



ZÁPIS

z 12. jednání Výboru strategického rozvoje a Integrovaného plánu rozvoje území konaného dne 22. 8. 2016

Dne 22. 8. 2016 se uskutečnilo 12. jednání Výboru strategického rozvoje a Integrovaného plánu rozvoje území zřízeného Zastupitelstvem města Karlovy Vary.

Místo jednání: zasedací místnost 5. patro Magistrátu města Karlovy Vary, Moskevská 2035/21, 361 20 Karlovy Vary

Doba jednání: jednání bylo zahájeno v 13.15 hodin a skončeno bylo v 15.40 hodin

Přítomni: Vladimír Kvasnička, RNDr. Jaroslav Růžička, Ing. Petr Bursík, Ing. Lukáš Siřínek, Ing. Vladimír Tůma, Bc. Martin Frous, Ing. Otmar Homolka, Josef Murčo, Roman Krček (odchod v 14.30 hodin)

Omluvení:

Neomluvení: Ing. arch. Ivan Štros

Hosté: Ing. Petr Kulhánek, Ing. arch. Antonín Juštík, zástupci Komise pro životní prostředí

Program jednání:

1. Zahájení jednání
2. Schválení programu jednání
3. Informace ke studii nového dopravního terminálu – Ing. Vladimír Tůma
4. Informace k žádosti o dotaci k projektu „Strategické plánování udržitelné městské mobility v Karlových Varech – Bc. Jiří Vítek
5. Dopis z Karlovarských minerálních vod
6. Různé

1. Zahájení

Jednání zahájil předseda výboru Vladimír Kvasnička, uvítal všechny přítomné a konstatoval, že výbor je usnášeníschopný.

2. Schválení programu jednání

Navržený program byl schválen.

pro: Vladimír Kvasnička, RNDr. Jaroslav Růžička, Ing. Petr Bursík, Ing. Lukáš Siřínek, Ing. Vladimír Tůma, Bc. Martin Frous, Ing. Otmar Homolka, Josef Murčo, Roman Krček
proti: nikdo
zdržel se: nikdo

Usnesení bylo přijato.

3. Informace ke studii nového dopravního terminálu – Ing. Vladimír Tůma

Ing. Vladimír Tůma a Ing. Arch. Antonín Juštík představili studii Integrovaného dopravního terminálu (dále jen IDT) v Karlových Varech. Účelem studie bylo vyhodnotit, zda a za jakých podmínek lze IDT realizovat na území Varšavská, Horova, Tržnice. Předmětem studie je integrovat dopravu na jedno místo a to prověřit a navrhnut řešení a pokud možno propojit nové dopravní centrum s Horním nádražím. Studie byla již během zpracování konzultována s nejvíce dotčenými subjekty (provozovatelé veřejné dopravy, Odbor dopravy MMKV, Dopravní inspektorát, Krajská hygienická stanice, majitelé dotčených pozemků). Na jednání 22. 8. 2016 byl materiál projednáván s Výborem strategického plánování a Integrovaného plánu rozvoje území Karlovy Vary a Komisí pro životní prostředí. Dále bude materiál projednáván s Komisí architektury a památkové péče.

Studie má 4 základní vize:

1. Celkové řešení objektu odpovídající jeho funkci, významu, době vzniku (inteligentní systém řízení, využití střechy terminálu k dalším účelům, vymístění některých funkcí mimo IDT (odstavy autobusů, parkingy) atd.)
2. Zajištění plynulosti intuitivnosti a bezpečnosti dopravy (úpravy přechodů pro chodce, parkovací dům mimo IDT, pěší zóna na Varšavské)
3. Širší kontext (zkapacitnění Chebského mostu, nové pěší propojení přes Ohři ve směru Rybáře-centrum atd.)
4. Reálnost a realizovatelnost záměru (ohled na prostor, dopravní vazby, reálnost nákladů atd.)

Samotné řešení IDT spočívá v kombinaci samotného terminálu a na něj navazujících dalších staveb.

Hlavním prvkem je kombinace autobusového a vlakového terminálu, které jsou propojeny lávkou vedoucí nad Horovou ulicí. Vlakový terminál je navržen jako železniční zastávka se dvěma kolejemi a ostrovním nástupištěm.

