

Suzdalské náměstí



Koncepční studie řeší rozhraní historického jádra za hradbami a sídliště, které stojí v místě nejstarší části města Louny. Cílem je vytvořit rozcestník projektů a vytvořit kvalitní a pobytová veřejná prostranství kolem nového dopravního řešení okružní křižovatky na ulici Žižkova.



datum odevzdání: 03 / 2026

objednatel:

Město Louny

zpracovatel:

ateliér tečka s.r.o.

tečka

Ing. arch. Anna Křížová

Ing. arch. Luboš Klabík

Ing. arch. Tomáš Klapka

Ing. arch. Anna Zikmundová

Ing. arch. Eliška Vasko

Bc. Barbora Husáková

www.tecka.city

dopravní řešení:

Ing. Karel Králíček

krajinářská architektura:

VISSBA

vodní hospodářství:

Kovoprojekta Brno a.s.

technická infrastruktura:

Ing. Josef Chmelka – SÚPR

Kontext



Koncepční studie Suzdalské náměstí

Kontext města

Louny leží v široké kotlině řeky Ohře, vymezené na jihu výběžky Džbánu a na severu kuželovitými vrcholy sopek Českého středohoří. Město se rozkládá na vysoké pravobřežní terase nad řekou, která zde vytváří výrazné ohbí. Louny vznikly na strategickém místě, kde důležitá královská cesta řeku překračovala z Prahy do Mostu a dále do Saska. Město a jeho okolí byly odjakživa převážně zemědělským regionem, známým mimo jiné produkcí kvalitního chmele.

V současnosti žije ve městě přibližně 18 tisíc obyvatel a jeho rozloha činí zhruba 24 km². Ačkoli je lounský okres rozlohou největší v Ústeckém kraji, má nejnižší hustotu osídlení. Budoucí dostupnost města a potenciální příliv nových obyvatel ovlivní jak přeměna silnice I/7 na dálnici D7, tak plánovaná stanice vysokorychlostní železnice (VRT) Poohří. Městem prochází národní cyklotrasa Ohře a do jeho okolí vedou tři naučné stezky i systém turistických tras a okruhů směřujících do Českého středohoří, k Džbánu i podél Ohře.

Vizí rozvoje Loun je otevřené, sebevědomé a atraktivní město, které nabízí plnohodnotný prostor k životu a setkávání všech generací. Město jako centrum občanského a turistického života regionu s výbornou dostupností do Prahy, poskytující kvalitní a efektivní služby, zdravé životní prostředí a moderní infrastrukturu. Nedílnou součástí této vize jsou i funkční a kvalitní veřejná prostranství a jejich promyšlený systém napříč celým územím města.

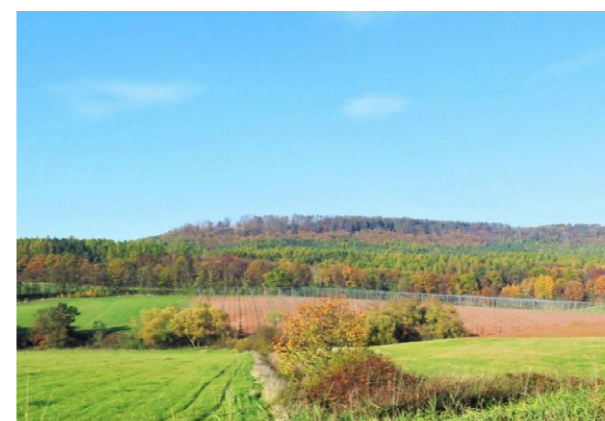
-  řešené území
-  památková zóna
-  vodní plochy
-  říční niva
-  CHKO České středohoří
-  biocentra a biokoridory ÚSES
-  krajinné celky
-  turistické trasy a okruhy
-  cyklotrasy a pěšiny
-  hlavní silniční síť
-  železnice
-  plánovaný koridor VRT



01 PANORAMA - ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ
Sopky Českého středohoří tvoří kulisu celému městu a společně s řekou Ohří a její nivou spoluvytváří základní morfologii a charakter Loun a okolí.



03 DÁLNIČE D7 - OBCHVAT LOUN
Výstavba dálnice D7 postupně zajišťuje rychlé spojení s Prahou i severozápadní hranicí směrem do Německa. Díky ní má Lounsko strategickou dopravní polohu.



05 PŘÍRODNÍ PARK DŽBÁN
Směrem k jihu, na pomezí okresů Loun, Kladna a Rakovníku vedou z města turistické trasy a cyklotrasy do přírodního parku s bohatou historií i cennou krajinou.



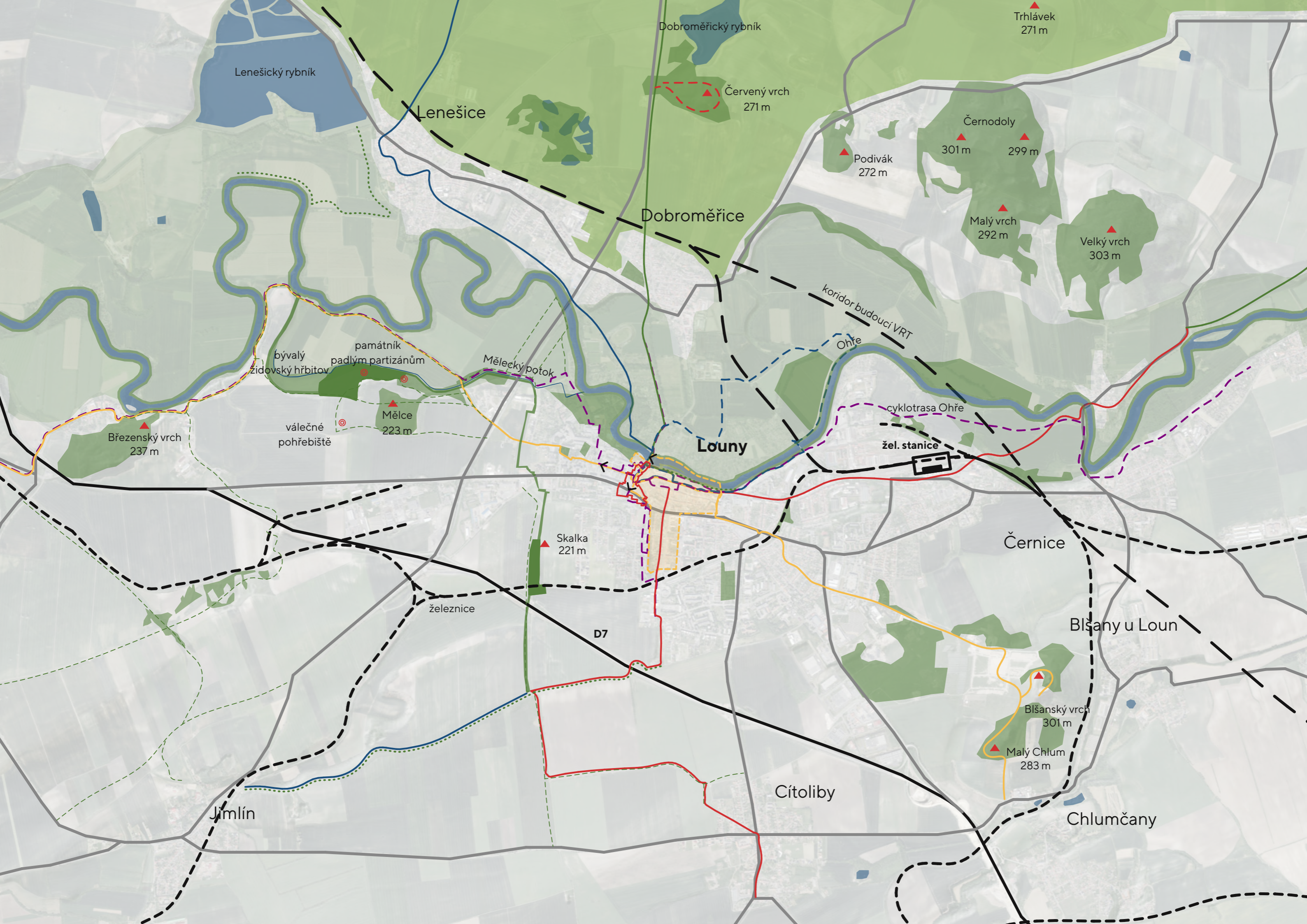
02 ŘEKA OHŘE - JEZ A MLÝNY
Pohled z mostu Veselův na řeku a mlýny je jedním z významných obrazů Loun. Most je zásadním turistickým spojením od centra směrem do Českého středohoří.



04 VRT POOHŘÍ
Vysokorychlostní trať Praha - Dráždany a plánovaná zastávka u Loun bude mít v budoucnu vliv na dopravní dostupnost a rozvoj města i celého regionu.



06 CYKLOTRASA Č. 6 - OHŘE
Sleduje tok Ohře od pramene v německém Weissenstadtu až k ústí do Labe v Litoměřicích. V Lounech prochází přímo pod historickými městskými hradbami.



Lenešický rybník

Lenešice

Dobroměřický rybník

Červený vrch
271 m

Trhlávek
271 m

Podivák
272 m

Černodoly
301 m

299 m

Malý vrch
292 m

Velký vrch
303 m

Dobroměřice

koridor budoucí VRT
Ohře

památník
padlým partizánům
bývalý
židovský hřbitov

Mělecký potok

Mělce
223 m

válečné
pohřebiště

Březenský vrch
237 m

Louny

žel. stanice

Skalka
221 m

Černice

železnice

D7

Bišany u Loun

Bišanský vrch
301 m

Malý Chlum
283 m

Jímlín

Cítoliby

Chlumčany













Širší vztahy

Řešené území se nachází na rozhraní dvou urbanistických struktur a historických období. Na jedné straně tvoří kulisu hradby s monumentální Žateckou bránou z 15. století, na straně druhé pak panelové domy modernistického sídliště. Přípomínkou původní urbanistické struktury v místě dnešního sídliště jsou dva kostely s přílehlými hřbitovy, barokní špitál a průhledová osa směřující ke kostelu sv. Mikuláše. Pohled na sopky Českého středohoří je neméně podstatným prvkem řešeného území, stejně jako výhled z mostu Veslařů směrem na Jiráskovy mlýny, mlýn Režná, lounský jez, historické centrum a městské hradby.

