

ZASTÁVKA



Obsah

Zadání

Analytická část 5

Řešené území 6

Historie 8

Vybavenost 9

Prostupnost 10

Majetkoprávní vztahy 11

Technická infrastruktura 12

Doprava 13

Zhodnocení současného stavu 17

Problémy 18

Návrhová část 19

Principy návrhu 20

Návrhový stav 21

Materiálové řešení 29

Reference 30

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

Mgr. Anton Ostach, Ph.D.

Dopravní řešení konzultováno s:

Ing. Jiří Oboznenko
nábřeží Jana Palacha 1024/26
360 01 Karlovy Vary
projekce@oboz.cz
www.oboz.cz

Zadání

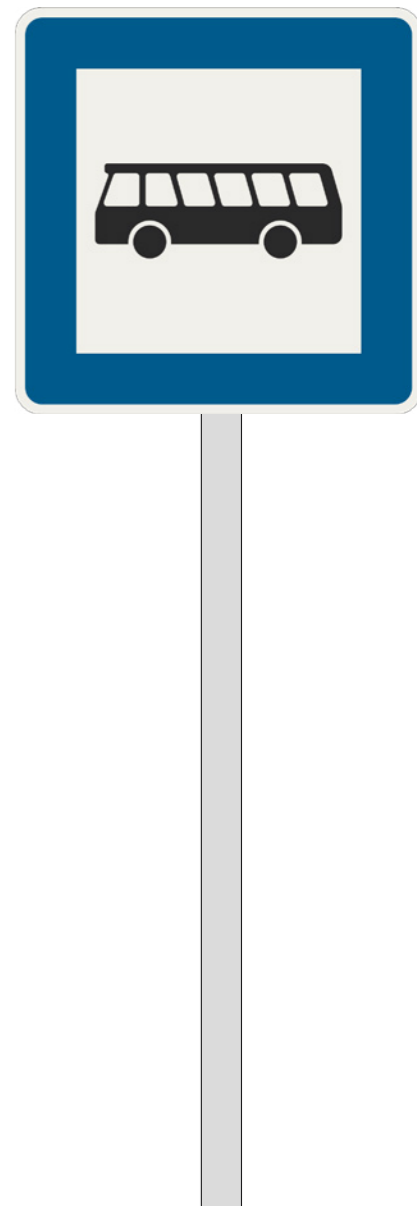
Architektonicko-urbanistická studie – Stará Role, ulice Závodu míru

Cíl a účel studie:

- Kultivace veřejného prostoru na konečné zastávce autobusů Stará Role v rámci iniciativy Město sobě.

Dílčí záměry studie:

- Kultivace veřejného prostoru v okolí zastávky.
- Úprava a sjednocení povrchů.
- Zlepšení přístupnosti zastávky pro všechny skupiny uživatelů.
- Prověření pěších tras, napojení na MHD a zajištění bezpečnosti přechodů.
- Kultivace veřejné zeleně, návrh udržitelného řešení.
- Hospodaření s dešťovou vodou a návrh odvodnění.
- Návrh nového přístřešku zastávky včetně mobiliáře, odpadkových košů a osvětlení.
- Přeuspořádání stanoviště odpadových kontejnerů.
- Zajištění WC pro řidiče DPKV (dle potřeby).