Další prvky/navazující stavby studie IDT:

- odstavy autobusů na pozemcích sousedících s čerpací stanicí OMW
- prosklená lávka přes řeku Ohři spojující IDT s Horním nádražím
- nové řešení Chebského mostu včetně přilehlých křižovatek – rekonstrukce, zkapacitnění, nové řešení křižovatek
- nové řešení křižovatky a přechodů pro chodce v Horově ulici.
- mimoúrovňové protažení ulice Dr. Davida Bechera směrem k Dolnímu nádraží
- nová pěší zóna na Varšavské ulici
- Parking I. ve stávajícím areálu Správy lázeňských parků
- Parking II. za budovou MMKV II.

Diskuze:

Vladimír Kvasnička

Jak jsou v rámci IDT řešeny veřejné záchodky?

Odpověď: *Veřejné záchodky i pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jsou v hlavní části terminálu, viz dokument „IDT PUDORYS - AUTOBUSOVÝ TERMINAL“ v přiložených podkladech.*

Jak je řešeno porušování dopravních předpisů na tzv. „amerických křižovatkách“ na Chebském mostě?

Odpověď: *Přejezd z volně příjezdného pruhu do pruhu se světelnou signalizací bude znemožněn pomocí zvýšených zábran mezi jízdními pruhy, nicméně to není úkol k řešení v této fázi projektu.*

Bylo by vhodné zapracovat do studie i případný vstup do MMKV II z druhé strany objektu.

V souvislosti s řízením systému dopravy je potřeba jednat i s Karlovarským krajem a soukromými dopravci.

Odpověď: *Karlovarský kraj je vnímán jako zásadní partner, po jednáních v rámci města proběhnou i jednání se zástupci kraje.*

Ing. Petr Kulhánek - vnímá studii jako velmi pozitivní, splnila zadání, vidí vazbu mezi IDT a územím Solivárny, ekonomičnost projektu, ve vedení města má podporu.

Ing. Martin Vinš

Je počítáno s pokladnou ve vlakovém terminálu?

Odpověď: *s pokladnou zde počítáno není, projednáno i s Ing. Brejchou ze SŽDC, státní organizace.*

Jak bude řešena doprava při opravě Chebského mostu?

Odpověď: *řešit dopravní situaci během opravy není úkolem této studie, nicméně se dá předpokládat vznik dalšího mostu, v blízkosti mostu rekonstruovaného, případná výstavba mostu z Charkovské ulice jako stavby pro odvedení části dopravy z Chebského mostu je dle Ing. arch. Juštíka velmi nepravděpodobná – problém v technickém řešení.*

Autoři studie - počítá se i s pěší lávkou od bývalé Hypernovy, kdy se prodlouží přes řeku stávající lávka. Lze předpokládat, že i toto řešení bude doplněno do čistopisu studie IDT.

Ing. Otmar Homolka

Je počítáno na Chebském mostě a na látce přes Ohři s cyklodopravou?

Odpověď: *ano, na Chebském mostě i na látce přes Ohři se počítá s cyklodopravou – vše je v souladu s generelem cyklodopravy. Při zpracování studie se vycházelo z dokumentu zpracovaným autorizovaným inženýrem Otou Řezankou, v němž jsou cyklostezky zakresleny, a studie je v souladu s tímto dokumentem. Cyklodoprava je nad rámec požadavků na studii IDT.*

Jaké jsou sklonky u uvažovaného mostu v Charkovské ulici?

Odpověď: *dle vyjádření firmy GAMMA Property a.s. vychází bez přeložky silnice a železnice větší sklon než je 6 (8)%, což je pro tuto třídu komunikace nepřijatelné, dále uvažovaný most nemá na levé straně řeky oboustranné napojení na zdejší komunikaci.*

Místo kompletní rekonstrukce a rozšíření Chebského mostu považuji za vhodnější do budoucna uvažovat s vybudování mostu v návaznosti na ulici Charkovská v souvislosti s dalším využitím pozemků západně od Dolního nádraží.

IDT je zbytečně navržen jako kompaktní obestavěný prostor, což stavbu zásadně prodražuje investičně i z hlediska následného provozu (klimatizace, větrání, vytápění, opravy, údržba apod.), celá stavba by šla řešit jednodušeji. Vhodnějším řešením je terminál pouze s nezbytným zastřešením a umístěný v severní části plochy stávajícího parkoviště ve Varšavské s přímým a plynulým (průjezdem bez zasmyčkování)

Odpověď: *dle autorů studie nebudou provozní náklady zastřešeného areálu nikterak veliké, i nezastřešený areál vyžaduje údržbu (odvod dešťových srážek, čištění silnice apod.).*

Nevhodné dopravní řešení vlastního terminálu - zbytečná silniční smyčka délky cca 400 m, komplikovaná doprava, prodražení dopravy, zvýšení imisí, atd.

