

DOPRAVA



Obsah

Swot analýza	5
Koncepce dopravy	6
Reorganizace parkování	8
Záchytné parkoviště	9
MHD návrh nových linek	10
Lázeňské zóny	12
Dopravní režimy	13
Uliční profily	15

Identifikační údaje zpracovatele studie

Architektonické řešení

Kancelář architektury
města Karlovy Vary, p.o.
Nám. M. Horákové 2041
361 20 Karlovy Vary
www.kamkv.cz
info@kamkv.cz

Ing. arch. Jan Lebl
Bc. Emilie Rážová
Ing. arch. Karel Adamec

Konzultace dopravního řešení

Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.
Bruselská 266/14
120 00 Praha 2
syrovky.k@gmail.com
www.kvetoslavsyrovky.cz

Ing. Květoslav Syrový



Swot analýza

Silné stránky

- Z hlediska dopravy je zde minimum rezidentů, tzn. nižší tlak a požadavky na 100% zajištění 1 byt = parkovací stání vč. adresných povolenek pro jednotlivá vozidla vč. zajištění návštěv
- Území není zatíženo tranzitem z hlediska zbytné dopravy (koncová oblast KV bez potřeby zkracování automobilové dopravy, která zde není cílová)
- Území je již zčásti dopravně zklidněno (lázeňská zóna a další provozně-dopravní a cenová motivační regulativa), tj. je zde již předpoklad pro všechny uživatele, že zde nějaká regulace dosud byla a nadále bude, nově pouze modifikovaná
- Území je obecně vnímáno jako s prioritou pohybu chodců, jen chybí řádné formální řešení
- Přítomnost MHD
- Návaznost lanových drah jako součást veřejné dopravy

Slabé stránky

- Ne se všemi veřejnými plochami hospodáří město (Grandhotel Pupp a.s., Karlovarský kraj, Plzeňská diecéze Církve čs. husitské,...)
- Nejednotnost povrchů, úrovní, materiálů, prvků v prostoru
- Vizuální nejasnost formálních dopravních režimů vs. faktický stavební stav
- Pěší pohyb je formálně i fakticky upozaďován, přestože je nejfrekventovanějším druhem dopravy
- Nedostatečná obsluha území MHD
- Nedostatečná infrastruktura pro jízdní kola (jednosměrná Zahradní, I.P. Pavlova bez opatření, absence cyklostanů, ...)
- Rozlehlé asfaltové plochy a zaparkovaná vozidla z hlediska mikroklima (asfaltové plochy a převážně kovová vozidla bez stínění zvyšují okolní teplotu v letních slunných dnech)
- Různě parkující vozidla jako prostorové bariéry

Příležitosti

- Inspirace již započatou obnovou protějšího břehu Teplé (sdílený prostor v jedné úrovni, materiály a design)
- Provoz MHD přes lázeňskou zónu v návaznosti na parkoviště (K+R / P+R)
- Provoz jízdních kol v území / územím prochází cyklotrasy mezinárodního, národního i místního významu
- Lokální či celoměstský bikesharing
- Možnost nastavit cenovou dopravní politiku z hlediska motivace pro pravidelné využívání různých druhů dopravních prostředků pro různé účely
- Možnosti pro parkovací dům, resp. rozšíření parkovacích kapacit v území – nahrazení parkovacích míst přímo v prostoru divadelního korza – nutno řešit v kontextu MHD a parkovací politiky (možnost přijet až k hotelu, posléze portýr parkuje na parkovišti, nikoliv přímo u hotelu)
- Možnost upravit prostor v okolí Císařských lázní ve prospěch veřejného prostranství, nikoliv jen pro jednoúčelové využití v podobě parkování
- Pozitivní komunikace s vybranými aktéry v území