Analytická část

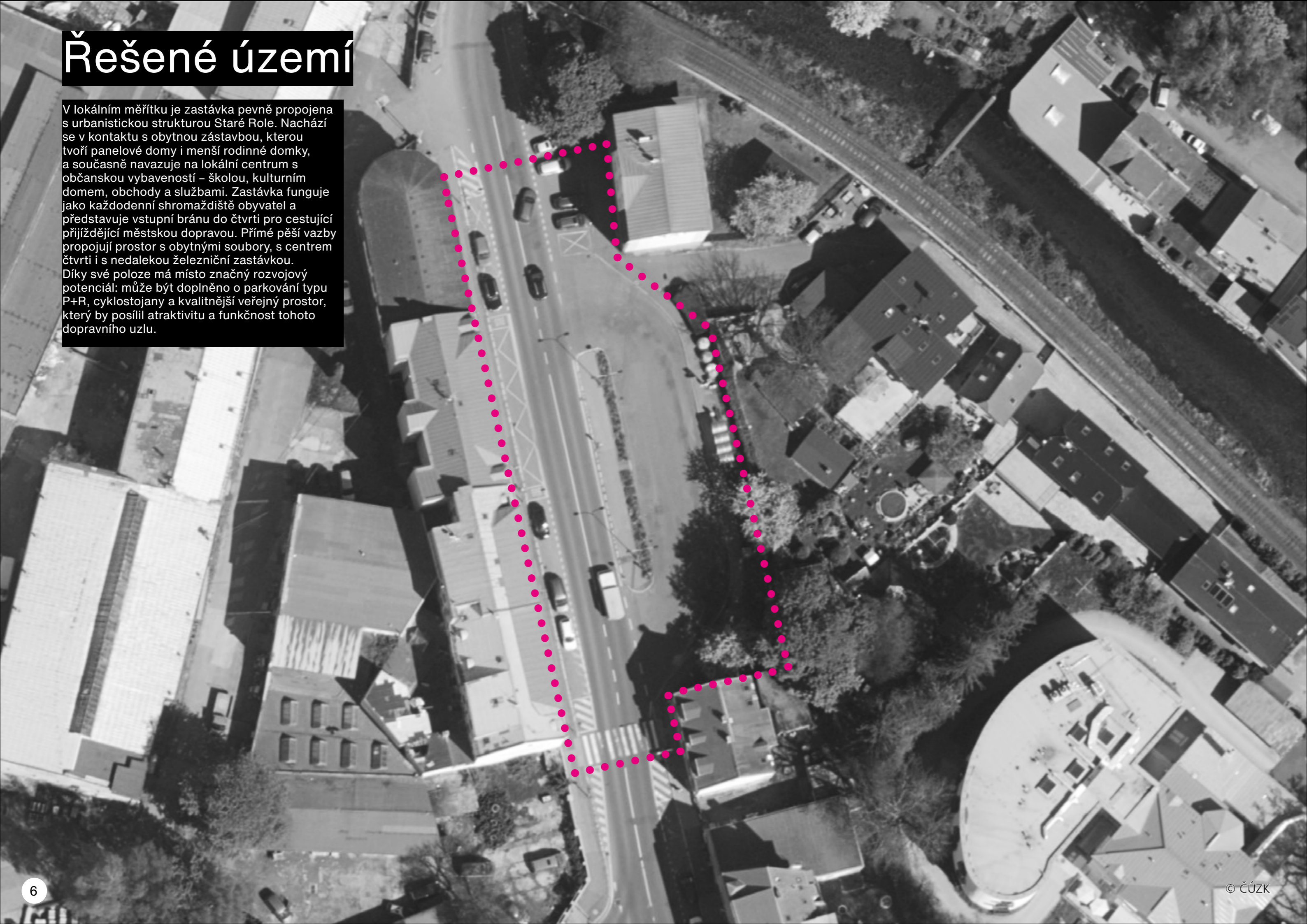
Řešené území

Konečná zastávka Stará Role zaujímá strategickou polohu na severním okraji Karlových Varů a funguje jako důležitý dopravní uzel v polycentrické struktuře města. Její význam přesahuje hranice samotné čtvrti, protože zajišťuje spojení nejen se středem Karlových Varů, ale také s obcemi v severním zázemí, především s Novou Rolí a dále směrem na Nejdek a Krušné hory. Díky blízkosti železniční trati Karlovy Vary – Nejdek – Johanngeorgenstadt vytváří prostor přestupní vazby mezi městskou hromadnou dopravou a regionální železnicí. Tím se stává součástí širší dopravní sítě a umožňuje potenciální rozvoj integrovaných forem dopravy, například kombinace autobusu, vlaku, pěší nebo cyklistické dopravy. V kontextu města zastávka posiluje dopravní obslužnost severní části Karlových Varů a podílí se na vyvažování vztahu mezi centrem a okrajovými částmi.



Řešené území

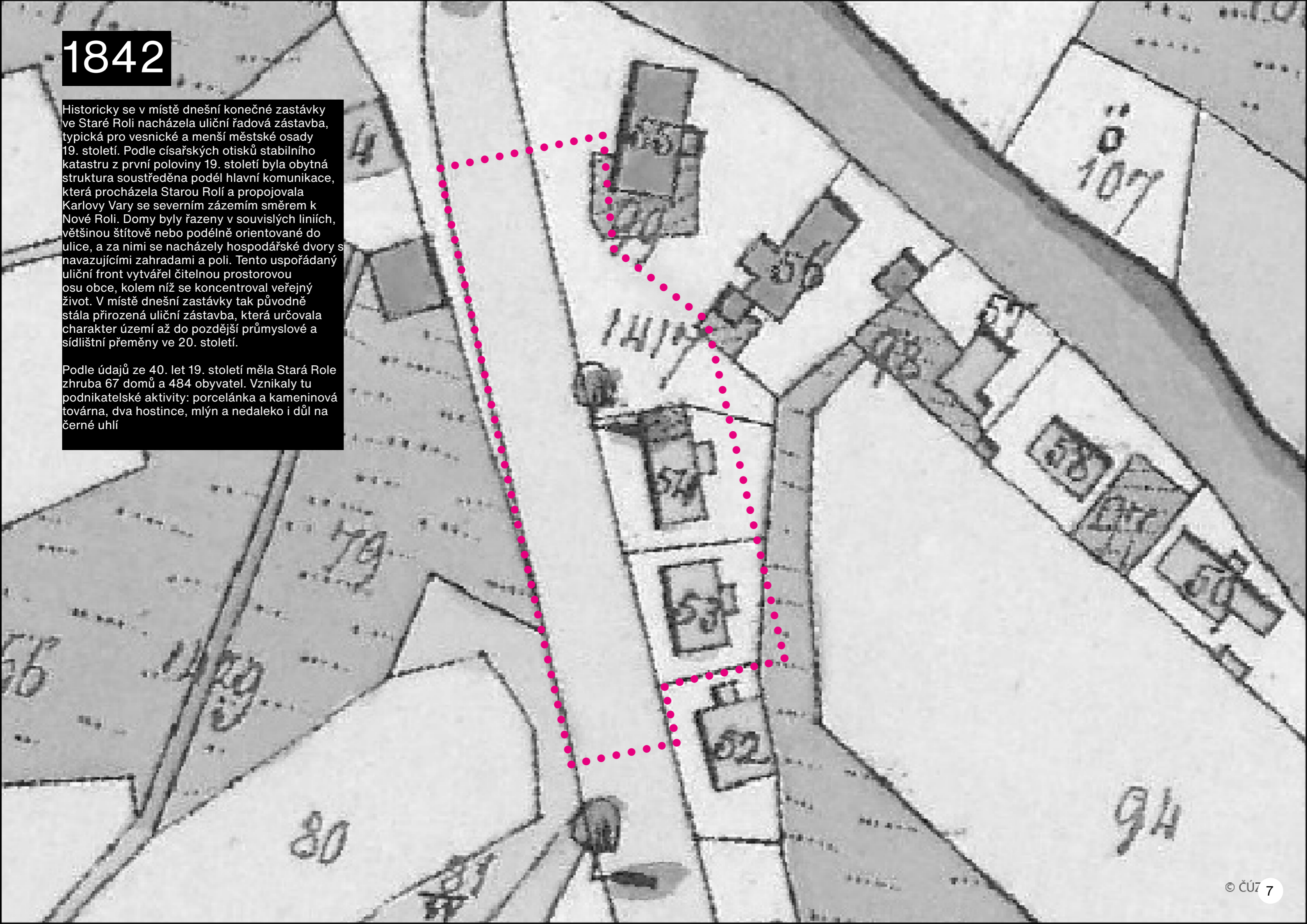
V lokálním měřítku je zastávka pevně propojena s urbanistickou strukturou Staré Role. Nachází se v kontaktu s obytnou zástavbou, kterou tvoří panelové domy i menší rodinné domky, a současně navazuje na lokální centrum s občanskou vybaveností – školou, kulturním domem, obchody a službami. Zastávka funguje jako každodenní shromaždiště obyvatel a představuje vstupní bránu do čtvrti pro cestující přijíždějící městskou dopravou. Přímé pěší vazby propojují prostor s obytnými soubory, s centrem čtvrti i s nedalekou železniční zastávkou. Díky své poloze má místo značný rozvojový potenciál: může být doplněno o parkování typu P+R, cyklostojany a kvalitnější veřejný prostor, který by posílil atraktivitu a funkčnost tohoto dopravního uzlu.