Existující část hradebního okruhu je lemována parky a svahem směrem k řece. Jako budoucí téma pro vedení města se nabízí koncepčně pojmut zbývající část hradebního okruhu na jihu a východě města, aby vznikl souvislý veřejný prostor obepínající historické jádro. Stejně tak může být celoměstským tématem vytvoření jasného systému veřejných prostranství a sídelní, potažmo sídlištní zeleně s důrazem na přednost pro pěší a cyklistickou dopravu.

Řešené území se nachází na křížení místních rekreačních os. Je součástí zelené spojnice od vlakové stanice Louny město přes Holárkovy sady až po Masarykovy sady a zároveň propojuje západní a východní část města. Most Veslařů představuje klíčové spojení pravého a levého břehu nejen pro motorovou dopravu, ale především pro pěší a místní obyvatele. Most a jeho předpolí jsou důležitými tématy v rámci úvah o kvalitním veřejném prostoru pro všechny.

Součástí zadání je rovněž zefektivnění napojení silnice od Dobroměřic (ulice Žižkova) na hlavní silniční tepnu města – silnici č. 246. Neméně důležitým úkolem je také doplnění stávajícího i plánovaného systému cyklistické dopravy, stejně jako vytvoření logických pěších tras s důrazem na kvalitní a bezpečné propojení mezi bydlištěm a občanskou vybaveností.

-  řešené území
-  památková zóna a objekty pam. zájmu
-  památkově chráněné objekty
-  občanská vybavenost
-  návaznost veřejných prostranství
-  parková veřejná prostranství
-  hlavní silnice
-  železnice
-  autobusové zastávky
-  cyklotrasy (cyklokoncepce)
-  turistické trasy a okruhy
-  turistické trasy



01 HLAVNÍ CENTRUM – MÍROVÉ NÁMĚSTÍ
Mírové náměstí je hlavní reprezentativní veřejné prostranství Loun, kterému podobně jako jiným přemyslovským náměstím dominuje doprava v klidu.



03 PĚŠÍ OSA – ULICE KOSMONAUTŮ
Pěší zóna propojuje sídliště s historickým centrem a zároveň vytváří vizuální kontakt mezi dominantami třech kostelů (sv. Mikuláše, sv. Petra a Čtrnácti sv. pomocníků).



05 HLAVNÍ – SLOV. NĀR. POVSTÁNÍ – OSVOBODITELŮ
Hlavní tepna Loun pro motorovou dopravu je zásadní trasou také pro pěší, cyklisty a MHD. Její příčná prostupnost je podstatná pro bezpečné propojení občanské vybavenosti.



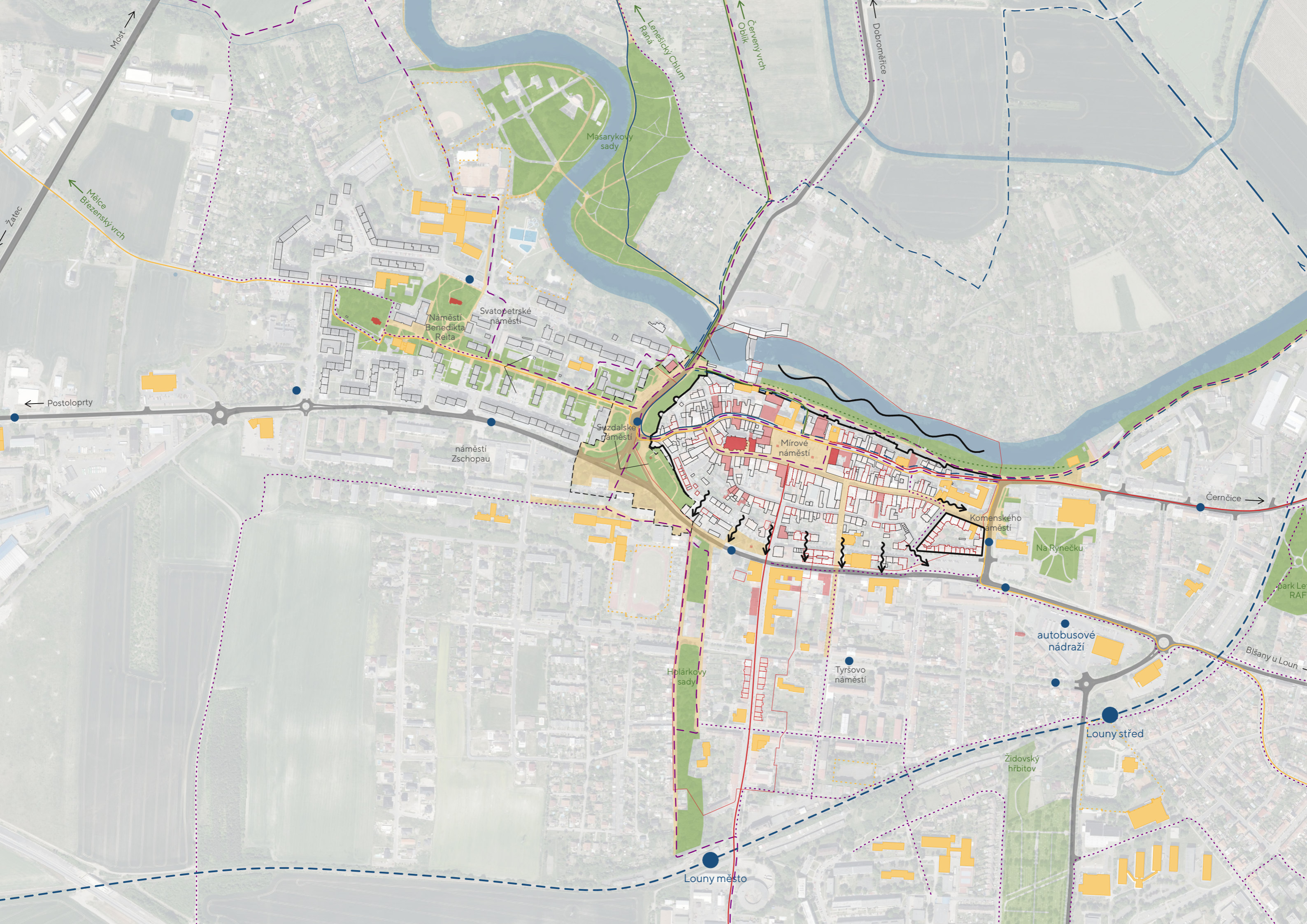
02 PŘEDPOLÍ MOSTU VESLAŘŮ
Most Veslařů je významným místem překračování Ohře. Jeho předpolí i samotný most by měly odpovídat svému významu pro pěší a cyklistickou dopravu.



04 SÍDLIŠTĚ – KOSMONAUTŮ
V modernistických sídlištích kolem historického centra žije velká část obyvatel Loun. Stále aktuálním tématem je řešení veřejného prostoru a dopravy v klidu v těchto strukturách.



06 ŽATECKÁ BRÁNA
Brána z 15. století je hlavní dominantou řešeného území, nejzachovalejší částí hradebního okruhu a hlavním vstupem do historické části Loun.



Most →

← Mělice
Březenský vrch

← Postoloprty

← Lenešický Chlum
Pána

← Čápený vrch
Oblík

← Dobroměřice

Masarykovy sady

Náměstí
Benedikta Reita

Svatopetrské
náměstí

Svzdalské
náměstí

náměstí
Zschopau

Mírové
náměstí

Komenského
náměstí

Na Rynečku

Černčice →

Hoblárkovy
sady

Tyršovo
náměstí

autobusové
nádraží

Louny střed

Židovský
hřbitov

Louny město

Blšany u Loun

Vývoj území

Suzdalské náměstí v Lounech vzniklo v druhé polovině 20. století na místě historického Žateckého předměstí. Tato část města, ležící za Žateckou bránou, byla do roku 1968 tvořena starší zástavbou obytných domů a drobných provozoven. V letech 1968 až 1979 však byla celá oblast zbourána.

Z původních staveb se dochovaly jen kostely a budova dnešního Barokního špitálu. Na jejich místě vyrostla nová panelová sídliště. Nově vzniklé náměstí získalo jméno po ruském městě Suzdal, čímž neslo dobový odkaz na sovětskou architekturu a ideologii.

Důležitým prvkem prostoru se stal pomník obětem boje proti fašismu, který byl zařazen do státního seznamu kulturních památek již před rokem 1988. Náměstí však nezůstalo pouze pietním místem – stalo se i prostorem pro moderní umělecké zásahy. V roce 2003 vytvořil lounský sochař Václav Jíra kinetickou kovovou plastiku nazvanou Oktíbolz („Zlobítko“). Ta původně tvořila součást fontány, která však postupně zanikla, a plastika byla nakonec v roce 2016 umístěna přímo do středu náměstí.

Socha rudoarmějce

Pomník z roku 1977 od sochaře Rudolfa Svobody představuje postavu rudoarmějce v nadživotní velikosti, který se skloněnou hlavou drží v obou rukou spadlý prapor. Bronzová socha stojí na prostém žulovém soklu, bez fundamentu. Před ní jsou umístěny tři nízké kamenné desky, připomínající místa bojů pravidelných armád, činnost partyzánů, oběti civilistů i koncentračních táborů. Na deskách jsou reliéfy stylizovaných symbolů. Pomník je od V. F. Vinše z let 1946–47.

