „Výstaviště“. Dále povede ulici Novou Pivovarskou, po Havlíčkově nábřeží až do ulice Biskupská, kde se napojí na stávající trolejbusovou trať.
Spojení budou zajišťovat hybridní trolejbusy, které tento celý úsek území řešeného studií projedou na záložní baterie, tzn. bez trakčního vedení. Nebude tak vizuálně znehodnocen pohled na Trojhalí. V řešeném území jsou navrženy 2 zastávky v prostoru Černé louky, rekonstrukce zastávky „Výstaviště“, nová zastávka na ulici Okružní třída, zastávka v prostoru před Trojhalím. Tato zastávka bude v prostoru pěší zóny, kde bude umožněn vjezd pouze dopravní obsluze. Zajistí tak bezprostřední přístup do Trojhalí.

Železniční doprava

V rámci ÚS Nová Karolina je nutno také připomenout existenci Báňské dráhy, která v podstatě kopíruje ulici K Trojhalí. Křížení Báňské dráhy s nově navrženou komunikací vedoucí z okružní křižovatky v prostoru Technologického parku do stávající křižovatky u Trojhalí je navrženo v úrovni terénu se zabezpečeným železničním přejezdem. Jiné, než úrovňové řešení křížení komunikace s vlečkou není z hlediska stávající konfigurace dopravní infrastruktury možné. Křížení navržené komunikace s Báňskou dráhou v blízkosti Ostravice je řešeno mimoúrovňově.

Na okraji Dolní oblasti Vítkovic řešeným územím je vedena železniční trať č. 321, 323. Navržené řešení dopravní infrastruktury kříží železniční tratě mimoúrovňově. V rámci studie není navržena nová přístupová trasa na železniční stanici Ostrava – střed. Nová pěší propojení by představovala zásah do prostoru stanice z důvodu zajištění mimoúrovňového křížení pěších a vlaků.

Pěší doprava

Ve stávajícím stavu je hlavní pěší směr realizován z centra přes náměstí Dr. E. Beneše, ulicí Nádražní průchodem v domu Nová Karolina Park k Fóru Nová Karolina. Další významný pěší směr je ze zastávky „Karolina“ do Fóra Karolina a ze zastávky „Karolina“ do centra města.

V rámci řešení celého prostoru je důraz kladem na pěší dopravu. Pěší směr z centra do Fóra Karolina je ještě posílen částečnou změnou dopravního režimu na křižovatce 28. října x Nádražní. Z této křižovatky je směrem na Smetanovo náměstí v návrhu povolen vjezd pouze dopravní obsluze. Do ulice Na Karolíně je také povolen vjezd pouze dopravní obsluze, neboť ulice dále pro automobilovou dopravu nepokračuje. Ulice Žofínská je navržena jako pěší zóna. Ulice Na Karolíně je částečně navržena jako náměstí.

V rámci každého uličního prostoru je navržen oboustranný nebo jednostranný chodník. Prostor pro pěší je navržen v šířce min. 2,5 m - viz vzorové příčné řezy.

Důležitou pěší vazbou je spojení s břehem řeky Ostravice, který pro pěší dopravu zůstává dle návrhu přístupný a otevřený.

Cyklistická doprava

Stávající vedení cyklistické dopravy je z hlediska širších vazeb území reprezentováno hlavně trasami podél řeky Ostravice. V navrženém řešení respektujeme Generel cyklistické dopravy města Ostravy, ve kterém je navrženo propojení ulice Poděbradova, Jantarová, Náměstí Biskupa Bruna, okolo Trojhalí až k řece Ostravici. V rámci ÚS Karolina je návrh doplněn o oboustranné vedení cyklistické dopravy okolo Ostravice, dále pak po Okružní třídě, a po nové třídě vedoucí technologickým parkem. Šířka pruhu pro cyklisty je navržena 3 m.

Mostní objekty

Mostní objekt v ulici Na Karolíně přes řeku Ostravici návrh využívá stejně jako ve stávajícím stavu.