1842

Historicky se v místě dnešní konečné zastávky ve Staré Roli nacházela uliční řadová zástavba, typická pro vesnické a menší městské osady 19. století. Podle císařských otisků stabilního katastru z první poloviny 19. století byla obytná struktura soustředěna podél hlavní komunikace, která procházela Starou Rolí a propojovala Karlovy Vary se severním zázemím směrem k Nové Roli. Domy byly řazeny v souvislých liniích, většinou štítově nebo podélně orientované do ulice, a za nimi se nacházely hospodářské dvory s navazujícími zahradami a poli. Tento uspořádání uliční front vytvářel čitelnou prostorovou osu obce, kolem níž se koncentroval veřejný život. V místě dnešní zastávky tak původně stála přirozená uliční zástavba, která určovala charakter území až do pozdější průmyslové a sídlištní přeměny ve 20. století.

Podle údajů ze 40. let 19. století měla Stará Role zhruba 67 domů a 484 obyvatel. Vznikaly tu podnikatelské aktivity: porcelánka a kameninová továrna, dva hostince, mlýn a nedaleko i důl na černé uhlí



Vybavenost

V současnosti lokalita konečné zastávky ve Staré Roli kombinuje dopravní funkci s lokálním centrem občanské vybavenosti. V okolí jsou menší obchody, služby, základní a mateřská škola, domov pro seniory (označen růžovou barvou) a religiozní instituce (označena modrou barvou), což zajišťuje pravidelný pohyb obyvatel. Parter je aktivní díky drobným provozováním a pěšímu provozu, přičemž železniční stanice Stará Role leží zhruba 700–800 m severně, takže přímý přestup není možný. Prostor je funkčně živý s potenciálem pro zlepšení veřejného prostoru.

Parter v okolí zastávky je aktivní především díky koncentraci drobných provozoven a pravidelnému pohybu cestujících, kteří využívají prostor jako každodenní dopravní uzel MHD. Železniční stanice Stará Role se nachází zhruba 700–800 metrů severně, proto nelze hovořit o přímém přestupním vazebním bodu, ale spíše o širším docházkovém propojení. Celkově lze prostor označit za funkčně živý, s potenciálem dalšího posílení aktivního parteru, pokud by došlo k urbanistickému zahuštění a kvalitnějšímu architektonickému řešení veřejného prostoru.

Prostupnost

Prostor konečné zastávky ve Staré Roli trpí výrazně nízkou prostupností a nedostatečnou bezpečností pro chodce. Hlavní komunikace podél zastávky je široká cca 10 metrů. Na severní straně zastávky přitom zcela chybí přechod, takže cestující spěchající na autobus často přecházejí silnici mimo vyznačená místa, čímž vzniká riziko nehod. Vysoký počet chodců přecházejících mimo vyznačená místa dosahuje až 55 lidí za hodinu.

Nejbližší přechod pro chodce je vzdálen cca 170 metrů směrem na sever a cca 150 metrů směrem na jih, což neúměrně prodlužuje pěší trasy. Současná konfigurace omezuje pěší pohyb, podporuje nebezpečné přecházení mimo přechody pro chodce a snižuje kvalitu veřejného prostoru.

K tomu se přidává narušení severo-jihní podélné vazby: na severní straně v místě Sboru Bratrské jednoty baptistů a ostrůvku zastávky je vazba přerušena, bránící plynulému pohybu chodců, a rovněž jižní napojení ostrůvku na pokračování chodníku není plynulé, což nutí chodce obcházet nebo vstupovat do komunikace v nebezpečných místech. Tyto bariéry výrazně snižují prostupnost území a bezpečnost pěší dopravy v okolí zastávky.

55 lidí/
hod

170m

150m







Majetkoprávní vztahy

Výhodou lokality je, že celý veřejný prostor zastávky, včetně parkování u Sboru Bratrské jednoty baptistů a ostruvku zastávky, je ve vlastnictví města Karlovy Vary, což umožňuje městu provádět zásahy do veřejného prostoru a umožňuje případné zlepšení infrastruktury. Samotná komunikace Závodu Míru je však ve vlastnictví Karlovarského kraje, což znamená, že případné zásahy do vozovky a návrhí nového dopravního řešení vyžaduje koordinaci mj. s krajskými dotčenými orgány státní správy..

Technická infrastruktura

Řešená lokalita je dobře zasíťovaná a nabízí potenciální možnosti napojení na kanalizaci a vodovod v případě zřízení hygienického zázemí pro řidiče DPKV nebo zavedení dešťové kanalizace. Zároveň však podél zastávky vede nízkotlaký plynovod, jehož ochranné pásmo může zkomplikovat plánované umístění podzemních kontejnerů na separovaný odpad. S ohledem na hustotu inženýrských sítí v této lokalitě je nutné detailněji prověřit vhodnou lokalitu pro umístění podzemních kontajnerů. Dále je třeba zvážit volbu betonového povrchu v prostoru autobusové zastávky s ohledem na podzemní vedení inženýrských sítí a jejich případné opravy.