Špitál

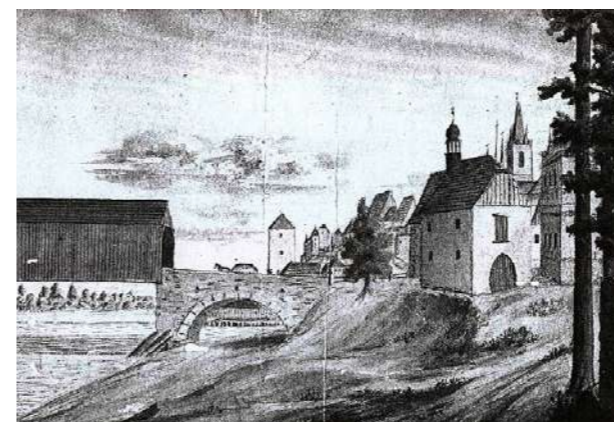
Budova špitálu byla postavena v letech 1695–1698 podle návrhu Antonia della Porty. Jde o výrazně strukturovanou, hřmotnou patrovou stavbu se sedlovou střechou a deskovými štíty zdobenými stlačenými volutami. Objekt stojí mimo hradby, v těsné blízkosti řeky. Špitál byl součástí širšího areálu.

Bývalá kaple sv. Maří Magdaleny

Kaple byla postavena roku 1481 u špitálu jako připomínka kláštera kajícnic sv. Maří Magdaleny, který kdysi stával za mostem na předměstí Benátky. Klášter sice zanikl za husitských válek a později jej zničila voda, ale sestry se sem na krátký čas vrátily. V novém kostelíku působil špitální kaplan, po třicetileté válce byla stavba barokně upravena. Za josefínských reforem byl kostel zrušen a roku 1834 stržen, aby uvolnil místo činžovnímu domu. Oltářní obraz Karla Škréty je dnes uložen v Galerii Benedikta Rejta. Podobu kaple známe z veduty Loun od Jana Willenberga (1602) a z malby Jana Havránka (1823).



1602 VEDUTA SE ZANIKLOU KAPLÍ



1823 KRESBA ZANIKLÉ KAPLE



1843 STABILNÍ KATASTR



1950 ORTOFOTOMAPA



1963 ASANAČNÍ PLÁN



DOMY PŘED ASANACÍ



ŽATECKÁ BRÁNA



ŽATECKÉ PŘEDMĚSTÍ



ŽATECKÉ PŘEDMĚSTÍ



ŽATECKÉ PŘEDMĚSTÍ



MOST DO ŽIŽKOVY ULICE



ŽATECKÉ PŘEDMĚSTÍ



ŽATECKÉ PŘEDMĚSTÍ SHORA



NÁVES



ŽATECKÉ PŘEDMĚSTÍ



ŽATECKÉ PŘEDMĚSTÍ



NÁMĚSTÍ S VODNÍM PRVKEM



ŽATECKÉ PŘEDMĚSTÍ

Stávající stav

Řešené území je rozhraním mezi dvěma světy – starým a novým, sídlištěm a jádrem města za hradbami. Sever území je ohraničen řekou, ke které celé území padá. Jih území je definován ulicí Slovenského národního povstání s rozsáhlou plochou křižovatky. Osa původní návsi dnes tupě naráží do prostoru komunikace a parkoviště. Suzdalské náměstí je plné bariér a funguje spíše jako průchozí prostor než jako pobytové náměstí. Okolí památky barokního špitálu a zaniklé kaple je definováno parkovišti.




Slabé stránky

- 1 – velká dopravní plocha křižovatky
- 2 – náměstí plné bariér
- 3 – velké plochy parkování
- 4 – předprostor brány nereflektuje historický význam
- 5 – chybějící prostupnost křižovatky
- 6 – slepé vyústění liniového parku
- 7 – okolí památky plné aut
- 8 – nedefinované předpolí mostu

Silné stránky

- 1 – průhled na kostelní věž
- 2 – brána s hradbami
- 3 – zachovaná historická osa návsi
- 4 – výhled do krajiny a na špitál
- 5 – bariéra zeleně
- 6 – centrální přechod a zastávky MHD
- 7 – památkově chráněný špitál
- 8 – vzrostlé stromy
- 9 – místo bývalé kaple Máří Magdalény

LEGENDA

-  stromy neperspektivní
-  stromy krátkodobě perspektivní
-  stromy dlouhodobě perspektivní





3

2

6

4

2

1

5

5

8

6

4

3

7

7

9

8

1

Stávající stav

V řešeném území o rozloze cca 38 000m² se nachází 80 parkovacích stání a 165 stromů různé předpokládané délky dožití. Na dopravní řešení je zpracovaná DUR, která kalkuluje s kruhovým objezdem a navýšením parkovacích stání na 116 míst (+51 v biokoridoru a ochranném pásmu válečného hrobu a památky), což je podobný počet, kolem kterého osciluje předpoklad míst ve strategickém plánu města.

Plocha je převážně v majetku města Louny a Ústeckého kraje. Územní plán definuje plochy zeleně, dopravy a hromadného bydlení – PZ, DS, BH. Podél hradeb vede lokální biokoridor ÚSES. Stavba křižovatky a parkování je definována jako veřejně prospěšná stavba.

Vzhledem k bolestivé historii je požadavek na zachování průhledu k Žatecké bráně, hradbám a kostelu sv. Mikuláše, stejně tak i poukázání na předchozí stav zástavby před asanací.

V území převažuje zezeň doprovodná, zejména podél hlavní komunikace, doplněná o sídlištní zezeň tvořenou stromy a keři, torza alejí a shluky dřevin, místy i zezeň podél vodních toků. Rozsáhlé travnaté plochy se udržují intenzivní sečí, často s vyšlapanými zkratkami. Zezeň je roztříštěná komunikacemi a chodníky, stromové patro je většinou stejnověké, do 50 let, chybí mladší výsadby i keře, případně je ve špatném stavu. Převažují krátkověké a pionýrské dřeviny, doplňuje je neprosperující nádobová zezeň.

Nejčastějšími stromy jsou lípy, javory, jasany, břízy, jeřáby, borovice či topoly, z keřů pak skalníky, tisy, jalovce či svídy. Na Suzdalském náměstí se dochovala torza trvalkových záhonů s levandulemi a šalvějemi, dříve propojená s uměleckými prvky a vodními bazénky. Prostor působí roztříštěně i mobiliárem, veřejným osvětlením a nedostatečně řešenými kontejnery, navíc velká část parkovišť je zcela bez zezeň. Vyskytují se různá dětská hřiště. Břehy Ohře slouží jak pro vodáky, tak pro koupání a relax. Dešťová voda se zasakuje do travnatých ploch, zpevněné povrchy ji odvádějí do kanalizace.



POHLED KE ŠKOLE



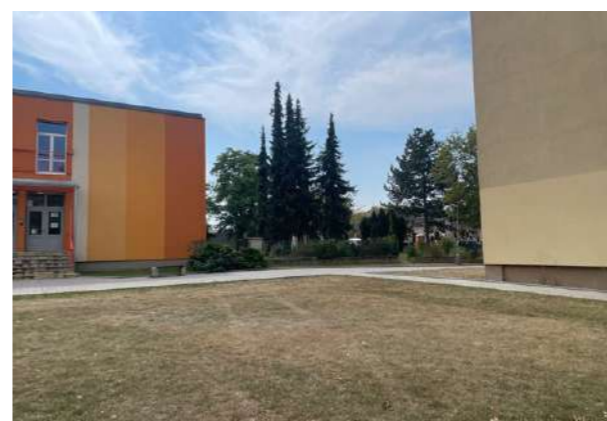
VOLNÁ PLOCHA U PANELOVÉHO DOMU U ŠKOLY



KONEC LINIOVÉHO PARKU POD HRADBAMI



ROZSÁHLÁ PLOCHY KŘIŽOVATKY



VOLNÁ PLOCHA U PANELOVÝCH DOMŮ PŘED ŠKOLOU



MORFOLOGIE SUZDALSKÉHO NÁMĚSTÍ



ROVNÁ PLOCHA PŘED PARTEREM PANELOVÉHO DOMU



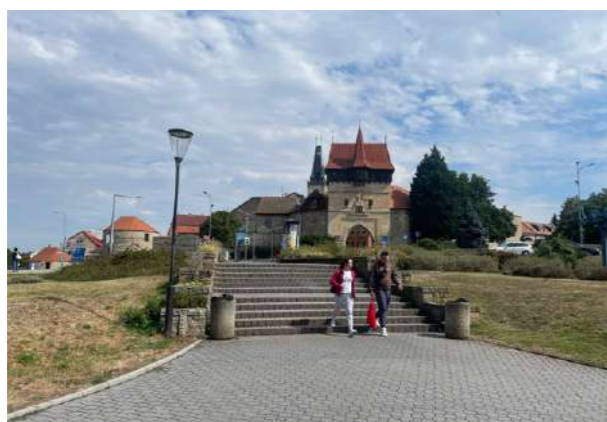
NEPŘÍJEMNÁ BLÍZKOST OBYTNÝCH MÍSTNOSTÍ DO NÁMĚSTÍ



VYÚSTĚNÍ ULIČKY POD HRADBAMI



UPOZADĚNÝ VSTUP DO CENTRA PRO PĚŠÍ



SCHODIŠTĚ Z NÁMĚSTÍ NA PŘECHOD



PARKOVACÍ ULICE PŘED BAROKNÍM ŠPITÁLEM



SPODNÍ ČÁST LINIOVÉHO PARKU



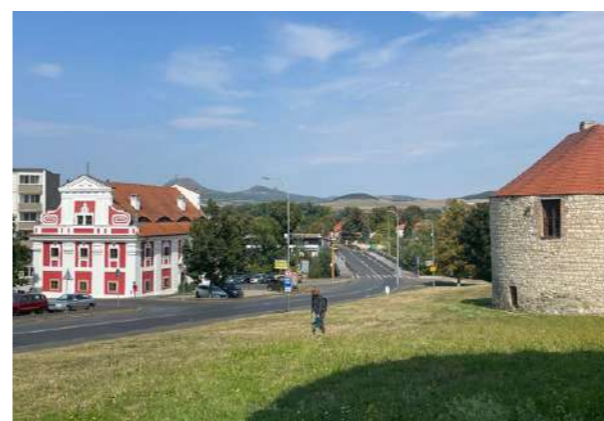
NEVHODNÉ UMÍSTĚNÍ ZNAČEK A POUŽITÍ ASFALTU



KONEC HISTORICKÉ OSY NÁVSI



MOST PŘES ŘEKU



VÝHLED OD HRADEB DO KRAJINY



OKOLÍ SOCHY RUDOARMĚJCE A VÁLEČNÉHO HROBU

Limity

1 – městská památková zóna

Louny, založené ve 13. století Přemyslem Otakarem II., si dodnes uchovaly historické jádro obehnané hradbami nad řekou Ohří. Město se vyvíjelo od středověkého sídla s gotickými sklepy, hradbami a chrámem sv. Mikuláše od Benedikta Rejta, přes renesanční a barokní domy až po bohatou architektonickou produkci 19. a 20. století, kdy zde působili významní architekti jako Kamil Hilbert či Jan Kotěra. Historismus, novorenesance i funkcionalismus vtiskly městu jedinečný vzhled, přestože část zástavby byla ve 20. století asanována. Dnes jsou Louny městskou památkovou zónou (od roku 1992), v níž se prolínají gotické, renesanční, historizující i moderní stavby, jejichž panorama s chrámem sv. Mikuláše a souvislémi hradbami patří k nejcennějším historickým urbanistickým celkům regionu. Řešené území se nachází z poloviny v části B (dotvářející charakter) a části C (doplňující charakter).