Mostní objekt překračující Ostravici (v místě pokračování ulice K Trojhalí) je v současném stavu v podstatě nevyužíván. Pokud by měl být zapojen do nového dopravního řešení území, je nutné provést statické posouzení, ověření únosnosti a případné sanace. Prověřen bude rovněž s ohledem na Q100.

Navržen je nový mostní objekt přes řeku Ostravici, který je součástí komunikačního propojení II/477 (Frýdecká) ↔ Technologický park ↔ I/56 (Místecká).

Poslední mostní objekt je navržen nad železniční tratí č. 321 a 323 a dokončuje napojení Místecké s Frýdeckou a také s Technologickým parkem.

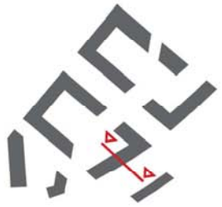
Doprava v klidu

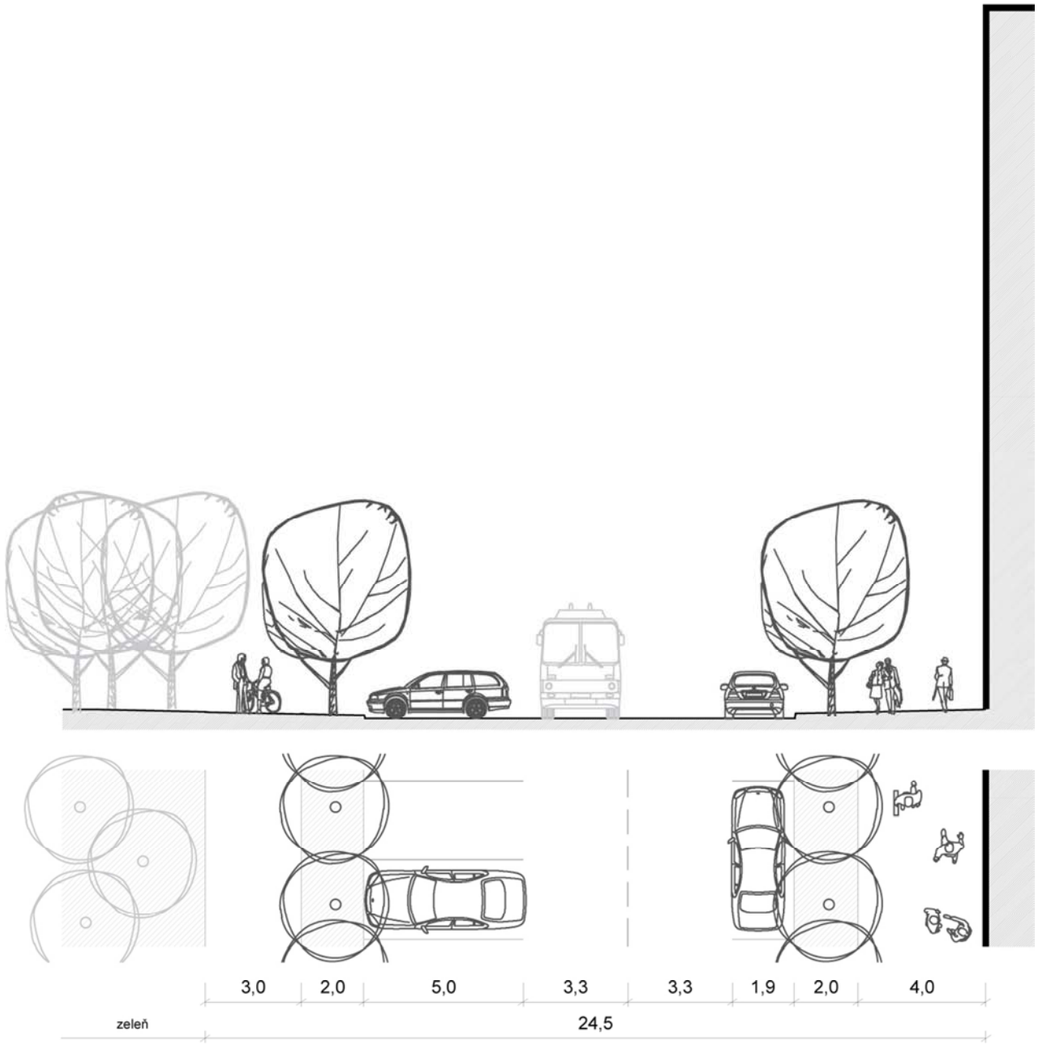
V rámci řešeného území ÚS Nová Karolina je parkování vozidel řešeno převážně podzemními garážemi. Největší parkovací kapacita je navržena pod novým náměstím pro cca 600 automobilů. Parkování v uličním prostoru je umožněno pouze v parkovacích pruzích podél komunikací. Toto parkování je určeno pro krátkodobé parkování.