Legenda

-  vodovod
-  kanalizace
-  plynovod
-  elektrické vedení
-  telekomunikační vedení
-  předávací stanice tepla

Veřejná linková autobusová doprava

Veřejná hromadná doprava u konečné zastávky Stará Role je založena především na městské a meziměstské autobusové dopravě, kterou zajišťuje Dopravní podnik Karlovy Vary a regionální dopravci.




V současném stavu je doprava organizována tak, že městská a meziměstská doprava jsou vedeny odděleně – nástup a výstup probíhá na opačných stranách ulice. To snižuje prostupnost a komfort přestupu, zejména vzhledem k intenzivní dopravní funkci komunikace Závodu Míru, kterou lze překonat pouze přes omezený počet přechodů.

Podle dostupných dat zastávka obsluhuje 101 spoj linek MHD denně, což ji činí jedním z nejvýznamnějších přestupních míst v severovýchodní části Karlových Varů.

Železniční stanice Stará Role se nachází asi 700–800 metrů severně, přímý přestup na vlak zde však není zajištěn. Přesto kombinace autobusové dopravy a docházkové vzdálenosti k železnici představuje potenciál pro budoucí posílení multimodální dopravní nabídky.



Legenda

-  MHD
-  Meziměstská doprava
-  28 Počet spojů za den

Typ ulice dle charakteru provozu

Zastávka je napojena na tzv. hlavní ulici podle Manuálu ulic KAMKV. To znamená, že ulice kombinuje vysoké nároky na pobytovou a pohybovou funkci – zahrnuje různé volnočasové i nucené aktivity a intenzivní pohyb různých druhů dopravy. Současně je uličním prostorem s regionálním i celoměstským významem. Samotná zastávka tvoří lokální centrum, které koncentruje služby a generuje pravidelný pohyb obyvatel i návštěvníků.

Hlavní ulice (silnice II. třídy)

Lokální (rezidenční) ulice

Cyklistická doprava

Ulice Závodu Míru, v jejímž prostoru se nachází konečná zastávka Stará Role, je součástí záměrů městského cyklogenerelu. Cyklistický provoz zde dosahuje až 29 cyklistů za hodinu. Cyklogenerel zde navrhuje integrované/chráněné (duální) řešení cyklistické infrastruktury. Princip spočívá v tom, že v méně exponovaných úsecích jsou cyklisté vedeni integrovaně v jízdním pruhu spolu s automobily (při nižší intenzitě dopravy a přehledných poměrech), zatímco v zatížených úsecích, zejména v místech s vysokou intenzitou dopravy a zastávkovými zálivy, je navrženo jejich oddělení do chráněných cyklostezek či cyklopruhů, které zajišťují vyšší bezpečnost a komfort. Tento duální systém reaguje na proměnlivé prostorové a dopravní podmínky a umožňuje pružně kombinovat oba způsoby vedení cyklistické dopravy.

Vzhledem k významné přestupní funkci zastávky Stará Role by zde bylo vhodné doplnit i cyklistické zázemí v podobě uzamykatelných cykloboxů nebo kapacitnějších stojanů, které by umožnily kombinovat cyklodopravu s městskou hromadnou dopravou. Tím by lokalita získala charakter multimodálního uzlu, kde se bezpečně propojuje automobilová, autobusová a cyklistická doprava, což odpovídá současným trendům udržitelné mobility.

INTEGROVANÉ / CHRÁNĚNÉ (DUÁLNÍ)

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

Zhodnocení současného stavu



1/ Kontejnery na odpad vytvářejí vizuální smog.



2/ Zastávka si zaslouží reprezentativnější přístřešek.



3/ Odstavná plocha pro autobusy bez zázemí pro řidiče.



4/ Nevyužitý zbytkový prostor / vjezd na soukromý pozemek.



5/ Průchod skrze trávník (blokován zaparkovaným vozem MHD).



6/ Trávník si zaslouží kultivaci a rozšíření.