Hrozby

- Absence vzájemně propojené MHD či prostředku veřejné dopravy (vč. event. bikesharingu či propojení s parkovací politikou)
- 4 druhy dopravy jako 1 systém, nikoliv 4 druhy dopravy jako 4 izolované módy (lanové dráhy se považují za součást veřejné dopravy)
- Vyloučení provozu jízdních kol z oblastí (i časově), kde je/ bude normálně možná obsluha území IAD
- Bikesharing a cyklodoprava bez regulativ (odkládání mimo jasně vymezená místa, zamezení pohybu v ryze pěších zónách, striktní zákaz pohybu všech druhů samohybů a samovyvažovacích zařízení v rámci ryze pěších zón)
- Negativní komunikace s vybranými aktéry v území (parkování kolem husitského kostela)
- Nejasné řešení / požadavky na Divadelní náměstí (vědomí hodnoty prostoru náměstí: parkování vs. předzahrádky apod.)

Koncepce dopravy

Koncepce dopravy pro lázeňské centrum města Karlovy Vary vznikla ruku v ruce s vypracováním detailního návrhu prostorových vazeb Divadelního korza. Koncepce vychází ze zpracovaných strategických dokumentů města, jejichž principy v detailním doplňuje a zpřesňuje.

Primárním cílem koncepce dopravy je omezit dominantní postavení individuální automobilové dopravy v území a najít alternativu pro velké množství parkovacích stání, která se v území nachází. Tento přístup je doplněn revizí a doplněním stávající kostry MHD a návrhy podpory cyklodopravy a alternativních způsobů dopravy např. bikesharing.

Z hodnotného lázeňského centra města by mělo vzniknout příjemné prostředí pro všechny, s kvalitní obsluhou MHD a možností zásobování podniků, dopravní obsluhy a vjezdu rezidentů za jasně daných pravidel.



Sdílený prostor s motorovou dopravou i MHD. (Mariahilfer Strasse, Vídeň)



Sdílená kola (bikesharing) jako alternativa k MHD a individuální automobilové dopravě (Rekola, Praha)



Sdílený prostor s MHD. (náměstí Svobody, Brno)



Kvalitní parkovací domy jako alternativa k parkování v hodnotných území (Hradec Králové)

Reorganizace parkování

Cílem reorganizace parkování je definovat nová pravidla a režimy jednotlivých parkovacích stání území, podpořit rezidentní stání a provozní stání jednotlivých veřejných institucí v lokalitě (SPLZaK, Městské divadlo, Krajské muzeum, Císařské lázně, atd.), vydefinovat stání pro vozy TAXI a kočárovou dopravu, odstranit soukromá celoročně pronajatá parkovací stání.