V ostatních plochách – tedy v prostoru Technologického parku bude řešeno parkování na jednotlivých pozemcích a v prostoru Černá louka bude řešeno v podzemích garáží jednotlivých objektů - dle platné územní studie. Podrobné řešení bude předmětem navazujícího stupně projektové dokumentace.

vzorový profil

OKRUŽNÍ TŘÍDA

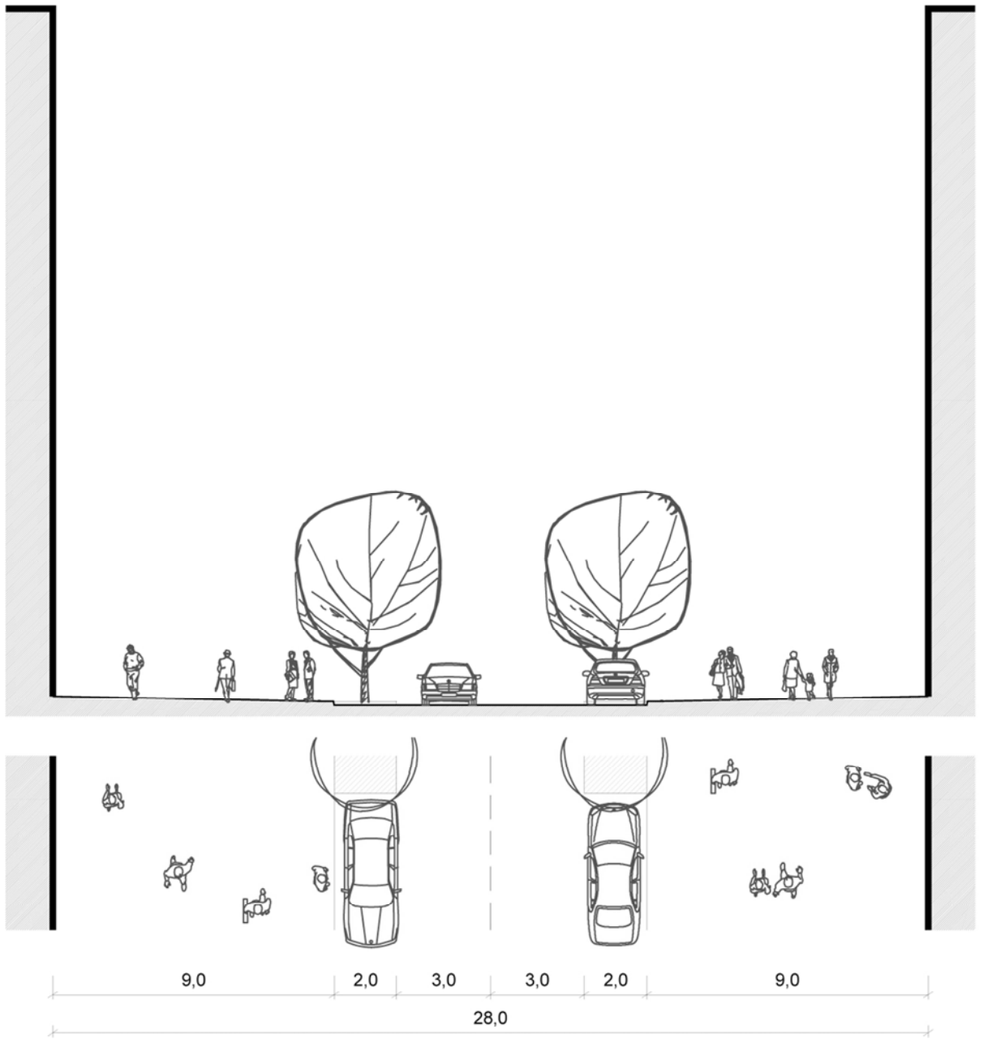




Vzorový profil 1 „Okružní třída“

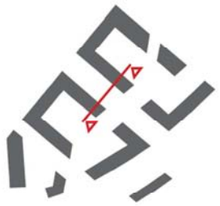
vzorový profil

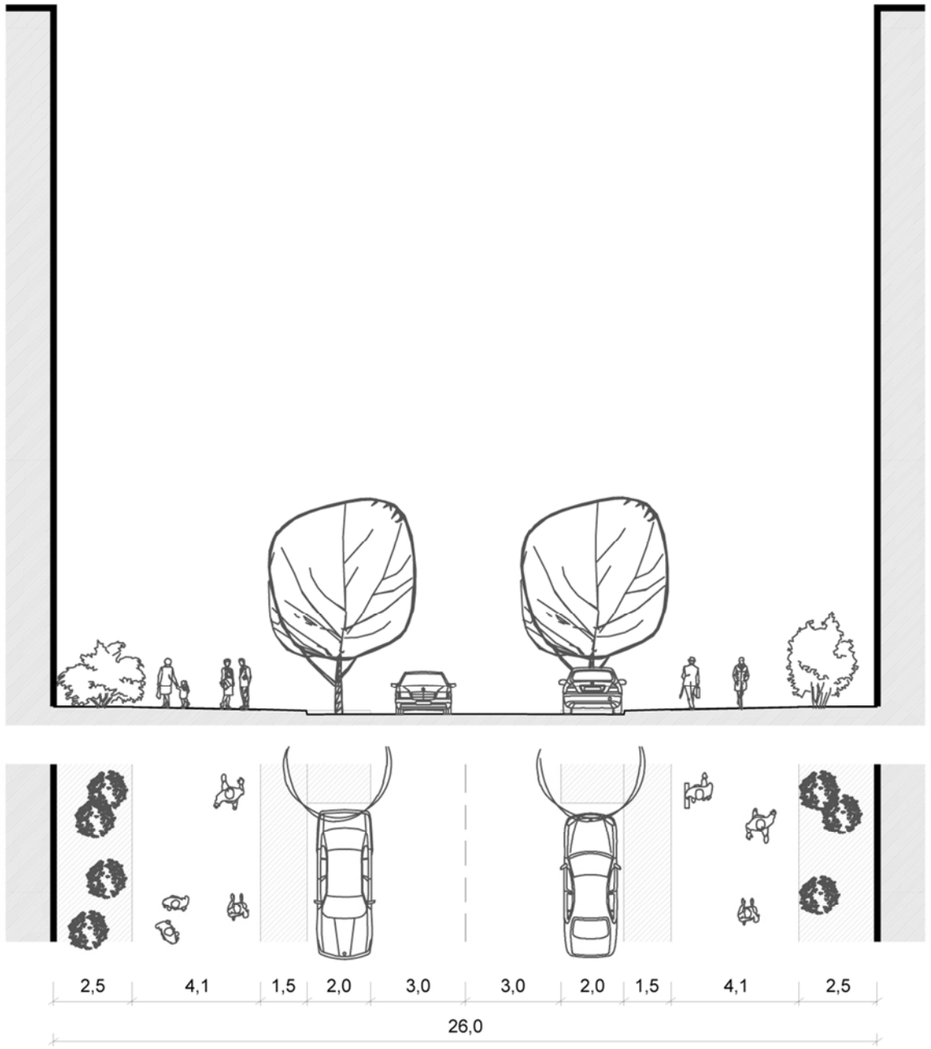
ZKLIDNĚNÁ ULICE



vzorový profil

ZKLIDNĚNÁ ULICE





5. Koncepce zeleně a uspořádání krajiny

S prostorovou regulací vystává potřeba regulovat i zeleň v území. Pro lokalitu Nová Karolina a Černá louka je možné zeleň rozdělit na několik základních skupin.
a) - Zeleň městská - parková
b) - Stromořadí a aleje
c) - Zeleň vnitrobloková
d) - Zeleň rekreační - lesoparková
e) - Zeleň doprovodná izolační

Zeleň městská
Na zeleň městskou je kladen důraz zejména při návrhu komunikací, profilů ulic a náměstí. Je to důležitý moment, aby se zeleň stala nedílnou součástí každodenního parteru. Zeleň je zde plně integrovaným prvkem parteru. Jednotlivé zelené pásy, ostrůvky, plochy a podobně by měly na sebe navazovat a tvořit s dalšími prvky zejména se stromořadími jeden estetický a funkční celek. Právě na kontrastu středně vysoké stromové zeleně a