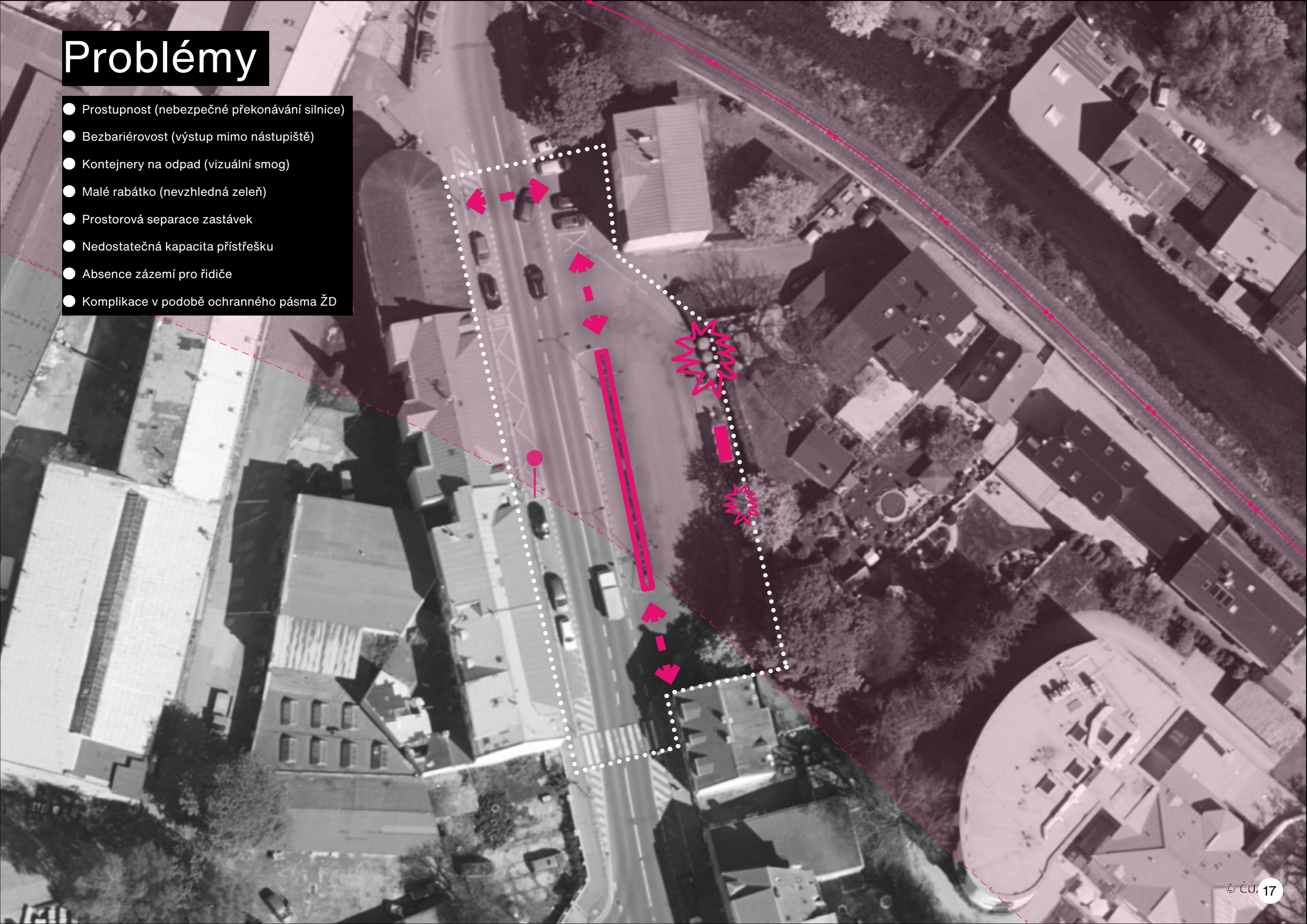
7/ Cestující vystupují mimo zastávku (na odstavné ploše).



8/ Přerušené pěší vazby – chybí bezpečný přechod.

Problémy

- Prostupnost (nebezpečné překonávání silnice)
- Bezbariérovost (výstup mimo nástupiště)
- Kontejnery na odpad (vizuální smog)
- Malé rabátko (nevzhledná zeleň)
- Prostorová separace zastávek
- Nedostatečná kapacita přístřešku
- Absence zázemí pro řidiče
- Komplikace v podobě ochranného pásma ŽD

