

ANOTACE

Tato zpráva doplňuje 3. fázi studie. Jsou zde analyzovány dopady dostavby komunikační sítě v oblasti Dvorů ve výhledovém období.

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<i>Název zakázky:</i>	Karlovy Vary, Dopravní průzkum, zjišťování a modelování dopravní situace na městských komunikacích v Karlových Varech Vliv rozvojového záměru Dvory
<i>Část:</i>	
<i>Číslo zakázky:</i>	09 – 35
<i>Objednatel:</i>	Město Karlovy Vary
sídlo:	Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary
IČ:	254657
<i>Zhotovitel:</i>	EDIP s.r.o.
IČ:	25462482
sídlo:	8. března 20/12, 460 05 Liberec
tel./fax:	485 106 205
e-mail:	edip@edip.cz
web:	www.edip.cz
Odpovědný řešitel:	Ing. Jan Martolos
<i>Zpracovatelé:</i>	Ing. Vladislav Rozsypal, Ing. Luděk Bartoš, Ing. Aleš Richtr
<i>Datum:</i>	červen 2010

OBSAH

1. ZADÁNÍ.....	2
2. ANALÝZA KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V OBLASTI DVORŮ	3
3. GRAFICKÉ PŘÍLOHY	4

1. ZADÁNÍ

V roce 2002 byla zpracována analýza stávající komunikační sítě města (k roku 2002) a současně i síť výhledové, navrhované územním plánem. Součástí analýzy bylo i vytvoření matematického modelu zatížení komunikační sítě města automobilovou dopravou.

Od té doby bylo v Karlových Varech realizováno několik významných dopravních staveb (zejména západní část průtahu silnice I/6 a nový most Rybáře – Tuhnice). Dále bylo otevřeno několik zařízení, které jsou významným zdrojem a cílem dopravy (KV Aréna, obchodní zařízení). Tím došlo k zásadním změnám dopravních vztahů ve městě.

Současně se objevují nové záměry na změnu komunikační sítě a změny využití některých území (např. území u Dolního nádraží).

Vyvstala potřeba aktualizace, resp. zpracování nové analýzy komunikační sítě, včetně nového matematického modelu, na základě aktuálních znalostí dopravního systému a v novém prostředí – v systému PTV Vision (Visum).

Cíle

Hlavním cílem této části je na základě modelových výpočtů zatížení komunikační sítě města provést analýzu navrhované komunikační sítě města v rozvojové oblasti Dvory.

Použité podklady

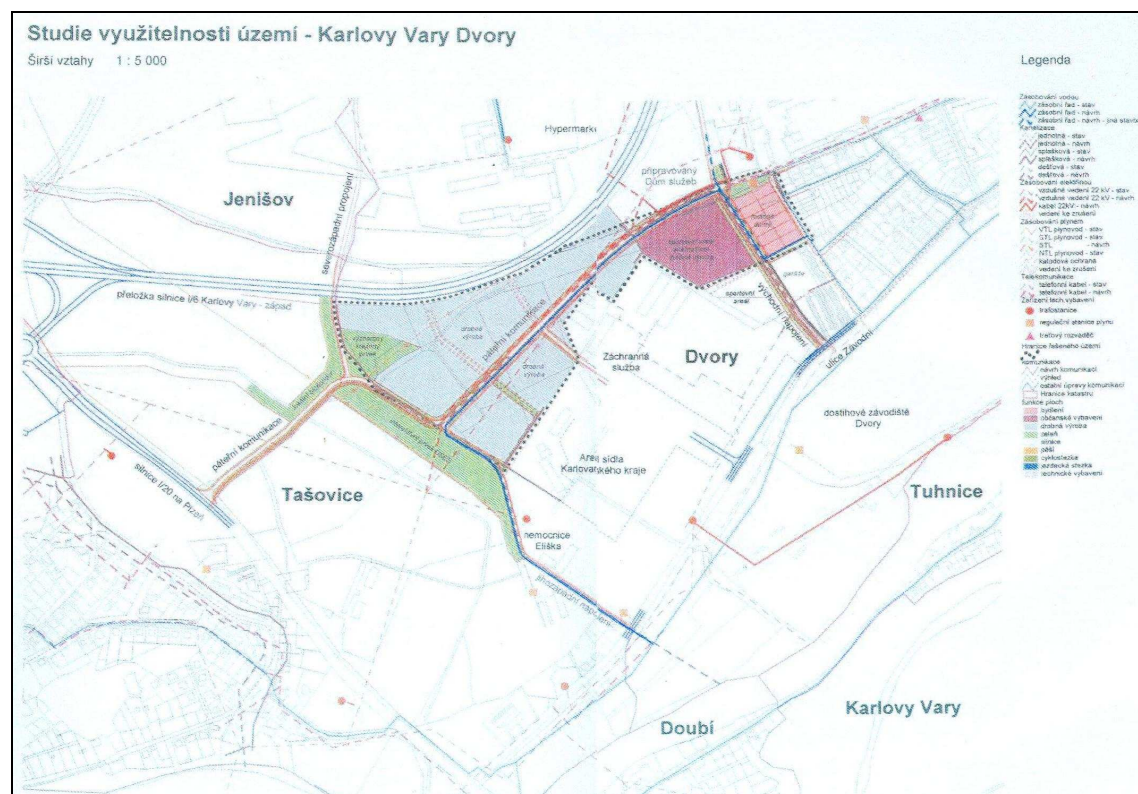
- [1] Karlovy Vary, směrový dopravní průzkum a analýza komunikační sítě, dip, 2001
- [2] Karlovy Vary, Dopravní průzkum, zjišťování a modelování dopravní situace na městských komunikacích v K. Varech, Část: Dopravní průzkum a model současného stavu EDIP s.r.o., 2009
- [3] Karlovy Vary, Dopravní průzkum, zjišťování a modelování dopravní situace na městských komunikacích v K. Varech, Část: Posouzení dopadů projektu přestavby Dolního nádraží na kapacitu komunikační sítě, březen 2010
- [4] Prognóza dopravních výkonů do roku 2040, Ředitelství silnic a dálnic, 2006
- [5] TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, EDIP s.r.o., 2007
- [6] Metody prognózy intenzit generované dopravy, Technické podmínky – návrh, EDIP s.r.o., 2009
- [7] Výsledky výzkumného projektu MD č. 1F81A/047/120 „Prognóza dopravních výkonů automobilové dopravy na pozemních komunikacích ČR“ – EDIP s.r.o., 12/2009
- [8] Územní plán velkého územního celku Karlovarského kraj, koncept, UK-24, Praha, 2005
- [9] Databáze dopravních nehod Policie ČR – <http://www.jdvm.cz/pcr/>
- [10] Územní plán města Karlovy Vary, 2000