2 – lokální biokoridor ÚSES

Územím prochází lokální biokoridor LBK 21-K20 od Skalky k Ohři městskými parky, který určuje, že v zastavěném území i nezastavěném území je vyloučeno umístování staveb budov, trvalých staveb oplocení a zpevněných ploch (jako např. parkoviště, hřiště apod.) s výjimkou komunikací, které biokoridor kříží. Dále je zakázáno provádět stavby a změny kultur, které by snížily stupeň ekologické stability nebo znesnadnily realizaci ÚSES.

3 – zbořeníště po původní zástavbě

Celé řešené území je pravděpodobně protkáno základy, zasypanými sklepy a studněmi zbořených objektů. Dle dostupných pramenů bylo území zbořeníště zahrnuto jen nízkou mocností zeminy a lze tak předpokládat, že v případě větších zásahů do terénu dojde k odhalení starých konstrukcí a bude nutné, aby tu proběhla spolupráce s archeology.

4 – územní plán

V případě přístavby k občanské vybavenosti v parteru panelového domu na Suzdalském náměstí bude nutné provést změnu ÚP z plochy PZ (zeleň) na plochu OK (komerce). Ostatní část řešeného území v plochách PZ a DS umožňuje práci s komunikacemi, zpevněnými plochami i vegetací.

5 – technická infrastruktura

Koridory vedení technické infrastruktury kopírují převážně vedení komunikací a chodníků. K největší kumulaci dochází při severní hraně náměstí u panelových domů a v Žatecké bráně. Území je obslouženo elektřinou, plynovodem, sdělovacími kabely, vodovodem, kanalizací, veřejným osvětlením a teplovodem. Oddílná dešťová kanalizace chybí. V případě přístavby panelového domu a výstavbě parkoviště u přístavby bude nutné přeložit plynovod a kanalizaci do nově navrženého chodníku.

6 – záplavová zóna

Řešené území je mimo ohrožení záplavami. Záplavové území končí s mostem přes řeku.

7 – soukromý pozemek

Na severu území se nachází drobný pozemek v soukromém vlastnictví, kde navrhujeme drobnou úpravu materiálového řešení a úpravu komunikací tak, aby došlo ke zlepšení rozhledových poměrů.



6

7

1

2

3

4

5

Návrh

Koncepční studie Suzdalské náměstí

Hlavní situace

Hlavním cílem návrhu je organizovat dopravní plochy tak, aby vytvářely obytné město. Navrhujeme dopravu zpomalit a dát více prostoru pro pěší a cyklisty. Vytváříme kruhový objezd blíž u hradeb, čímž tvarujeme liniový park a vytváříme prostor pro mírně zahloubené kryté parkoviště a přístavbu panelového domu, které náměstí dotvoří.

Akcentujeme pozici náměstí ve vztahu k Žatecké bráně. Dostavěné náměstí doplňujeme novými funkcemi a aktivitami tak, aby vznikla plnohodnotná shromažďovací plocha (kašna, místo pro stage a vánoční strom, nové stromy, mobiliář).

Posilujeme pěší propojení školy se zastávkami autobusu a doplňujeme chtěná parkovací stání k jižní hraně řešeného území.

Vytváříme cestu liniovým parkem tak, aby chodec ucítil atmosféru hradeb, vzdálil se od ruchu dopravy a ocenil výhledy do krajiny. Jižní uzavření liniového parku tvoří plácek s pítkem a nové schodiště (lehká konstrukce). Doporučujeme jednat o využití historického objektu u hrany parku pro nějakou místotvornou funkci (komunitní centrum, kavárna, restaurace, stacionář, infocentrum apod.). Severní ukončení liniového parku tvoří předpolí mostu. Plácek, kde se mohou přehledně rozhodnout, kam budou pokračovat.

Akcentujeme předprostor barokního špitálu a vytváříme památník zbourané kapli.

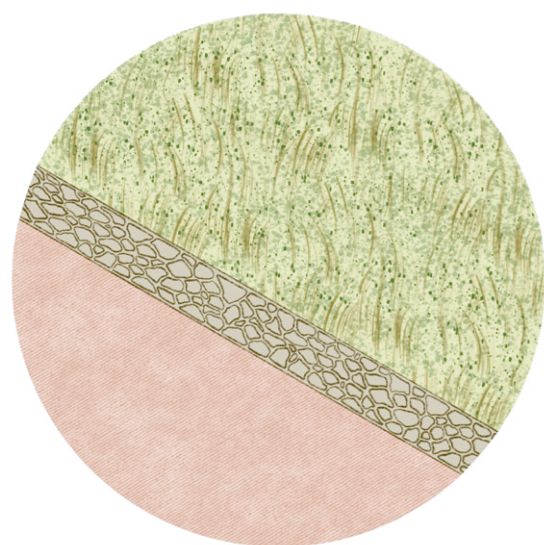
Hmotu sídliště se snažíme obalit stromy. U oken obytných místností navrhujeme vytvoření hlubokých předzahrádek a záhonů tak, aby obyvatelé bytů měli vyšší pocit soukromí.

Pohnutou historii navrhujeme v území trvale zakotvit formou lámané stuh připomínající bloky domů, které v minulosti tvořily druhé hradby. Stuha má podobu opěrné zídky, sedací zídky, pruhu dlažby nebo pruhu záhonu a aktivně reaguje na kontext. Tím pomáhá doplňovat do území technické nebo pobytové funkce, které jsou třeba a částečně i clonit ruch komunikací.

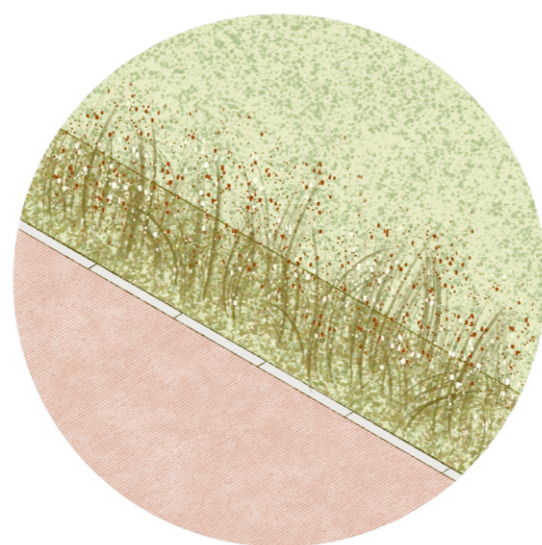
Kryté parkoviště bude mít podobu lehké ocelové konstrukce s vegetační střechou, čímž dojde k odclonění pohledu na zaparkovaná auta.

LEGENDA

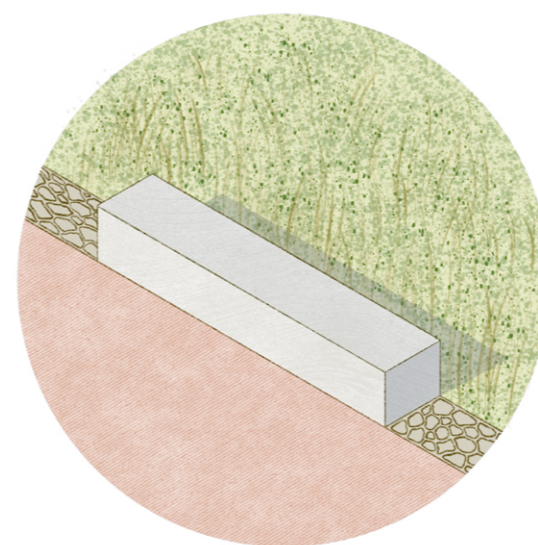
- náměstí, plácek
- chodník
- sdužený chodník a cyklostezka
- cyklostezka
- trávník, louka
- záhon
- vsakovací dlažba
- asfalt
- žulové kostky



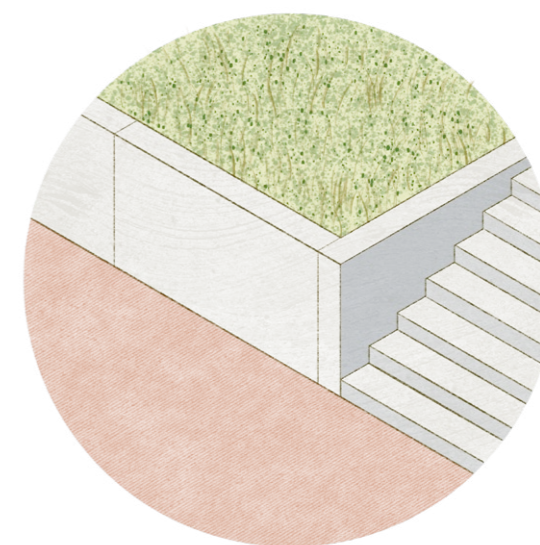
PŘIPOMÍNKA LINIE BÝVALÝCH BLOKŮ
Pás dlažby