nízkých travnatých a extenzivních ploch je postaven charakter městské zeleně v nově navržených ulicích a náměstí. Prvek střední keřovité zeleně je zde záměrně vypuštěn coby významná bariéra v parteru veřejných ploch. Se střední zelení se počítá hlavně u soukromé a vnitroblokové zeleně.
Městská zeleň dominuje zejména v části území Nová Karolina. Zeleň městská - parková je všeobecně nezastavitelná plocha.

Stromořadí a aleje
Nejvýznamnější kompoziční a městotvorný prvek v koncepci zeleně je stromořadí. Je většinou součástí městské či doprovodné zeleně. Důležitá stromořadí jsou vyznačena v regulačním výkrese jako důležitý regulační nástroj v území. Na tvorbu stromořadí je zde kladen velký důraz. Velké plochy korun stromů jsou nezbytné pro lokálních klimatickou pohodu prostředí, jsou ale také důležitým kompozičním prvkem, který podporuje právě kompaktnost navrhované blokové městské struktury. Velmi důležitým momentem je alej - stromořadí okružní komunikace oddělující kompaktní zástavbu od rekreační zóny a specifické zeleně-nově vytvořená „Okružní třída“. Primární dvoustranná alej okolo komunikace se stromy s vysokou korunou je zde doplněna ještě o sekundární alej s odlišnými stromovými druhy pro zvýšení kontrastu.

Zeleň vnitrobloková