Divadelní náměstí

- stávající stav cca 97 PS, 7 TAXI
- navrhovaný stav 30 PS, 4 TAXI

Nová louka

- stávající stav cca 25 PS
- navrhovaný stav 0 PS

Mariánskolázeňská

- stávající stav cca 25 PS (z toho 11 Carlsbad Plaza)
- navrhovaný stav 23 PS

Císařské lázně

- stávající stav/navrženo v platné DSP 15 PS, 2 TAXI
- navrhovaný stav 10 PS

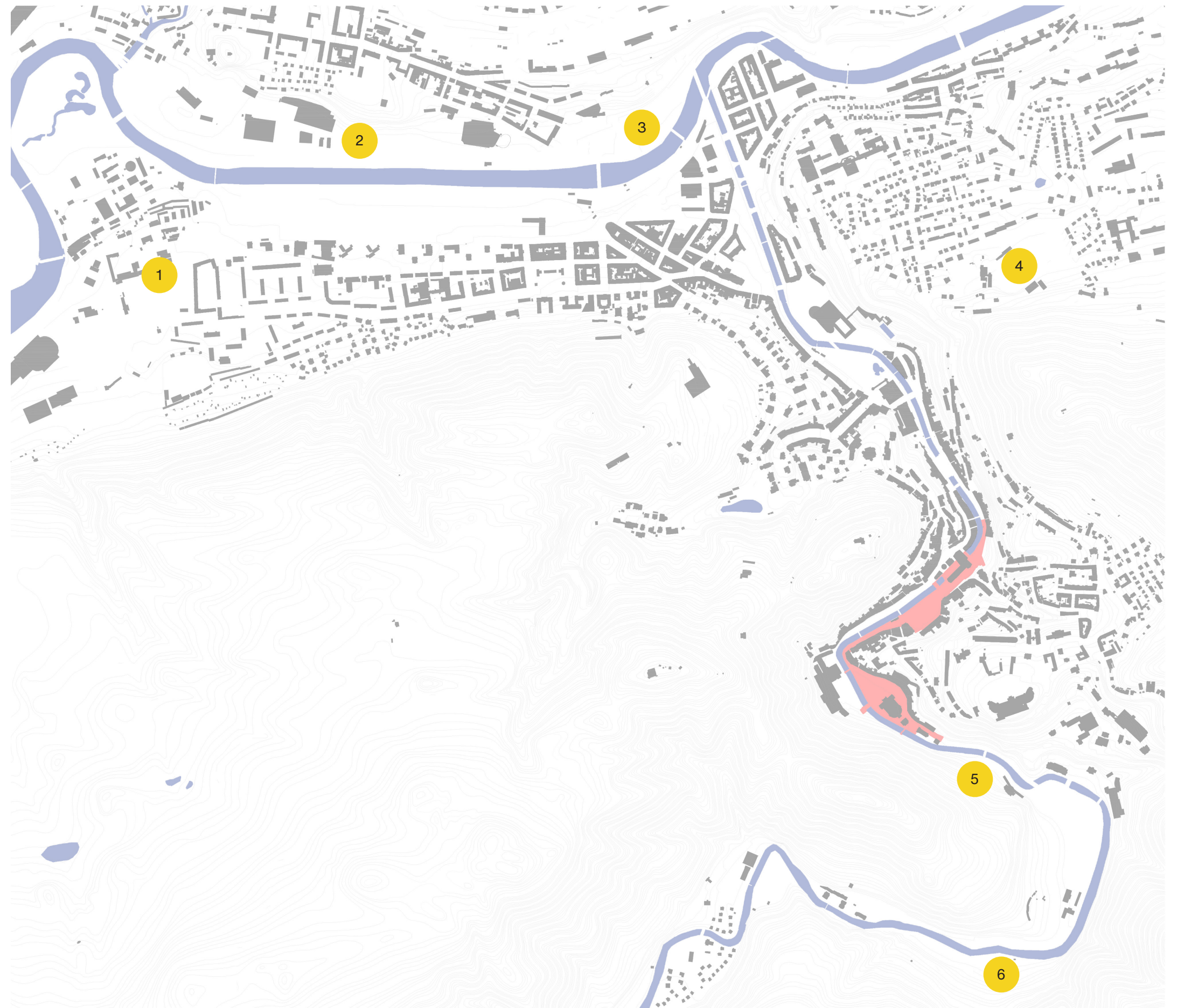
Nová kapacitní parkoviště přímo navázaná na Divadelní korzo:

- nový parkovací dům u Galerie umění (cca 200 PS)
- KOMÉ - zkapacitnění, příp. parkovací dům (cca 500 PS)



Záchytná parkoviště

V rámci koncepce záchytných parkovacích domů je navržen systém parkovišť vytvářejících alternativu k parkování na cenných veřejných prostranstvích města. Pro nové kapacitní parkovací domy jsou vytipovány následující lokality.



Legenda

- 1 Areál Kattenbeck (tuhnická burza)
- 2 Dolní Kamenná
- 3 Pobřežní (OMV u Chebského mostu)
- 4 Polská (stadion Drahovice)
- 5 Galerie umění
- 6 KOME

MHD

V těsné spolupráci s DPKV by mělo dojít k revizi stávajících linek MHD, zhodnocení jejich možného rozvoje a změny jízdních řádů. Základní schéma linek MHD ponecháváme a jen drobně upravujeme trasy a pozice zastávek. Kostra MHD je posílena novou linkou „E“.