PŘIPOMÍNKA LINIE BÝVALÝCH BLOKŮ
Záhon



PŘIPOMÍNKA LINIE BÝVALÝCH BLOKŮ
Sedací zídka



PŘIPOMÍNKA LINIE BÝVALÝCH BLOKŮ
Opěrná zídka



připomínka kaple

předpol mostu

předprostor

připomínka bloků

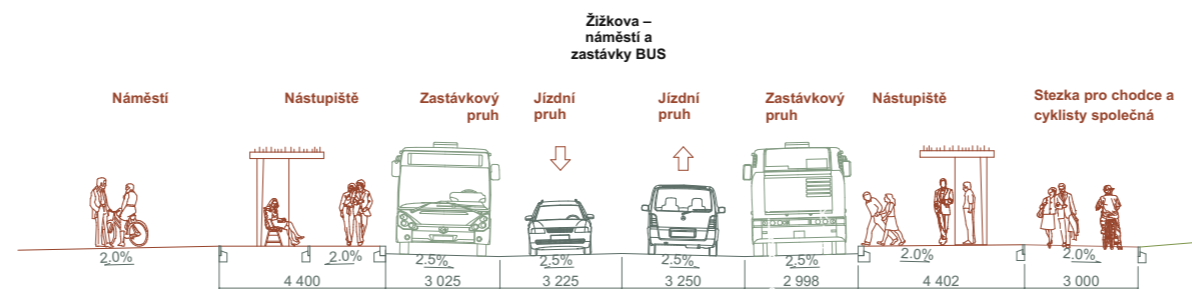
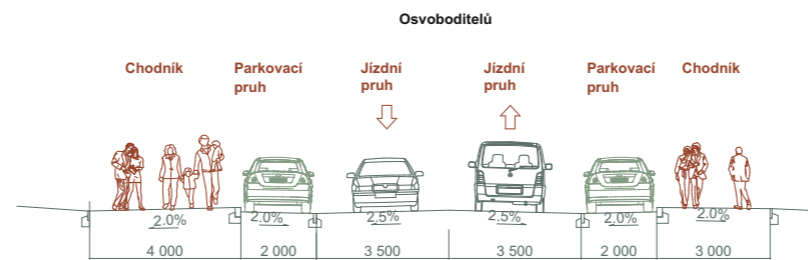
náměstí

místo pro strom a pódium

přístavba 1NP

liniový park

herní prvky





Vizualizace – pohled do revitalizovaného náměstí

Dopravní řešení

Základními principy dopravního řešení jsou navrzení nové tříramenné okružní křižovatky, zúžení předdimenzovaných jízdních pruhů a zajištění návaznosti cyklistické infrastruktury jak v severojižním, tak i východozápadním propojení. Pro zajištění pěší prostupnosti území jsou nově navrzeny přechody pro chodce a místo pro přecházení. V rámci řešení dopravy v klidu je zvýšena kapacita parkovacích a odstavných ploch umístěním nových parkovišť a parkovacích pruhů. Cílem tohoto návrhu je vytvoření prostoru, který bude přívětivý a bezpečný z pohledu všech dostupných módů dopravy, zejména pak s ohledem na pohyb nejzranitelnějších účastníků silničního provozu.

Ulice Slovenského národního povstání

V oblasti ulice Slovenského národního povstání bylo navrzeno kapacitní parkoviště pro 31 vozidel, kdy vjezd/výjezd z parkoviště je umožněn na pozemní komunikaci pouze ve směru jízdy z města přes chodníkový přejezd. Při jízdě z opačného směru je možné se na okružní křižovatce otočit a napojit se na přístupovou pozemní komunikaci k parkovišti.

Navržená parkovací plocha je částečně zapuštěna pod úroveň stávajícího terénu. Jednotlivé jízdní pruhy v ulici jsou odděleny zatravněným dělicím pásem, který současně zastává i funkci ochranného ostrůvku. Na rameni okružní křižovatky je v návaznosti na společnou stezku pro chodce a cyklisty navržen sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty. Stávající přechod pro chodce zůstává zachován.

Ulice Osvoboditelů

Hlavní dopravní prostor ulice je navržen v šířce 7,0 m, respektive 3,50 m pro jednotlivý jízdní pruh. Podél jízdního pruhu ve směru jízdy do centra města je nově navržen parkovací pruh pro realizaci podélného parkování. V opačném směru byla parkovací místa podél komunikace zachována.

Pro zvýšení kapacity dopravy v klidu je u domů s č. p. 2063 a 2064 umístěna nová parkovací plocha (celkem 35 míst), která je přístupná z komunikace v ulici Osvoboditelů prostřednictvím chodníkového přejezdu. Prostupnost lokality pro nemotorové účastníky silničního provozu zajišťuje přechod pro chodce na rameni okružní křižovatky.

Ulice Žižkova

Hlavní dopravní prostor ulice je navržen v šířce 6,50 m, respektive 3,25 m pro jednotlivý jízdní pruh. Pozemní komunikace je vedena v ose stávajících jízdních pruhů. Podél jízdního pruhu ve směru jízdy z centra města je nově navržen parkovací pruh pro realizaci podélného parkování.

Na tento parkovací pruh navazuje nově vedená stezka pro chodce a cyklisty společná, od které se před ulicí Pod Šancemi odděluje vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, který pokračuje dále na most přes řeku Ohři. Ve směru jízdy do města je navrzeno prodloužení stávajícího vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty až k ulici Kosmonautů, kde se napojuje převedením do

přidruženého dopravního prostoru na smíšenou stezku pro pěší a cyklisty.

Navržená smíšená stezka pro pěší a cyklisty je napojena na stávající smíšenou stezku pro pěší a cyklisty v ulici Kosmonautů, a dále pokračuje jižně až k ulici Slovenského národního povstání po obou stranách ulice.

Stávající kapacitní parkoviště bylo upraveno a nově je navrzeno kolmé parkování po obou stranách s napojením na komunikaci v ulici Petra Obrovce. Celková kapacita nově navrhovaného uspořádání je 32 vozidel. V polovině parkoviště je navržen průchod, který navazuje na místo pro přecházení přes ulici Žižkova, které zároveň zpřístupňuje i nová podélná parkovací stání ve směru jízdy z města a navrženou smíšenou stezku pro pěší a cyklisty.

Parametry stávající autobusové zastávky byly pro oba směry přizpůsobeny současně provozovaným typům vozidel veřejné hromadné dopravy. Nově jsou autobusové zastávky částečně posunuty do nových poloh a řešeny v zastávkových zálivech. Délky vyřazovacích a zařazovacích úseků byly přizpůsobeny vlečným křivkám. Rozměry nástupišť jsou v souladu s ČSN 73 6425.

Prostor autobusových zastávek je vyhrazen pouze pro pěší a za přístřešky jsou poté vedeny smíšené stezky pro pěší a cyklisty. Cílem tohoto řešení je zamezení kolizím mezi lidmi čekajícími na autobus a cyklisty. Příčné vazby přes komunikaci jsou v rámci této lokality řešeny následovně. Nově je navržen sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty na rameni okružní křižovatky, u vstupní brány do „starého města“ a na začátku/konci autobusového zastávkového zálivu.

Nově je navrzeno, jak již bylo zmíněno výše, místo pro přecházení v ose nám. Petra Obrovce přes ulici Žižkova, které zpřístupňuje i nová podélná parkovací stání ve směru z města a smíšenou stezku pro pěší a cyklisty. (Variantně je doporučeno posunutí stávajícího sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty u mostu přes Ohři do nové polohy směrem do města, čímž vzniká komfortnější propojení z ulice Pod Šancemi do ulice Pobřežní.)

Stávající sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty z ulice Pod Šancemi přes účelovou komunikaci k průmyslovému objektu zůstává zachován.

Okružní křižovatka

Vzhledem ke kapacitním problémům stávající stykové křižovatky, kdy ve špičkových obdobích již kapacitně nevyhovuje levé odbočení z ulice Žižkova do ulice Osvoboditelů, je nově navržená okružní křižovatka, která vyhovuje i s rezervou v kapacitě. Vnější průměr křižovatky činí 30 m a vnitřní průměr je 14,4 m. Na okružním jízdním páse je pro zajištění průjezdu nadrozměrných vozidel navržen pojížděný prstenec o šířce 1,5 m.

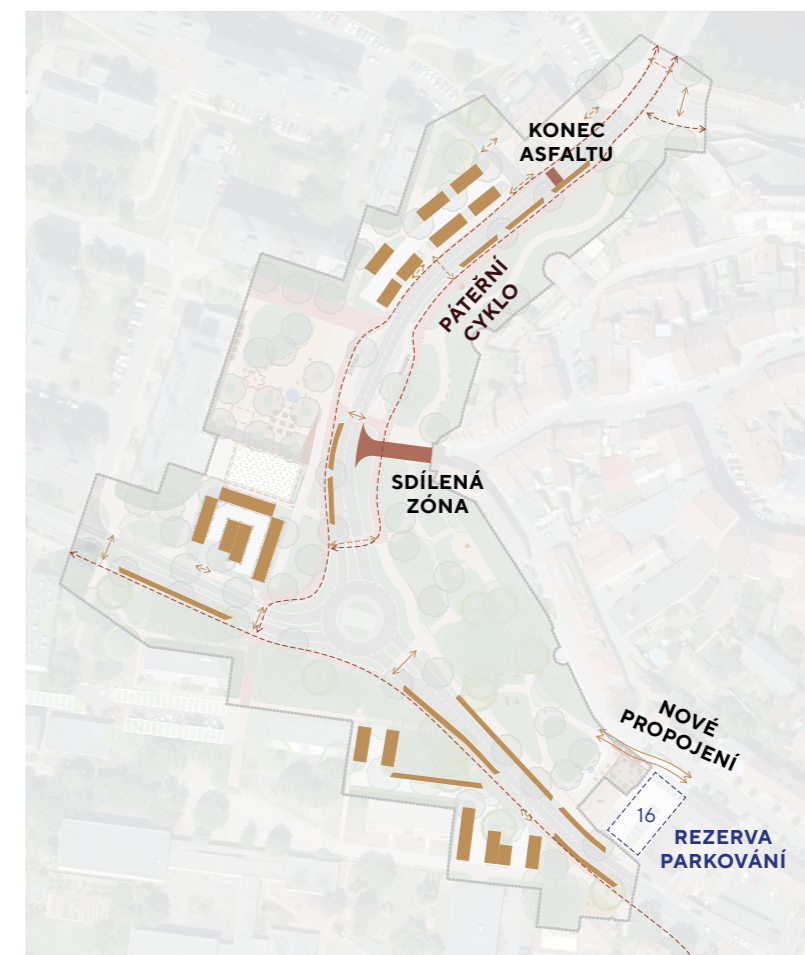
Na všech ramenech křižovatky jsou navrzeny dělené přechody pro chodce, resp. sdružené přechody pro chodce a přejezd pro cyklisty. Tyto vazby přes komunikaci jsou odsazeny od hranice okružního jízdního pásu tak, aby vznikl prostor pro vozidlo, které dává přednost v jízdě vozidlům jedoucím po okružním jízdním páse křižovatky.