Vnitrobloková zeleň je taktéž důležitým prvkem města. Většinou se jedná o zeleň na privátních pozemcích a zeleň zajišťující pohodu prostředí pro uživatele nájemních domů. Zeleň může být velmi specifická a individuální. Ze strany města je důležité, aby tyto plochy zeleně byly chráněny, nebyly zastavovány. Vnitrobloková zeleň by měla tvořit **minimálně 25%** plochy stavebních bloků.

Zeleň lesoparková
V urbanistickém konceptu je navržena poměrně rozsáhlá plocha rekreační zeleně mezi zastavitelným územím Nové Karoliny a řekou Ostravicí. Zeleň se tu stane poměrně velkou enklávou. To bude mít zásadní dopad do charakteru okolní krajiny. Proto je nutno v dalších fázích územní dokumentace věnovat návrhu patřičnou pozornost. Navrhujeme lokalitu s maximem přírodních ploch s pohybem a rekreací osob na travnatých pobytových loukách s minimem zpevněných komunikací. Charakterem je nejbližším typem zeleně lesopark, tedy území, kde jsou pobytové louky a travní porosty doplněné o enklávy vyšší stromové zeleně. Kompozice lesoparku by měla kromě společných prostor, jako je dráha pro in-line bruslení či kurty na plážový volejbal, obsahovat i různé mikroprostory pro pobyt větších či menších skupin osob. Území se má otevřít přístupem k břehům řeky. Přesto, že podél řeky je navržena doprovodná zeleň, neměly by tyto zeleně vytvářet další hranici. Zeleň lesoparková připouští drobné jednopodlažní stavby v malém rozsahu zastavěných ploch.