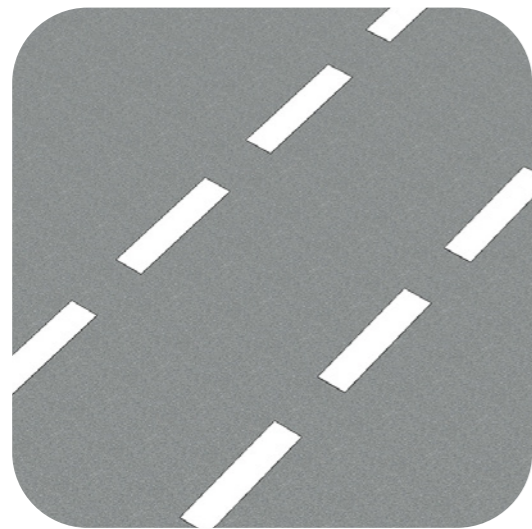


Návrhová část

Principy návrhu rekonstrukce

- PODPOŘIT A KULTIVOVAT TO, CO SE V LOKALITĚ UŽ PŘIROZENĚ DĚJE

I PROSTUPNOST



zlepšení příčné i podélné prostupnosti prostoru

II PROVOZ



kultivace a udržitelnost povrchů

III KOMFORT



zvýšení komfortu a kapacity přístřešku zastávky

IV ZELEŇ A MIKROKLIMA



posílení uliční čáry pomocí stromořadí



podpora cyklistické dopravy



instalace podzemních kontejnerů na odpad



vytvoření zázemí pro řidiče



kultivace zeleně a nové výsadby

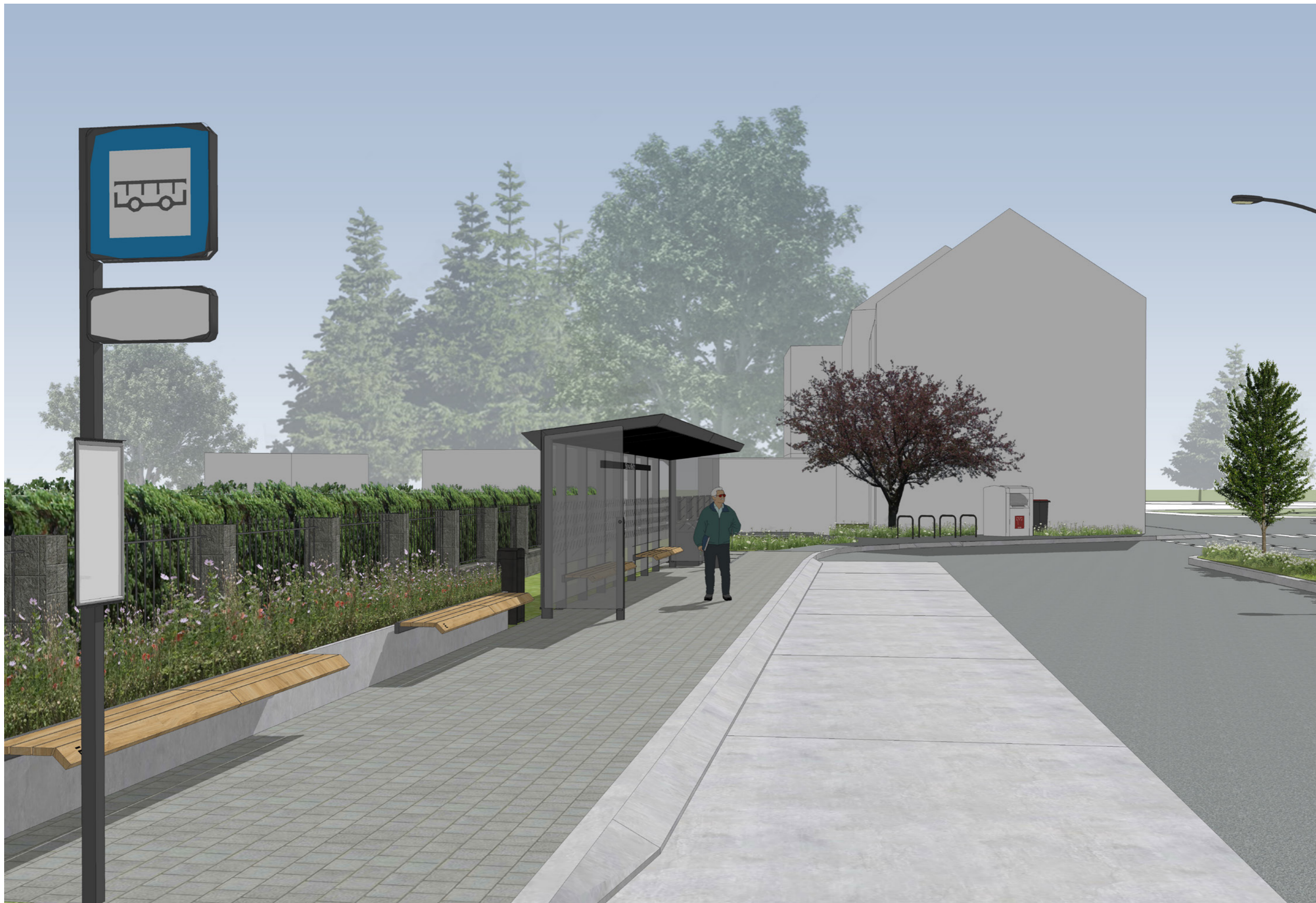
Dnešní stav

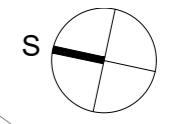
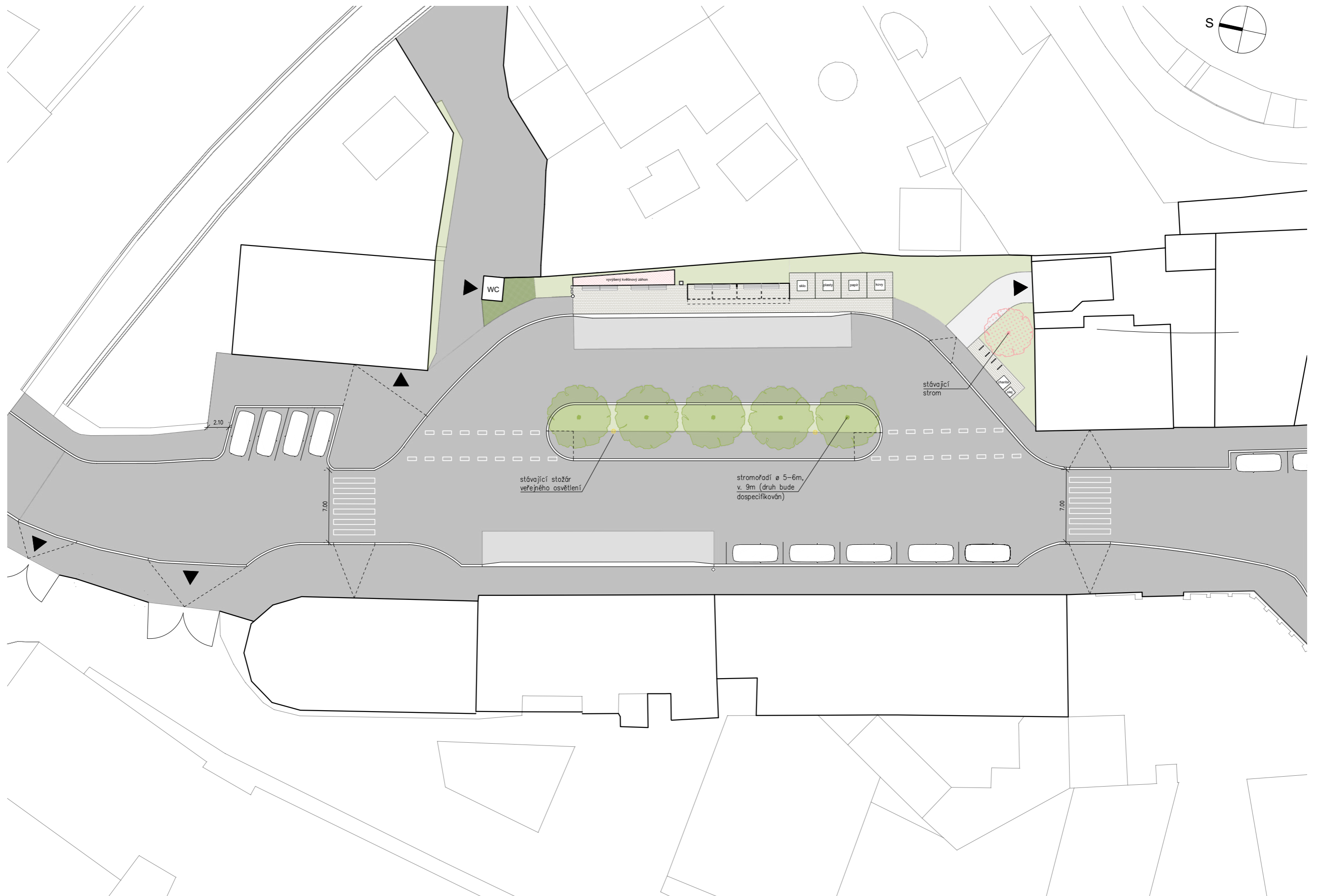