Navržená okružní křižovatka významně eliminuje zábor stávající rozlehlé stykové křižovatky, což umožňuje využít nově vzniklý prostor i pro jiné funkce veřejných prostranství, jako je např. umístění nových parkovacích ploch, zatraktivnění komunikací pro nemotorovou dopravu či rozšíření prvků zeleně v území. Kruhový objezd navrhujeme s možností přejezdu nadrozměrných vozidel.

Stávající dopravní režim obytné zóny před vjezdem do historické brány se nabízí řešit jako tzv. „sdílenou zónu“, která se jeví jako vhodný přístup k řešení veřejných prostranství tohoto charakteru.

Parkování stav – 80 míst

Parkování návrh – 142 míst (+16)



LEGENDA

- žulové kostky do betonu
- parking – zatr. dlažba (více trávniku)
- komunikace – asfalt
- žulové kostky
- pojezd – zatr. dlažba (více dlažby)





Vizualizace – pohled na nové schodiště a ukončení parku

Modrozelená infrastruktura

Záměrem je zachovat a doplnit územní systém ekologické stability (ÚSES), který prochází řešeným územím v podobě funkčního biokoridoru. Jedná se převážně o veřejná prostranství s převahou zeleně kolem městských hradeb, která měníme na veřejný liniový park. Navrhujeme nové výsadby stromů podél komunikací, u parkovacích stání a v nově vzniklém parku či na náměstí. Chceme co nejvíce zachytit dešťovou vodu v místě jejího dopadu, proto navrhujeme několik dešťových záhonů podél komunikací a polopropustné povrchy na plochách parkovacích stání. Voda, která se v půdě nezachytí, je svedena dešťovou kanalizací do nedaleké řeky Ohře (pokud to povolí správce toku).

Kácené stromy – 25ks

Nové výsadby – 57 ks

V navrženém řešení nedochází k úbytku zelených ploch. Množství ploch je shodné (cca 15 000 m²), jen je jinak distribuované. Dochází ale ke zvýšení potenciálu vsaku a odparu i kvality zeleně (množství stromů, schopnost ochlazování okolí, biodiverzita). Doporučujeme v rámci další změny ÚP upravit dle výsledné dokumentace reálné plochy zeleně (PZ), např. převedením z ploch BH apod. Všechna významná veřejná prostranství budou řešena navazující studií (náměstí, liniový park) a následnou PD. Je vhodné STS a PD koordinovat s DPZ dopravního řešení (především z hlediska kultivarů, sítí, materiálů a mobiliáře). Navržená retenční nádrž bude v další fázi zprůhledněna a případně zmenšena/rozdělena do více objektů tak, aby nedocházelo k odebírání stromů nebo vegetačních ploch. Dešťová kanalizace musí fungovat i pro kořenové jámy nových stromů, aby došlo ke vzniku propojeného systému MZI.

Terénní úpravy

Navrhujeme drobné terénní úpravy vedoucí k odstranění bariér v území. Největším zásahem je srovnání plochy Suzdalského náměstí tak, aby vznikla přehledná plocha dobře napojená na přechod do centra. Spolu s náměstím se vytváří zářez (výška cca 1,2–1,5 m v maximu) pro přístavbu a zastřešené parkování. Drobné úpravy navrhujeme u barokního špitálu, aby došlo k lepší možnosti obcházení. Posledním zásahem je vytvoření nízké opěrné zídky podél parku pod hradbami, čímž se zvětší užitná plocha parku, stabilizuje svah a odcloní ruch z přilehlé komunikace.

Vsakování

Z hydrogeologického průzkumu podmínek vsakování srážkových vod jednoznačně vyplývá, že možnosti hospodaření se srážkovou vodou jsou zde velmi omezené. Geologické, resp. hydrogeologické poměry v

předmětném území v podstatě neumožňují dešťovou vodu zasakovat. Hospodaření se srážkovou vodou je zúženo na technické řešení, které spočívá v akumulaci dešťových vod v retenčních nádržích s následným řízeným odtokem do blízké vodoteče – řeky Ohře.

Výše uvedené technické řešení může být doplněno o dílčí akumulační průlehy, které však mohou sloužit pouze pro odpar či využití pro závlahu rostlin, bez možnosti zasakování srážkové vody do podloží.

Vnímáme jako reálné vytvořit v konkrétních místech například dešťové záhony a mělké poldry či travní průlehy, ovšem s odpovídající, tudíž i omezenou kapacitou v daném místě, tak aby docházelo ke spotřebě vody rostlinami či aby se voda odpařila a dále aby byly v místech prvků MZI použity přepady do odpadního potrubí, tak aby se průsak vody nedostával do podloží tělesa navážky ve velkém objemu.

Propustné dlažby

Šetrné řešení propustné dlažby umožňuje přirozené vsakování dešťové vody do podloží, čímž se snižuje povrchový odtok a dochází i k ochlazování povrchu. Využívají se například zatravněovací tvárnice nebo betonové dlaždice s velkými spárami. Tento typ povrchu zadržuje vodu v místě dopadu a zvyšuje půdní vlhkost díky umožnění vsakování.

MZI

Modrozelená infrastruktura je síť prvků realizovaných v harmonii s přírodou nejčastěji ve městech pro řešení urbanistických a klimatických problémů spadajících pod urbánní ekologii. MZI zahrnuje vodní prvky pro zachytávání dešťové vody či její čištění. Spolu se zelenými prvky pak dokáže zvýšit biodiverzitu, kvalitu půdy a stav podzemní vody, omezit znečištění ovzduší a erozi, ušetřit energie, zmírnit mikroklima, omezit přehřívání či zmírnit riziko přívalových dešťů a posléze povodní.

Záhony

Nepočítáme zde s exotickými druhy, ale s rostlinami klasicky sázenými na českých zahradách či vyskytujícími se v české krajině. Jedná se například o kakost, plicník, šalvěj, třapatku, hvězdnici, kontryhel, orlíček, denivku, pivoňku v různých druzích a kultivarech. Na jaře bude efekt podpořen cibulovinami, jako jsou tulipány, narcisy, krokusy, hyacintovce, sněženky, modřence a další. Rostliny je nutné sázet v dostatečné hustotě, vždy dle konkrétního druhu, aby se záhon zapojil a zabránil prorůstání plevelu. Mulč, myšleno borka, nebo štěrk je brán jako pomoc proti plevelu do zapojení záhonu, nestojí na něm funkčnost záhonu.

Zátopový trvalkový záhon

Trvalkové záhony se zátopovou funkcí musejí snést nárazové zatopení, ale v suchých obdobích fungovat i bez vody. K tomu je nutné přizpůsobit výběr rostlin i souvrství, do kterého jsou rostliny vysazovány. Do zátopových trvalkových záhonů bude svedena voda z okolních komunikací. Tyto záhony budou pod terénem okolní komunikace a je nutné jim vytvořit hlubší souvrství skládající se z konkrétních frakcí štěrků sloužících jako filtr, na kterém bude terén, do něhož budou rostliny vysazeny. V tomto případě je vhodné záhon zamulčovat štěrkem. Výběr rostlin, které snesou zatopení, je omezenější. Jedná se například o kosatce, denivky, pomněnkovce, upolíny, rozrazil, sadce, kypřeje a pryšce v konkrétních druzích.

Podzemní retenční dešťová nádrž

Zpravidla větší podzemní objekt, který dočasně umožňuje zadržení většího množství srážkové vody pro její další využití. Podzemní nádrž není vidět, a tudíž nijak neruší veřejný či soukromý prostor. Nádrž je buď betonový, nebo plastový objekt pravidelného či válcovitého tvaru. Jeho materiálové a konstrukční řešení je voleno podle míry zátěže nad nádrží a dle prostorových dispozic. U nádrže musí být správně vyřešen přístup pro údržbu, odvodnění a bezpečnostní přeliv. V území bude navržen závlahový systém záhonů a stromů, který bude na jímky/retenční nádrže napojen.



SCHÉMA VEGETAČNÍCH PLOCH

-  Smíšený trvalkový záhon, vyšší údržba
-  Pobytový parkový trávník, vyšší údržba
-  Extenzivní bylinný trávník, střední údržba
-  Půdopokryvná podrostová výsadba, střední údržba
-  Suchomilná půdopokryvná výsadba, nízká údržba



Modrozelená infrastruktura



TRVALKOVÝ ZÁHON



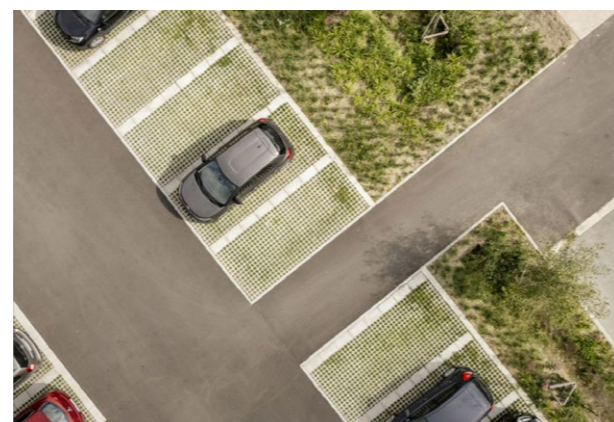
PARKOVIŠTĚ



SUCHÝ POLDR



TRVALKOVÝ ZÁHON



PARKOVIŠTĚ



SUCHÝ POLDR



TRVALKOVÝ ZÁHON



PARKOVIŠTĚ



SUCHÝ POLDR



Vizualizace – pohled z liniového parku směrem k mostu

Technická infrastruktura

Popis současného stavu

Jednotnou kanalizační soustavou jsou odváděny splaškové, průmyslové a dešťové vody. Vlastní jednotný kanalizační systém města Louny je tvořen zejména pravobřežní kmenovou stokou zakončenou v Čistírně odpadních vod Louny. Čistírna odpadních vod Louny je klasickou mechanicko-biologickou čistírnou s primární sedimentací a anaerobním zpracováním kalů. ČOV slouží pro čištění odpadních vod z města Louny. Dešťové vody, oddělené v odlehčovacích komorách, jsou svedeny do toku Ohře.