Zeleň doprovodná izolační
Izolační zeleň jako urbanistický prvek doprovází většinou liniové prvky dopravy nebo staveb. Součástí je i zeleň podél břehů řeky. Jedná se o zeleň zahrnující více vegetačních pater od nízkých porostů a travin, přes středně vysoké keřové porosty až po stromy a stromořadí. Zejména v případě řeky je důležité, aby tato zeleň měla co nejvíce přírodní charakter.

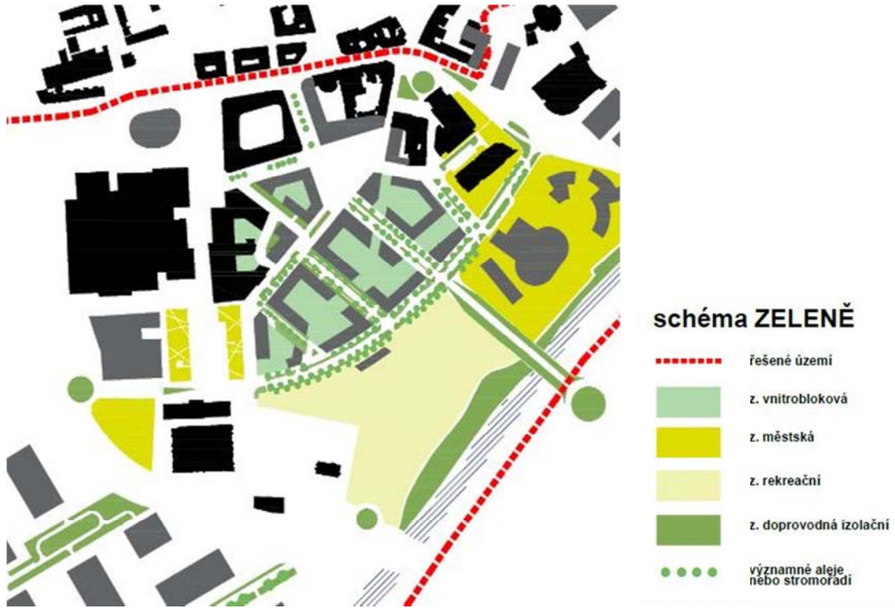
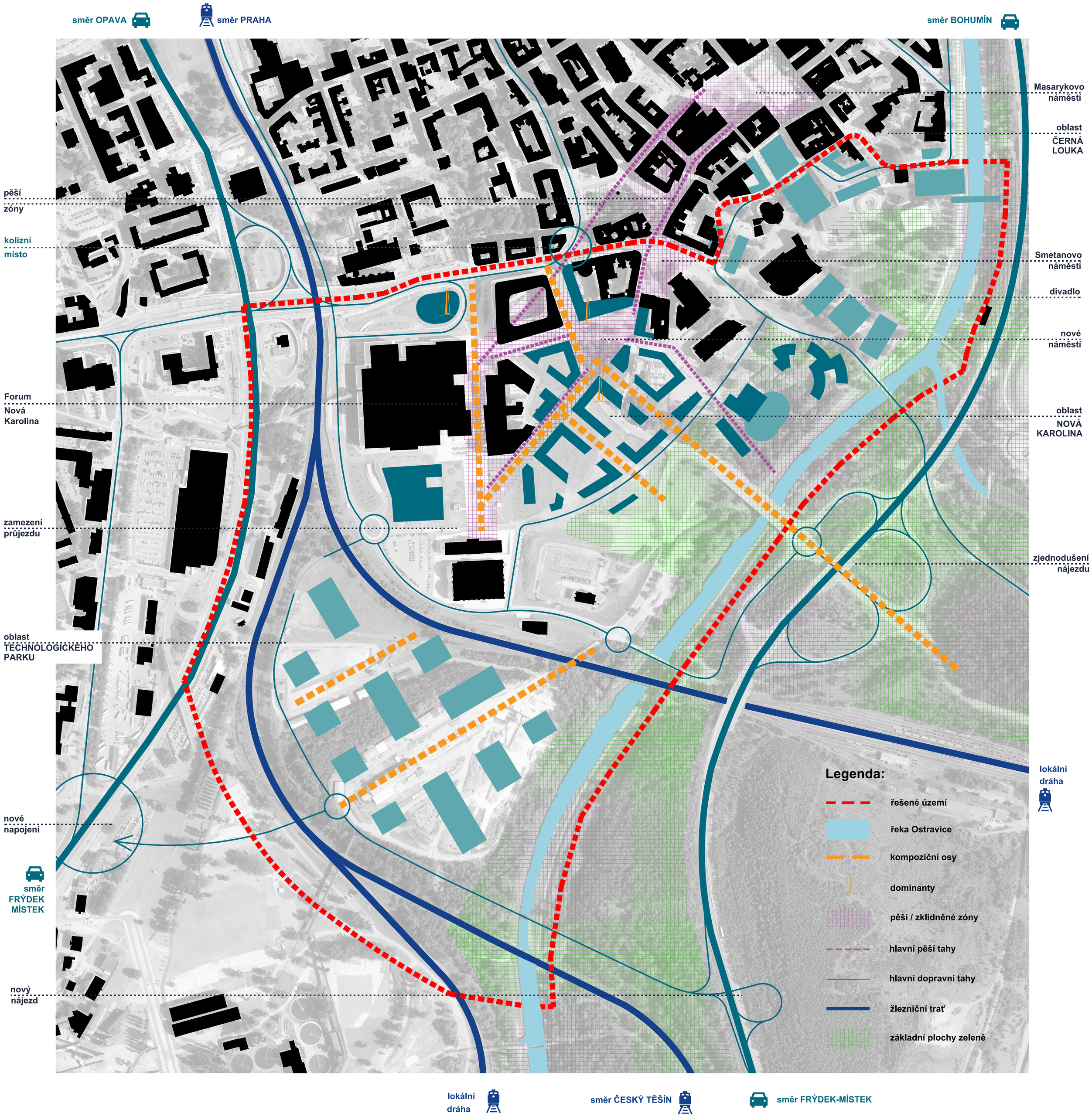