Návrhový stav









WC

vyřídění odpadů
sklo
plast
papír
kovy

stávající strom

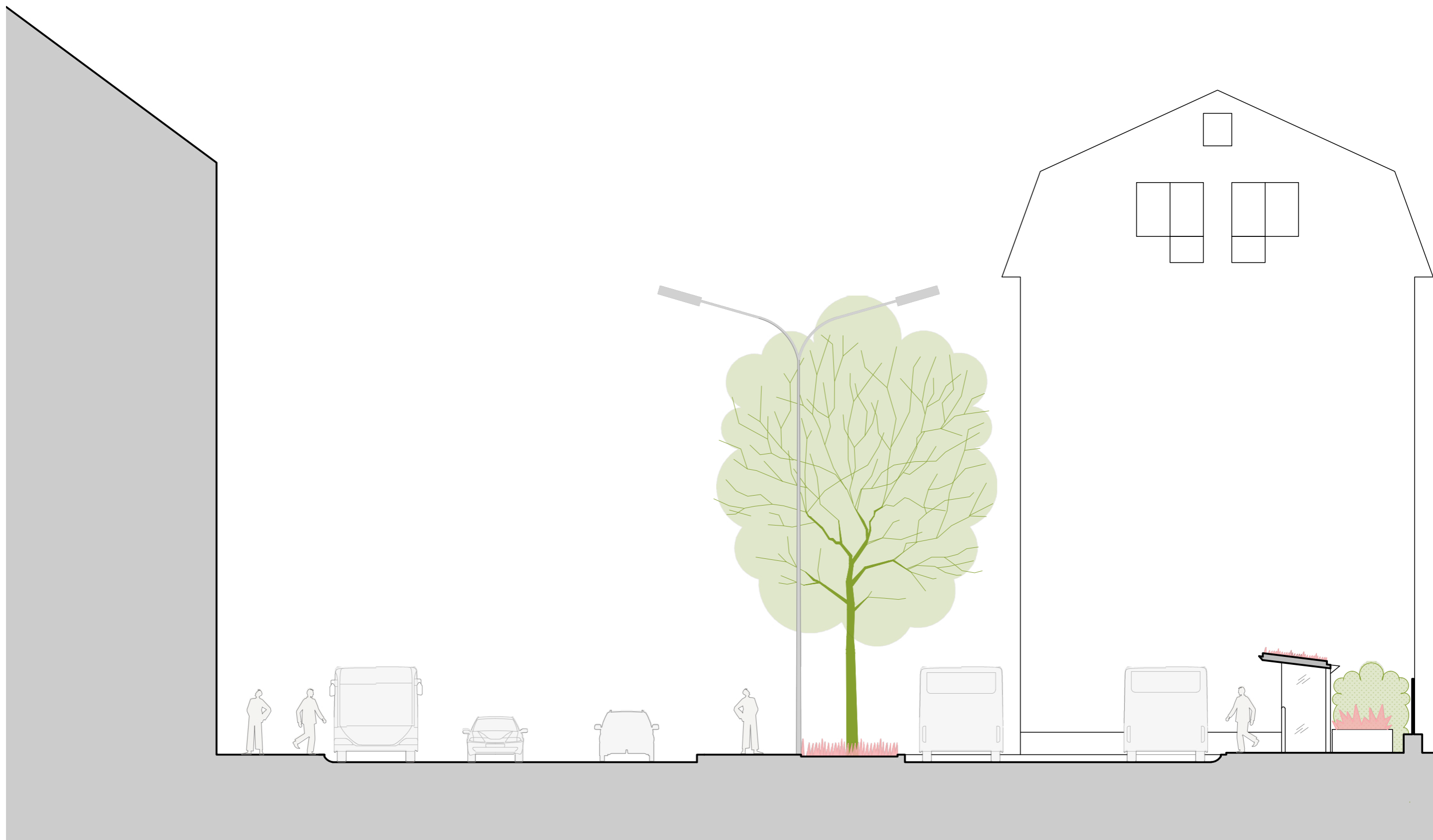
2.10

7.00

stávající stožár veřejného osvětlení

stromová řada ø 5-6m, v. 9m (druh bude dospecifikován)

7.00



Materiálové řešení



ZASTÁVKOVÝ PRUH: Prefabrikované betonové panely



ZASTÁVKOVÝ PRUH: Zastávkový obrubník



ZASTÁVKOVÉ NÁSTUPIŠTĚ: Betonová zámková dlažba s varovným pásem



OSTATNÍ VOZOVKY A CHODNÍKY: Asfalt

Reference [povrchy]



Kombinace asfaltu na nástupních plochách a chodnících s betonem na pojízdné části zastávky s betonovým obrubníkem.



Kombinace asfaltu na pojízdné ploše a dlažby na nástupní ploše (chodníku) s betonovým obrubníkem.



Kombinace betonového povrchu v místě zastavení autobusu s dlažbou na nástupní ploše a betonovým obrubníkem.