Návrh dešťové kanalizace

Studie řeší úpravu Suzdalského náměstí ve městě Louny. Upraveno bude veřejné prostranství včetně komunikace ul. Žižkova a přilehlých parkovišť, odpočinkové zóny a zastávky MHD. Nově bude zbudována i okružní křižovatka na ul. Slovenského národního povstání. V rámci návrhu studie byl zadán Hydrogeologický průzkum, ze kterého vyplynulo, že geologické, resp. hydrogeologické poměry v předmětném území v podstatě neumožňují dešťovou vodu zasakovat. Dle vyjádření správce toku Ohře a správce kanalizace vyplynulo, že nesouhlasí se zachováním současného stavu, tj. s odváděním dešťových vod do jednotné kanalizace. Správce toku Povodí Ohře s.p. souhlasí s vypouštěním dešťových vod do toku Ohře za podmínek:

- Okamžité množství vypouštěných vod do toku bude **3 l/s/ha**
- Dešťové vody z parkovišť budou předčištěné v odlučovačích lehkých kapalin.

Dle vyjádření správce Severočeské vodovody a kanalizace, a.s., vede pod komunikaci v ul. Žižkova vejcová stoka 500/750BE, která není napojena do jednotné kanalizační soustavy. Vejcová stoka tvoří samostatný okrsek, do kterého jsou přiváděny dešťové vody z uličních vpustí, s vypouštěním do toku Ohře. V posledním úseku vejcové stoky, před výústním objektem je použit kruhový profil dimenze DN 600 mm. Stoka je ve špatném technickém stavu a není vhodné ji dál provozovat. Těleso stoky je možné využít pro uložení nového potrubí, jako chráničku. Vzhledem k podmínkám správců navrhujeme zbudování nového samostatného okrsku pro odvádění dešťových vod z řešeného území. V jednotlivých parkovištích budou na kanalizačních větvích instalovány odlučovače lehkých kapalin. Na okrsku bude zbudována jedna, nebo soustava retenčních nádrží tak, aby byl dodržen max. okamžitý odtok z celého okrsku 3 l/s/ha. Dešťová voda bude vypouštěna do toku Ohře. Pro vlastní vyústění bude využit stávající výústní objekt s potrubím DN 600. Výše uvedené technické řešení může být doplněno o dílčí akumulární průlehy, které však mohou sloužit pouze pro odpar či pro využití jako závlahy rostlin bez možnosti zasakování srážkové vody do podloží zpevněných ploch, základů staveb či výkopů pro inženýrské sítě. Situační vedení tras kanalizace bude navrženo, dle polohy nových odvodňovacích prvků a polohy stávajících sítí, v následujícím stupni PD.

Bilance

1. Výpočet okamžitého vypouštěného množství

Celková řešená plocha - 35 662 m² = 3,57 ha

Max. dovolené vypouštěné množství - 3 l/s/ha

Max. okamžité vypouštěné množství - $Q_{vyp} = 3,57 \text{ ha} \times 3 \text{ l/s/ha} = 10,70 \text{ l/s}$

Z celého území bude do toku odtékat max. množství $Q_{vyp} = 10,70 \text{ l/s}$.

2. Výpočet odtoku dešťových vod z celého řešeného území - navrhovaný stav

Specifická vydatnost náhradní přivalové srážky $i_s = 185 \text{ l/s/ha}$

při době trvání $t = 15 \text{ min}$

a periodicitě $n = 0,2$

* - stanoveno z mapy intenzit ČR - ombrografická stanice Lenešice

Druh odvodňované plochy, druh úpravy povrchu	S k l o n povrchu	Koeficient odtoku	Plocha (m ²)	Redukovaná plocha (m ²)
Asfaltové a betonové plochy, dlažba se zálivkou spár (komunikace)	nad 5%	0,90	8 063,00	7 256,70
Dlažby s pískovými spárami	1% - 5%	0,60	1 910,00	1 146,00
Upravené štěrkové plochy	1% - 5%	0,40	697,00	278,80
Asfaltové a betonové plochy, dlažba se zálivkou spár (chodníky)	1% - 5%	0,80	10 625,00	8 500,00
Sřechy o půdorysném průmětu odvodňované plochy větším než 100m ²	1% - 5%	0,90	435,00	391,50
Zatrávněné plochy	1% - 5%	0,10	13 932,00	1 393,20
Redukovaná plocha celkem (m²)				18 966,20

Celkový odtok z řešeného území

$Q_{celk} = i_s \cdot \text{redukovaná plocha} = 185 \text{ l/s/ha} \times 1,897 = 350,87 \text{ l/s}$

3. Vzorový výpočet velikosti jedné retenční nádrže

Redukovaná plocha Před = 18 966,20 m²

Max. okamžité vypouštěné mn. $Q_{vyp} = 10,70 \text{ l/s}$

Stanovení retenčního objemu $V_{vz} = hd/1000 \times A_{red} - Q_{vysak} \times t_c$

Srážkoměrná stanice Petrovice

Periodicita 0,2

Doba trvání srážek t_c (min)	5	10	15	20	30	40	60	120
Návrhové úhrny srážek hd (mm)	11,3	17,1	19,4	21,6	23,6	25,2	27,6	31,5
Retenční objem zařízení V_{vz}	211,11	317,90	358,31	396,83	428,34	452,27	484,95	520,40

Doba trvání srážek t_c (hod)	4	6	8	10	12	18	24	48
Návrhové úhrny srážek hd (mm)	37,7	43,9	47,4	48,1	48,9	51,2	52,8	63,9
Retenční objem zařízení V_{vz}	560,95	601,50	590,84	527,07	465,21	277,71	76,94	0,00

Stanovení doby prázdnění

Objem retenční nádrže $V_{vz} = 601,50 \text{ m}^3$

Odtok z retenční nádrže $Q_{odtok} = 0,01 \text{ m}^3/\text{s}$

Doba prázdnění $T_{pr} = V_{vz}/Q_{odtok} = 15,6 \text{ hod}$

* Výpočet uvažuje s možností bezpečnostního přepadu retenční nádrže do potrubí před výústním objektem.

V případě, že bude realizována jedna retenční nádrž pro celé řešené území, bude velikosti 601,50 m³. Velikost nádrže bude upřesněna dle případné úpravy situace návrhového stavu. V případě, že bude zbudováno několik retenčních nádrží, bude výpočet uzpůsoben tomuto návrhu.

Pozn.: Hloubky uložení kanalizací a vodovodů správce nedoložil, předpoklad tedy je, že hloubky uložení jsou dle normy. V případě snížení terénu nad sítěmi nutno prověřit hloubku uložení kopanou sondou u vodovodu nebo zaměřením hloubek kanalizačních šachet.

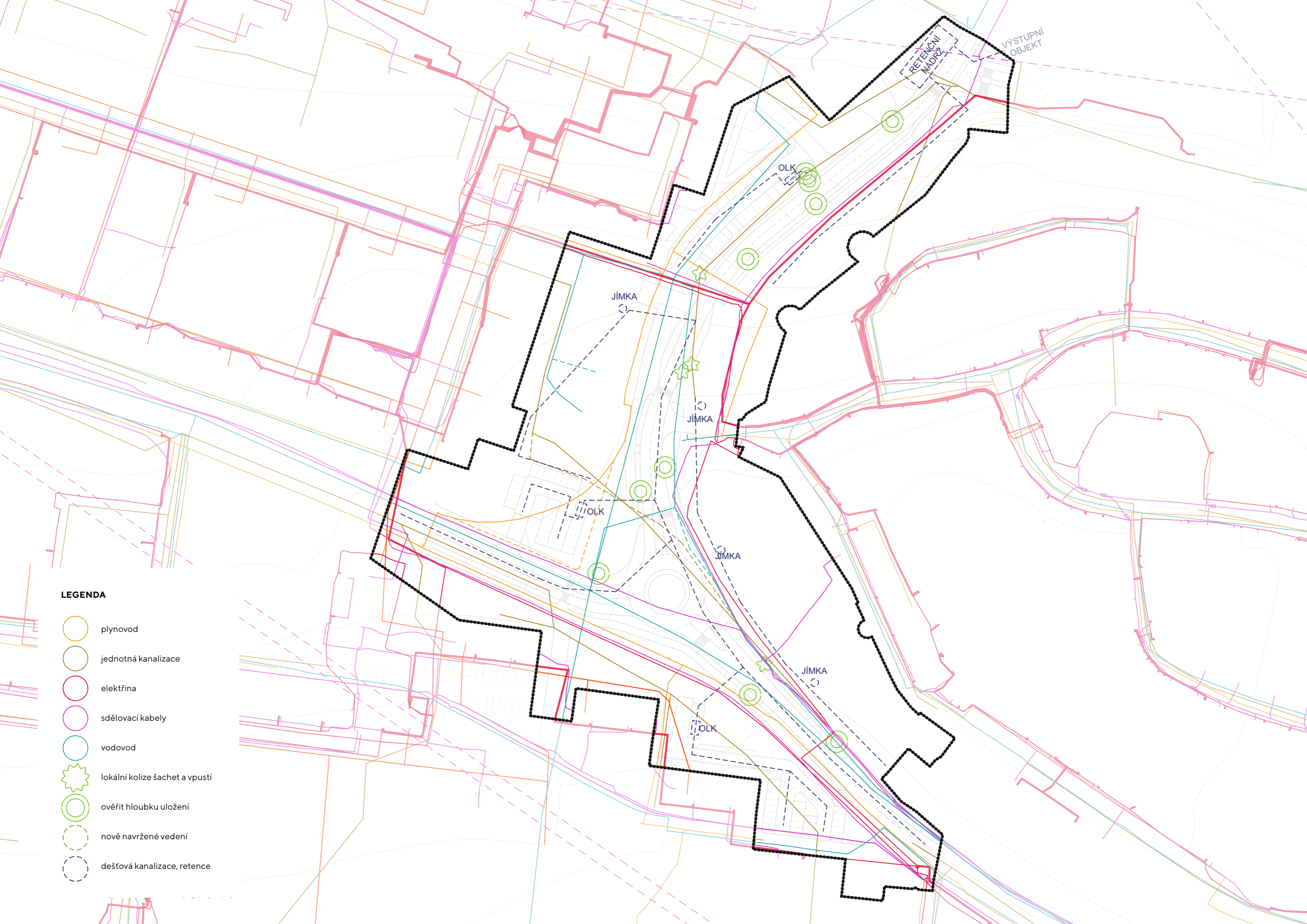
Z retenční nádrže bude řízeně vypouštěno 10,7 l/s do toku Ohře. V současnosti neznáme výškový průběh stok kanalizace a výškové umístění výústního objektu. Je možnost, že výškové umístění kanalizací a výústního objektu neumožní gravitační odvádění dešťových vod z retenční nádrže. V tom případě bude vypouštění řešeno čerpáním, součástí retenční nádrže bude čerpací šachta.