2. ANALÝZA KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V OBLASTI DVORŮ

Vstupní údaje:

- komunikační síť – **výhledová podle ÚP, doplněny jsou komunikace v oblasti Dvory, tj. mezi ulicemi Chebská, Závodní, Kpt. Jaroše a silnicí I/20.**
- matice mezioblastních vztahů – **výhledová 2030, doplnění rozvoje Dvory (celkem 3 000 jízd v jednom směru)**

Cílem této kapitoly je posoudit, jaký vliv by měla dostavba komunikační sítě v oblasti Dvorů.



Obrázek 1: Studie využitelnosti území KV - Dvory

Kartogram zatížení vycházející z výhledových intenzit dopravy ukazuje **příloha 1**. Rozdílový kartogram v **příloze 2** ukazuje nárůst a úbytek intenzit oproti stavu výhledové komunikační sítě podle ÚP.

Rozvojová oblast ve Dvorech spočívá v dostavbě oblasti okolo krajského úřadu. Jedná se o jeden z námětů, které budou patrně zahrnuty do nového územního plánu. Takovýto záměr nemění systém komunikační sítě, má pouze lokální vliv.

Matematický model ukazuje, že pokud by k výhledové komunikační síti byly doplněny komunikace v okolí krajského úřadu ve Dvorech a na ně přidělena příslušná zdrojová a cílová doprava (která by byla rozvojovým územím generována), byly by dopady následující:

- nové komunikace by přenášely zatížení řádově 1 000 – 2 500 vozidel,
- nárůst intenzit byl zaznamenán i v ulicích Závodní, Chebská a Kpt. Jaroše (v úseku Plzeňská – Závodní),
- naopak mírný pokles byl zaznamenán v ul. Kpt. Jaroše v úseku Závodní – Chebská anebo v Plzeňské ulici.

Závěry:

1. Dopady realizace rozvojového území v oblasti Dvory jsou poměrně malé.
2. Nové komunikace by přenášely zatížení do cca 2 500 vozidel za den, nárůst intenzit lze očekávat v ulicích Závodní, Chebská a Kpt. Jaroše (v úseku Plzeňská – Závodní).
3. Mírný pokles intenzit lze očekávat v ulici Kpt. Jaroše v úseku Závodní – Chebská anebo také v Plzeňské ulici.

V Plzni, v červnu 2010

3. GRAFICKÉ PŘÍLOHY

1. MODELOVÉ POSOUZENÍ – VLIV ROZVOJOVÉHO ZÁMĚRU DVORY
2. ROZDÍLOVÝ KARTOGRAM 2030, VLIV ROZVOJOVÉHO ZÁMĚRU DVORY