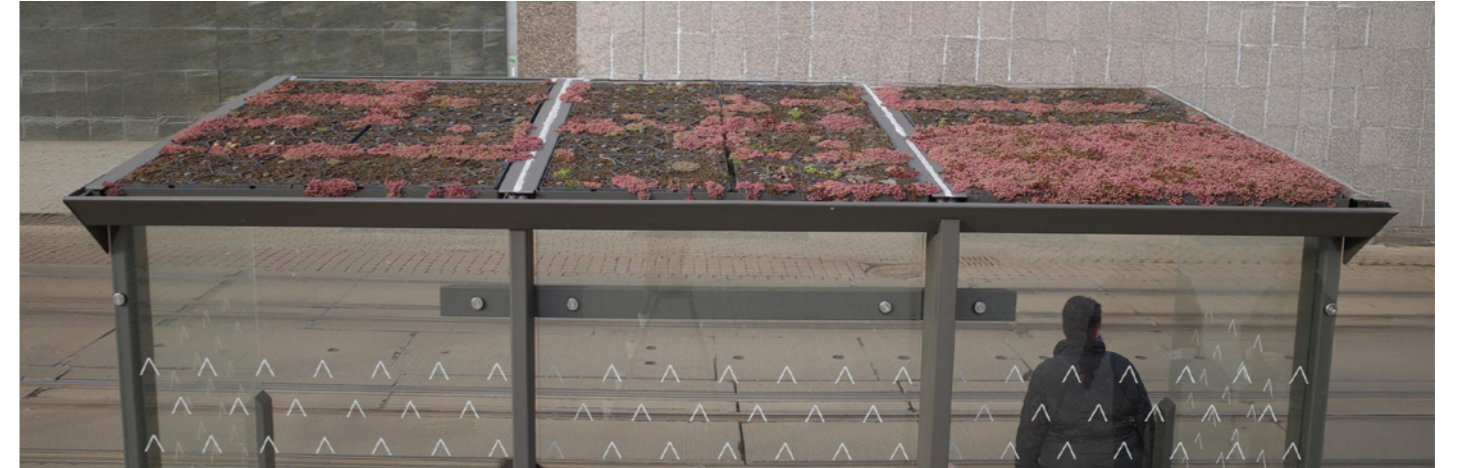
Reference [přístřešek]



Možné řešení přístřešku s průhlednými zády



Katalogový detail možnosti posezení

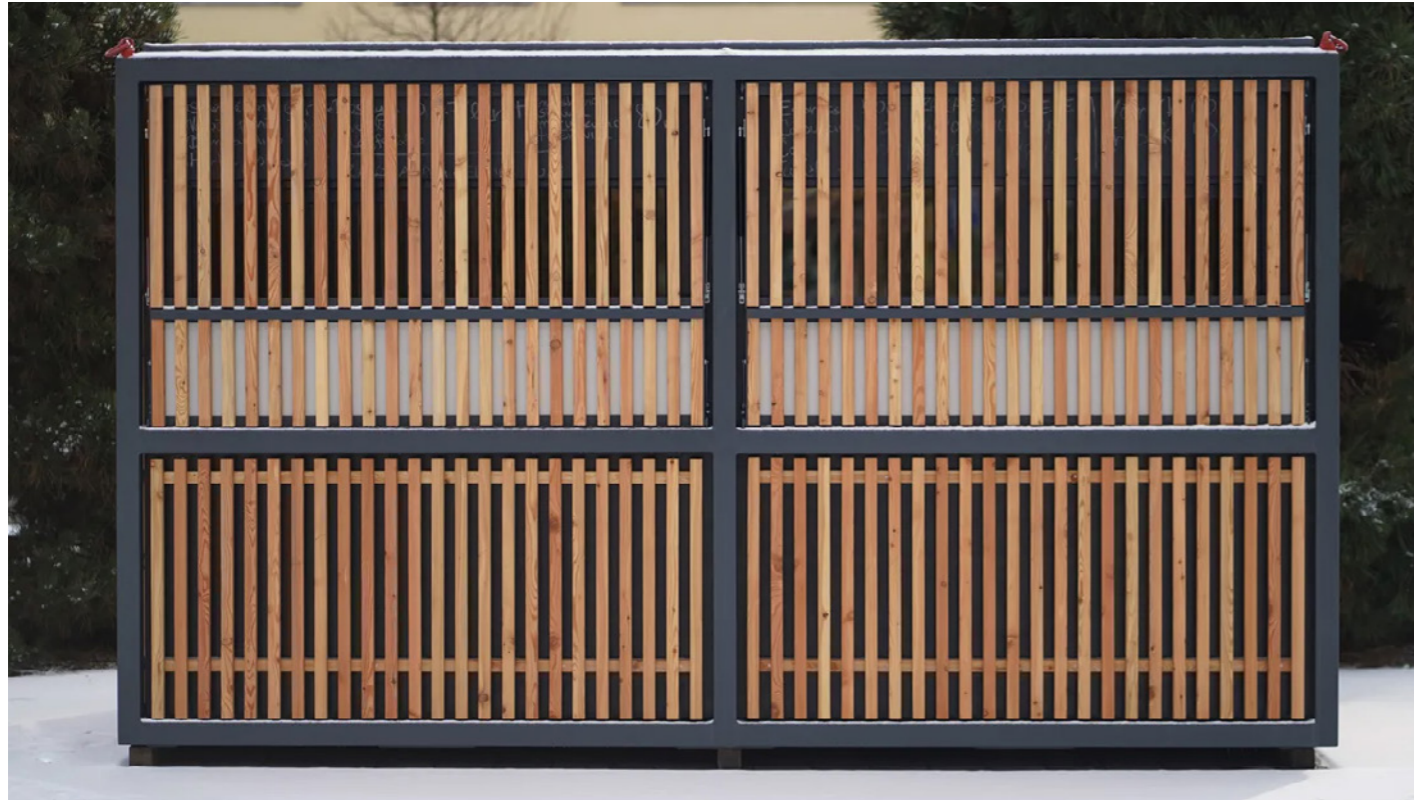


Zelená střecha na zastávce může plnit estetický i ochlazující přínos



Možné řešení vzhledu zastávky

Reference [mobiiliář]



Možná podoba modulu zázemí pro řidiče DPKV



Podzemní kontejnery na odpad u zastávky.



Cykloboxy na kola



Stojany na kola

Děkuji za pozornost