Po trasách větví, které sbírají dešťové vody z nebezpečných ploch a chodníků, budou zbudovány nádrže pro zachytávání vody pro zálivku. Návrh napouštění nádrží bude koncipován tak, aby v zimním období dešťové vody do nádrže nenatékaly. Materiálové a technické provedení kanalizační sítě bude dle standardů Severočeské vodárenské společnosti, a. s. Stávající kanalizační větve, které po úpravě ploch nebudou využívány, budou zrušeny. Sít dešťové kanalizace musí fungovat i pro prokořenitelné prostory nově vysazovaných stromů a vytvořit tak propojenou soustavu MZI.

Vedení ostatních sítí

Návrh vytváří potřebu přeložky úseku plynovodu a kanalizace v místě parkoviště a přístavby u náměstí. Dále přeložku úseku vodovodu u kruhového objezdu. Kvůli novému uspořádání dopravy je nutné prověřit vybrané kolize TI s šachtami, vpustěmi a obrubníky, stejně tak i hloubku uložení v konkrétních místech. Nově navržené přípojky se týkají vodních prvků a přístavby na náměstí.

V dalším projektovém stupni dopravní části (DPZ) je nutné navrhnout konkrétní řešení a provoz systému MZI ve spolupráci se správcem (SČVK).



LEGENDA

-  plynovod
-  jednotná kanalizace
-  elektřina
-  sdělovací kabely
-  vodovod
-  lokální kolize šachet a vpustí
-  ověřit hloubku uložení
-  nově navržené vedení
-  dešťová kanalizace, retence

Etapizace

Etapy je možné realizovat téměř v jakémkoli pořadí. Důležitá vazba je především mezi etapou B a C. Nicméně optimální postup je realizace etapy A jako první. Minimálně je nutné zpracovat STS příp. DPZ na všechny etapy tak, aby bylo možné v rámci PD odkoordinovat návaznosti, materialitu, přeložky nebo MZI.

ETAPA A – Dopravní řešení křižovatky s parkováním a vegetací

Realizace kruhového objezdu a hlavních komunikací včetně připojených parkovišť. Realizace dopravní infrastruktury pro pěší a cyklisty včetně přilehlých zelených ploch, výsadby stromů, realizace MZI a setkávacích plácků. Prověření nutných přeložek a hloubek uložení TI.

Podmíněné investice:

- změna územního plánu – úprava hranic biokoridoru (již dnes zasahuje do vozovky a kolem soukromého domu na JV území), doplnění možnosti pěších propojení v rámci LBK v intravilánu – možno projektovat DPZ dopravního řešení tam, kde není v kolizi s LBK, po změně ÚP město doprojektuje kolizní části. Zvážit vyřazení VPS z ÚP – VPS obsahuje jiné dopravní řešení a v případě dohody města a kraje není VPS třeba.

Hrubý odhad ceny: 140mil.

ETAPA B – Suzdalské náměstí

Realizace plochy náměstí, kašny, základu pro vánoční strom vč. mobiliáře a nových výsadeb. Optimálně i realizace dočasného řešení v místě objektu (C) a úprava přilehlých fasád prodejních jednotek. Nutná návazná studie náměstí – ideálně v souběhu s DPZ etapy A.

Hrubý odhad ceny: 30mil.

ETAPA C – Objekt

Realizace finální podoby objektu – jednopodlažní pronájemné jednotky s průchodem z náměstí k parkovišti a k přechodu. Objekt má stínění formou přesahu střechy, zelenou střechu s FV panely a je prosklený do všech stran tak, aby zajišťoval dostatečný sociální dohled. Cílem je náměstí uzavřít prostorově a doplnit další aktivity a služby, které dají náměstí náplň.

Podmíněné investice:

- změna územního plánu
- realizace náměstí
- přeložky TI

Hrubý odhad ceny: 30mil.

ETAPA D – Park pod hradbami

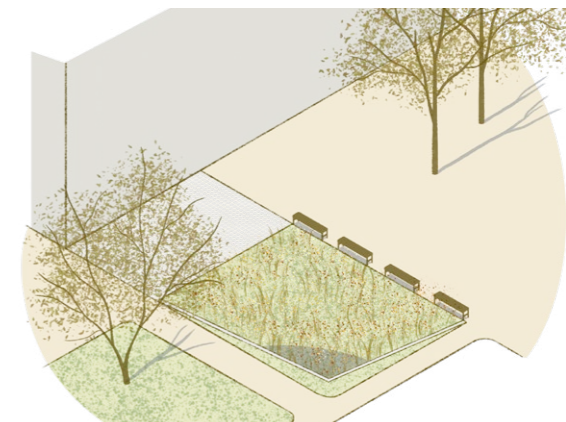
Realizace hlavní pěší stezky parkem včetně opěrné zídky pro zeminu, výsadeb a mobiliáře. Vytvoření dvou plácků pro setkávání – u zastávky BUS a u nového schodiště na jihu parku. Samotná konstrukce schodiště je k realizaci kdykoliv a bude výrazným zlepšením pěších vazeb i pro současný stav. Nutná návazná studie parku – ideálně v souběhu s DPZ etapy A.

Podmíněné investice:

- změna územního plánu – úprava hranic biokoridoru, doplnění možnosti pěších propojení v rámci LBK v intravilánu

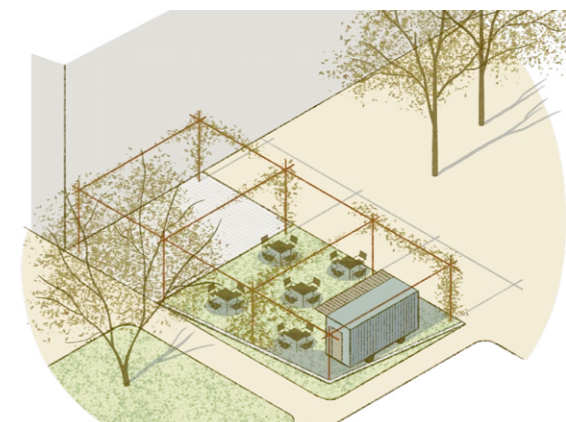
Hrubý odhad ceny: 50mil.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ OBJEKTU NA NÁMĚSTÍ



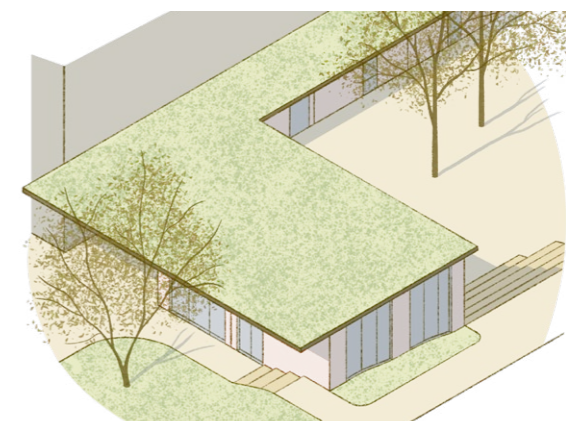
VARIANTA 1

Dočasné řešení formou záhonu s předsazenými lavičkami.



VARIANTA 2

Dočasné řešení formou lehké konstrukce s popínavkami, stíněním a obsluhou v podobě foodtrucku.



VARIANTA 3

Trvalé řešení objektu s pronájemnými jednotkami a průchodem k parkovišti.



B

C

A

D

Projednáání a podklady

Návrh byl zpracován na základě katastrální mapy. Geodetické zaměření nebylo k dispozici. Je nezbytnou součástí dalších studií a dokumentací, čímž dojde ke zpřesnění řešení prověřovací studie.

Město Louny

Bez připomínek.

Připomínky od městské krajinářské architektky ze dne 13. 1. 2026 byly zapracovány.

Ústecký kraj

Bez připomínek.

NPÚ

Nevytvářet parkovací stání v okolí barokního špitálu, jinak bez připomínek (Budilová, 2. prosince 2025).

Jiráskův mlýn s.r.o.

Nezareagovali na žádnou komunikaci.

PČR

Souhlasné vyjádření (2. prosince 2025).

SÚ

Bez připomínek.

Muzeum Louny

Bez připomínek.

Dopravní komise

Připomínky zapracovány.

Investiční komise

Bez připomínek.

OŽP Louny

Nevyjádří se.



tečka