Odpověď: *vzhledem k množství autobusů, které budou ve špičce vjíždět do areálu IDT je navržené řešení jediné možné, je potřeba rozmělnit výjezdy a vjezdy autobusů do dvou míst, jeden vjezd a výjezd z IDT je technicky a dopravně nemožný, smyčka uvnitř areálu je nutné – vychází z daných parametrů, poloměrů, dílce – jiné řešení není možné, např. se musí nastoupit výška mezi Chebským mostem a IDT, což jinak, než jak je uvedeno ve studii nejde, dále je smyčka potřeba pro stání autobusů uvnitř areálu a nedostávalo by se nástupních míst pro cestující.*

Předložená studie je plošně velmi náročná a znemožňuje vytvoření potřebného centrálního městského prostoru - náměstí, které je dlouhodobě před Tržnicí uvažováno jako témař jediné vhodné místo.

Odpověď: *Již dříve zpracovávaná Studie pro širší centrum měla vyhodnotit, kde je nejvhodnější umístění IDT (Varšavská ulice, prostor Dolního nádraží nebo roztržený na obou místech). Po konzultaci všech návrhů na dopravním inspektorátu na odboru na dopravy byly vyhodnoceny jako nereálné z důvodu nedodržení normových parametrů. V případě jediného výjezdu do Horovy ulice jsou napojovací ramena příliš krátká. Vzhledem ke konsekvencím, zde není prostor pro náměstí.*

Je studie v souladu s územním plánem?

Odpověď: *studie není v souladu se současným územním plánem, v návrhu nového územního plánu je i IDT na území, kde ho řeší předložená studie.*

RNDr. Jaroslav Růžička

Samotná koncepce terminálu je v pořádku.

Je třeba počítat s tím, že km náklady na provoz autobusů kvůli smyčce uvnitř terminálu vzrostou.

Odstavná místa pro autobusy raději do terminálu než před Tržnicí i přesto, že by to bylo na úkor možného náměstí v tomto prostoru. Neexistuje nějaká možnost vybudovat odstavná stání v rámci terminálu?

Odpověď: *Odstavná místa pro autobusy není technicky možné vybudovat v rámci terminálu. Většinu dne bude využito 30% kapacity odstavných stání.*

Navrhovaná lávka pro pěší je delší možnost než stávající cesta přes Chebský most, nebude moc využívána.

Odpověď: *Nová lávka nebude delší. Spojnicí mezi Rybářemi a Tuhnicemi bude lávka od Hypernovy.*

Parking I. je dobrý nápad, ale je daleko od míst, kam směřuje většina obyvatel, mělo by být naznačeno, že další parkování vznikne i v prostoru nalevo od Chebského mostu.

Odpověď: *V souvislosti s dalším rozvojem města, se počítá s budováním dalších kapacitních parkingu nalevo od Chebského mostu. S tím souvisí celková koncepce města (levnější parkování na kapacitních parkovištích, dražší v centru města).*

Z hlediska udržování teploty v zimě zřejmě není problém, obavy plynou z léta – bude prostor odvětráván nebo klimatizován?

Odpověď: *První úvahy byly takové, že by fasády mohly být fotovoltaické, jenomže budova bude povětšinou ve stínu. Možné umístění fotovoltaiky na střechu, ale pořizovací náklady jsou neúměrně vysoké ziskům.*

Jaké sklo bude použito na střeše terminálu?

Odpověď: *prosklení se dělá standardně kombinací tvrzeného a kaleného skla, aby byly plochy pochozí pro případ údržby.*

Bude vhodné uvažovat na pěším propojení oblasti u Dolního nádraží z ulice Varšavská.

Odpověď: *Původně tato studie měla být jen řešením IDT, nicméně řeší dopravu v okolí komplexně. Propojení pro pěší bude zahrnuto do čistopisu IDT.*

Ing. Petr Bursík

Studie splnila zadání, širší pojetí celé studie je jedině dobře. Parkování se upraví v případě možné spolupráce studia Hangár a společnosti V-KMV v prostorách V-KMV, zastánce otevřeného řešení prostoru terminálu. Karlovy Vary historicky žádné náměstí neměly, není se tedy potřeba upínat na budování náměstí. Nová pěší promenáda u budovy terminálu navazuje na tradici promenád ve městě.