Legenda

Zastávky:

Špitálská lávka

- bus „E“ (směr Mlýnská kolonáda)

Divadelní náměstí

- bus „E“ (směr Lázně I.)
- bus 2 (konečná)
- bus 20 pendl (konečná)

Lázně I.

- bus E (točna u Lázně I.)
- bus 2 (oba směry)
- bus 20 pendl (oba směry)

Linky:

Lanovka Divadelní

- provoz 5:00 - 23:00
- interval 5-20 min.

č. 13

- provoz 5:00 - 23:00
- ve stávající trase

č. 2

- provoz 5:00 - 23:00
- interval 15-30 min.
- ve stávající trase

E (elektrobus - minibus)

- provoz 5:00 - 23:00
- interval 15-30min
- délka linky 9,5 km
- jízdní doba cca 32 minut
- nová okružní jednosměrná linka
- trasa: Horní nádraží, Tržnice, Náměstí Dr. Horákové, Svahová, Obřadní síň, Krále Jiřího, U Jezírka, Zámecký vrch, Divadelní náměstí, Lázně I., Špitálská lávka, Mlýnská kolonáda, Lázně III, Hlavní pošta, Tržnice, Dolní nádraží.

č. 20

- stávající pendl ze záchytných parkovišť, změna trasy
- trasa: KOMÉ, Galerie umění, Lázně I., Divadelní nám.



MHD návrh nové linky

Nová linka „E“ zajišťovaná elektrobusem obslouží celé lázeňské centrum. Zejména ulici Vřídelní a Zámecký vrch, které jsou dnes bez obsluhy MHD. Tyto zóny propojí s horním nádražím, dopravním uzlem u Tržnice a Dolního nádraží. Linka bude sloužit jako doplněk stávající lince 2, 13, 1 a 4.



Legenda

- E (elektrobus)
- provoz 5:00 - 23:00
- interval 15-30min
- délka linky 9,5 km
- jízdní doba cca 32 minut
- nová okružní jednosměrná linka
- trasa: Horní nádraží, Tržnice, Náměstí Dr. Horákové, Svahová, Obřadní síň, Krále Jiřího, U Jezírka, Zámecký vrch, Divadelní náměstí, Lázně I., Špitálská lávka, Mlýnská kolonáda, Lázně III, Hlavní pošta, Tržnice, Dolní nádraží.

Lázeňské zóny

Stávající lázeňskou zónu navrhujeme rozdělit na dvě tarifní třídy. Tarifní třídu II s nižším poplatkem, která bude dle stávajícího rozsahu zahrnovat zejména rezidenční části lázeňského území a příjezdovou komunikaci ke Grandhotelu Pupp. Tarifní třídu I s vyšším poplatkem / omezením vjezdu navrhujeme v nejhodnotnějším jádru města a to na promenádách okolo říčky Teplá. Tato zóna by zahrnovala zejména ulice Nová a Stará louka, ulici Vřídelní a Tržiště.

Mělo by dojít k revizi stávajících pravidel pro získání povolení k vjezdu a výše sazby. Kromě MHD, bezemisních taxi a IZS by měl být vjezd prioritně umožněn rezidentům a vozidlům veřejných institucí. Hotely by měly mít svá vozidla svážející návštěvníky ze zachytných parkovacích domů.

Legenda

 Běžný režim bez poplatku

 Lázeňská zóna tarif II

- vjezd pouze po zaplacení láz. poplatku
- nižší tarif, menší omezení vjezdu
- primárně pro rezidenty + zásobování + MHD + taxi+ IZS

 Lázeňská zóna tarif I

- vjezd pouze po zaplacení láz. poplatku (vyhrazeno sloupky)
- vyšší tarif, větší omezení vjezdu
- primárně pro rezidenty + zásobování + MHD + taxi+ IZS



Dopravní režimy

Jako další nástroj k omezení vjezdu do hodnotného území navrhujeme dopravní režimy. Běžné rezidenční ulice navrhujeme v zóně 30. Ulice v lázeňské zóně uvažujeme se sdíleným uličním profilem bez dělení na chodník a vozovku. Z toho důvodu navrhujeme režimy obytné a pěší zóny. Obytnou zónu uvažujeme v místech, kde je možný vjezd celodenně jen po získání povolení k vjezdu do lázeňské zóny (v místech, kde jsou parkovací stání). Pěší zónu navrhujeme v místech, kde by byl vjezd vozidel omezen časově na ranní a večerní hodiny.