schéma ZELENĚ
řešené území
z. vnitrobloková
z. městská
z. rekreační
z. doprovodná izolační
významné aleje nebo stromořadí



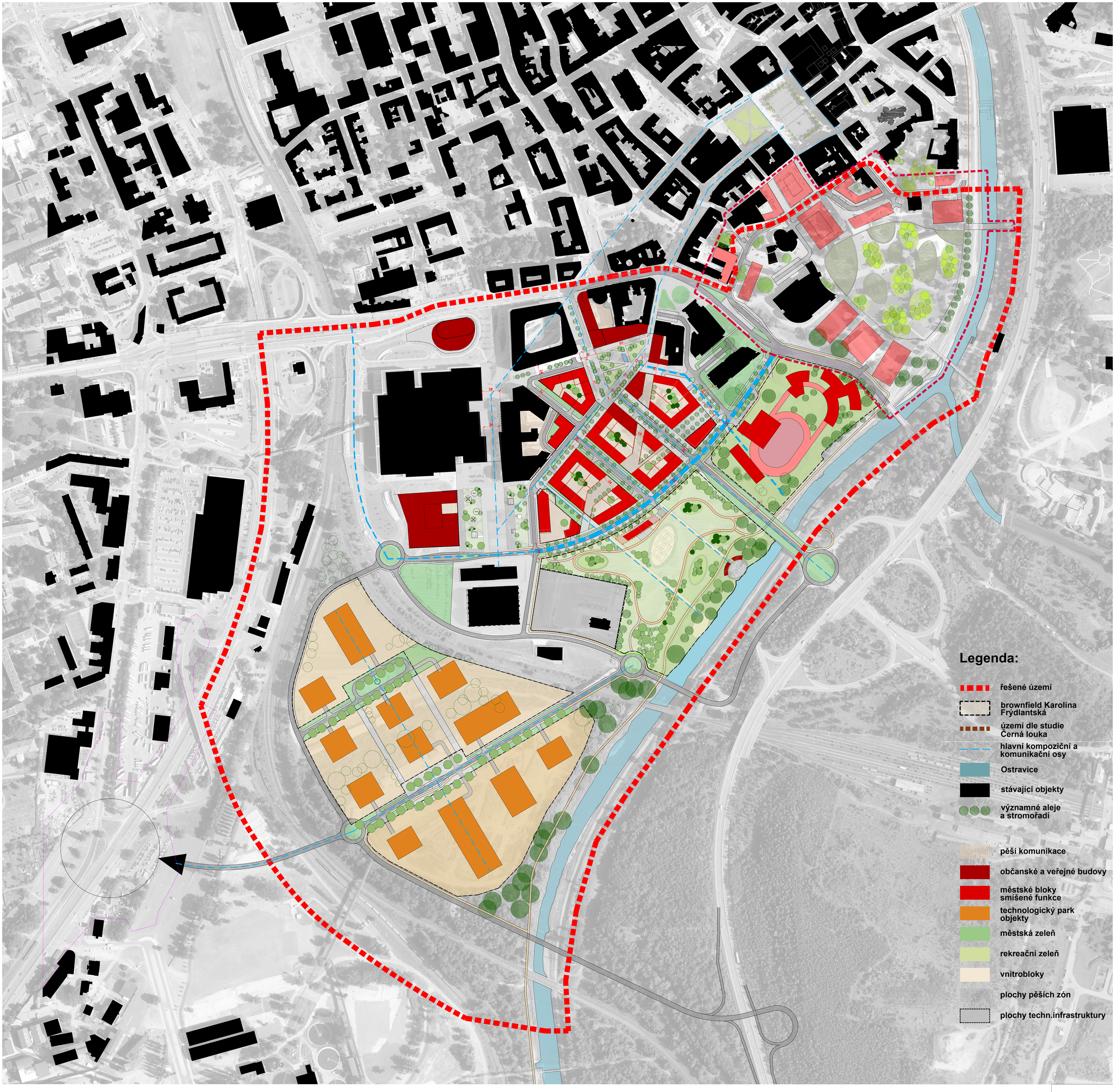
OSTRAVA!!!

Územní studie KAROLINA
07 2017

ŠIRŠÍ VZTAHY
CASUA

m 1 : 2000

1



OSTRAVA!!!

Územní studie KAROLINA
07 2017

HLAVNÍ VÝKRES
CASUA
m 1 : 2000

2

Legenda:

- řešené území
- brownfield Karolína Frýdlantská
- území dle studie Černá louka
- Ostravice
- stávající objekty
- zastavitelné plochy
- pěší komunikace
- dělení na pozemky
- stavební čára uzavřená
- stavební čára otevřená
- stavební čára volná
- v.a. 27 m — maximální výška atiky nebo římsy
- v.b. 32 m — maximální výška budovy nebo hřebene
- 6.np — maximální podlažnost
- 7540 m2 — celková plocha bloku vymezená stav. čarami

OSTRAVA!!!

Územní studie KAROLINA
07 2017

PROSTOROVÁ REGULACE
CASUA
m 1 : 1000

3