Ing. Otmar Homolka

Historicky Karlovy Vary měly náměstí, které bylo zastavěno, a Karlovy Vary by měly mít náměstí. U Tržnice by bylo vhodné místo.

Odpověď: *V rámci studie širšího centra bylo architektem náměstí, které aby bylo alespoň trochu vodorovné, zpřístupněno monumentálním schodištěm (3,5 m výšky, 6-8 m délky). Mělo by podobu spíše Zelného trhu než většího náměstí. Vhodnější umístění by bylo na západ od Chebského mostu a záleželo by na ostatních funkcích, které jsou v současnosti u krajského úřadu.*

Ing. Lukáš Siřínek

Samotné řešení IDT je v pořádku, ale řešení přinese zvýšené finanční nároky na DPKV – v současnosti parkují autobusy DPKV i na parkovišti u Dolního nádraží. Je potřeba tuto věc řešit komplexně s vedením města.

Návrh usnesení: Výbor strategického rozvoje a Integrovaného plánu rozvoje území vzal na vědomí informaci o Studii IDT a doporučuje ji dopracovat do čistopisu. VSRIPRÚ doporučuje v dalších projekčních fázích prověřit propojení pěší zóny z Varšavské ulice.

pro: Vladimír Kvasnička, RNDr. Jaroslav Růžička, Ing. Petr Bursík, Ing. Lukáš Siřínek, Ing. Vladimír Tůma, Bc. Martin Frous, Josef Murčo
proti: Ing. Otmar Homolka
zdržel se: nikdo

Usnesení bylo přijato.

4. Informace k žádosti o dotaci k projektu „Strategické plánování udržitelné městské mobility v Karlových Varech“

Bc. Jiří Vítěk informoval členy výboru podané žádosti o dotaci k projektu „Strategické plánování udržitelné městské mobility v Karlových Varech“ (dále jen SUMP). Žádost byla podána v rámci 33. výzvy Operačního programu zaměstnanost (dále jen OPZ). Žádost byla podána z důvodu toho, že město Karlovy Vary nemá v současné době zpracovaný ucelený strategický materiál, který by se věnoval dopravě jako celku včetně dopravy v klidu. Pokud již takové dokumenty existují, zpravidla jsou zaměřeny pouze na jeden dopravní mód bez vazby na ostatní systémy. Dalším důvodem pro pořízení SUMP je tedy vytvoření strategického dokumentu, který bude řešit mobilitu ve městě komplexně ve vazbě na potřeby obyvatel a návštěvníků města, a podnikatelské sféry s cílem zlepšit kvalitu života ve městě. Dle specifických kritérií přijatelnosti Operačního programu Doprava 2014-2020 a Integrovaného regionálního operačního programu 2014-2020 bude u obcí nad 40 tis. obyvatel od roku 2018 vyžadováno při podání žádostí o dotaci doložení souladu se Strategickým rámcem městské mobility nebo Plánem udržitelné městské mobility, po roce 2020 pak doložení souladu s Plánem udržitelné městské mobility. Pokud žádost o dotaci projde hodnocením Řídícího orgánu OPZ, bude uskutečneno výběrové řízení na zpracovatele Plánu udržitelné městské mobility v Karlových Varech. Rada města Karlovy Vary usnesením č. RM/463/3/16 souhlasila s podáním žádosti o dotaci do výše zmíněné výzvy OPZ.

Diskuze:

Vladimír Kvasnička – vznesl dotaz na to, kdo je zpracovatelem projektu, resp. žádosti o dotaci.

Ing. Vladimír Tůma – vyjádřil obavy nad možným výsledkem projektu, a proto bude zásadní vhodně zadat veřejnou zakázku, tak aby výsledný dokument splnil požadavky zadavatele.

Ing. Otmar Homolka – na přednášce k plánu udržitelné městské mobility bylo detailně vysvětleno, o co půjde.