Celé pravobřežní území by mělo být obousměrně celodenně přístupné pro cyklisty, pro které by měla být vytvořena patřičná infrastruktura. Možností jsou i sdílená kola „bikesharing“.

Legenda

 Běžný režim

 Zóna 30

- vjezd kdykoliv bez omezení (omezení dle láz. zóny)
- omezení rychlosti na 30 km/h
- běžný uliční profil
- vyznačený cyklopruh

 Obytná zóna

- vjezd kdykoliv bez omezení (omezení dle láz. zóny)
- omezení rychlosti na 20 km/h
- sdílený prostor
- parkování jen na vyznačených místech

 Pěší zóna

- vjezd jen v omezený čas - ráno/večer (+ omezení dle láz. zóny)
- MHD vjezd povolen
- omezení rychlosti na 20 km/h
- cyklodoprava povolena jen ve Vřídelní ulici



Dopravní režimy

Režim obytné zóny umožňuje vjezd celý den jen po získání povolení k vjezdu do lázeňské zóny. V místech, kde navrhujeme tento režim, se nachází parkovací stání a to primárně na Divadelním náměstí, kde tento režim také končí. Režim pěší zóny rozšiřujeme oproti dnešnímu stavu o spodní část ulice Moravská, Jánský most a ulici Tržiště vedoucí na Zámecký vrch. Jedná se o nejhodnotnější jádro města, původní historické centrum, které potřebuje důslednou revitalizaci. Měl by zde vzniknout kompaktní pobytový prostor určený primárně pro pěší bez zbytečného přerušení.

Legenda

 Běžný režim

 Zóna 30

- vjezd pouze po zaplacení láz. poplatku (vyhrazeno sloupky)
- lázeňská zóna s nejvyšším tarifem/omezením
- zásobování + rezidenti + ubytování + MHD + taxi+ IZS
- časový režim pro zásobování

 Obytná zóna

- vjezd pouze po zaplacení láz. poplatku (vyhrazeno sloupky)
- lázeňská zóna s nejvyšším tarifem/omezením
- zásobování + rezidenti + ubytování + MHD + taxi+ IZS
- sdílený prostor v jedné úrovni
- časový režim pro zásobování

 Pěší zóna - upravený stávající stav

- sdílený prostor v jedné úrovni
- časový režim pro zásobování



Uliční profily

Uliční profily reagují na zvolené dopravní režimy. Základním uličním profilem v Divadelním korzu je sdílený prostor, tedy ulice nedělená na vozovku a chodník, ale jen na dopravní a pobytový pás. Ten je od sebe odlišen rozdílnou velikostí dlažby. V úzké zatáčce Nové louky navrhujeme zcela sdílený veřejný prostor, kde by nebyl dopravní prostor vyznačen vůbec. Toto řešení vyvolá ve všech účastnících dopravy větší obezřetnost a opatrnost při pohybu.

Legenda:

- Klidná ulice**
 - prostor rozdělen na vozovku a chodníky
 - jízdní kola sdílí prostor vozovky s ostatními vozidly
 - provoz vozidel je natolik pozvolný a slabý, že umožňuje přecházení v podstatě kdekoli bez většího omezení
- Sdílený prostor**
 - jednotná výšková úroveň celého uličního profilu
 - dopravní prostor vyznačen jiným typem dlažby
 - provoz motorových vozidel omezen rychlostí i počtem tak, aby nebránil volnému pohybu chodců a dalších druhů dopravy
 - zvýšené nástupní hrany (v. 16cm) u autobusových zastávek
- Sdílený prostor**
 - jednotná výšková úroveň celého uličního profilu
 - dopravní prostor nevyznačen, jednotná dlažba v celém profilu