Návrh usnesení: Výbor strategického rozvoje a Integrovaného plánu rozvoje území vzl na vědomí žádost o dotaci k projektu „Strategické plánování udržitelné městské mobility v Karlových Varech“ a žádá o doplnění dalších informací k tomuto projektu.

pro: Vladimír Kvasnička, RNDr. Jaroslav Růžička, Ing. Petr Bursík, Ing. Lukáš Siřínek, Ing. Vladimír Tůma, Bc. Martin Frouš, Josef Murčo, Ing. Otmar Homolka
proti: nikdo
zdržel se: nikdo

Usnesení bylo přijato.

Úkol: Bc. Jiří Vítěk zašle členům výboru doplňující informace k „SUMPu“

5. Dopis minerálních vod

Primátor Ing. Petr Kulhánek představil dopis od Společnosti Karlovarské minerální vody a.s. (dále jen V-KMV) ohledně řešení objektu bývalé „Solivárny“. Společnost V-KVM plánuje na výše uvedeném území postavit polyfunkční objekt. Dále město žádá o koordinaci postupů v případě přípravy IDT i polyfunkčního objektu. Dále žádá společnost V-KVM o možnost využít pozemek Správy lázeňských parků. Na oplátku by městu garantovala parkovací místa v samotném polyfunkčním objektu. Počet parkovacích míst by odpovídal počtu parkovacích míst v uvažovaném parkovacím domě navrhovaném v rámci IDT.

Diskuze:

Ing. Otmar Homolka – uvažované využití pozemku Správy lázeňských parků, p.o. (dále jen SLP) s sebou nese několik otázek: bude parking pro veřejnost, za jaké peníze atd.? Je důležité, aby jednání mezi V-KVM a městem bylo vedeno ve prospěch města. Nesouhlasí s prodejem pozemku SLP.

Ing. Lukáš Siřínek – pro Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s. (dále jen DPKV) jsou v současné době příjmy z provozování parkovacích ploch Varšavská, Tržnice a nábřeží J. Palacha podstatnou částí příjmové části rozpočtu a nesouhlasí, aby byl V-KVM poskytnut pozemek města u Soliváry pro výstavbu jednotné parkovací plochy, kterou by následně V-KMV provozovaly. Rovněž podal návrh, aby město pozemek poskytlo DPKV, který rovněž zajistí výstavbu a následné provozování parkovacích ploch. Pokud by byl pozemek poskytnut V-KMV, město tak ztratí kontrolu nad provozováním posledních městských parkovišť uprostřed města a to včetně tarifní politiky.

Josef Murčo – zatím se nemluvilo o žádných podmírkách, za kterých by město pozemek poskytovalo, zatím se nic neschvaluje, takže nechť se jedná.

Ing. Vladimír Tůma – stav pozemků SLP je ostudou vlastníků i města, je vhodné stavby koordinovat a nyní je důležité především obezřetně jednat.

Následně proběhla diskuze ohledně vybudování přechodných parkingů v předstihu, než se začne s budováním nového IDT.

RNDr. Jaroslav Růžička – není problém s architektonickou studií. V-KMV požadují, aby se město finančně podílelo na zpracování územní studie a potřebují pozemek SLP.

Ing. Vladimír Tůma – zatím není jisté, jestli územní studie bude potřebná. Zatím je otazníkem, jestli v rámci studie V-KMV může počítat s městským pozemkem SLP.

Ing. Petr Bursík – záleží na budoucích jednáních.

Návrh usnesení: Výbor strategického rozvoje a Integrovaného plánu rozvoje území bere na vědomí dopis z V-KMV, a.s a doporučuje vedení města, aby v dané věci dále jednalo.

pro: Vladimír Kvasnička, RNDr. Jaroslav Růžička, Ing. Petr Bursík, Ing. Lukáš Siřínek, Ing. Vladimír Tůma, Bc. Martin Frous, Josef Murčo, Ing. Otmar Homolka
proti: nikdo

zdržel se: nikdo

Usnesení bylo přijato.

Další termín jednání Výboru strategického rozvoje a Integrovaného plánu rozvoje území se **uskuteční dne 17. 10. 2016 od 13.00 hodin** v zasedací místnosti v 5. patře v budově Magistrátu města Karlovy Vary, Moskevská 21.

Přílohy:

1. Prezenční listina



Vladimír Kvasnička
Předseda Výboru strategického rozvoje a
Integrovaného plánu rozvoje území

Dne: 23. 9. 2016

Zapsal: Bc. Jiří Vítek, Ing. Ivana Síbrtová