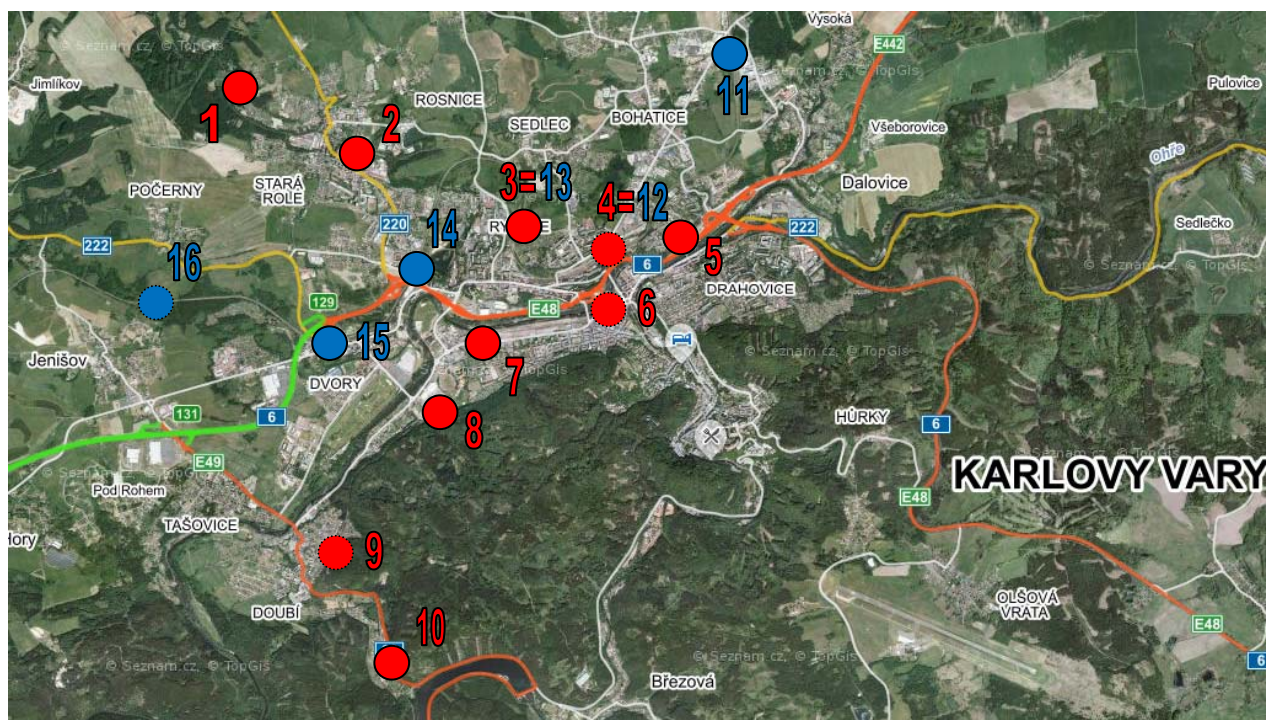


ÚZEMNÍ A KONCEPČNÍ STUDIE NOVÉ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY V KARLOVÝCH VARECH ČISTOPIS



Objednatel: Statutární město Karlovy Vary
Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary

Zpracovatel: Autorské sdružení:
Doc. Ing. arch. Patrik Kotas, Nám. I. P. Pavlova 1785/3. Pha 2
Ing. arch. Lucie Krotilová, Bělohorská 186/161, Praha 6
Ing. Václav Juppa, Laudova 1015/16, 163 00 Praha 6

Rozsah: 14 stran popisu včetně titulního listu
+ 13 stran grafických příloh

Počet vyhotovení : Digitálně formát PDF

Datum zpracování: 02. - 05.2016 – návrh
03. - 04.2017 - čistopis

Místo zpracování: Praha, Karlovy Vary

OBSAH:

• OBSAH:	2
<u>ČÁST A – ÚVOD</u>	3
• A/1 – ZADÁNÍ ÚZEMNÍ A KONCEPČNÍ STUDIE („ÚS“)	3
• A/2 – IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
• A/3 – ZAJIŠTĚNÍ PODKLADŮ	3
ČÁST B – POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZÁKLADNÍ KONCEPCE NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ	4
• PROVOZNÍ, URBANISTICKÉ A TECHNICKÉ PRINCIPY MĚSTSKÉ ŽELEZNICE V KARLOVÝCH VARECH.....	4
• TRASA 1	4
• TRASA 2	9
<u>ČÁST C – SHRNUÍ A ZÁVĚR</u>	14

ČÁST A – ÚVOD

A/1 – ZADÁNÍ ÚZEMNÍ A KONCEPČNÍ STUDIE („ÚS“)

ÚS byla vypracována na základě požadavku statutárního města Karlovy Vary.

Úkolem ÚS je vytvořit rozšíření železniční infrastruktury výstavbou nových železničních zastávek tak, aby došlo v budoucnu k vyšší míře využití železniční dopravy pro vnitroměstskou a příměstskou veřejnou dopravu osob v Karlových Varech. Jedná se o tzv. prvek integrace železniční vlakové dopravy do systému městské hromadné dopravy v Karlových Varech.

A/2 – IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

UMÍSTĚNÍ AKCE: Město Karlovy Vary a jeho nejbližší okolí., okres Karlovy Vary, kraj Karlovarský.

Dotčené území je zřejmé z titulního listu pro který byl použit následující zdroj: webové stránky Mapy.cz. – 14.05.2016, 10:20 hod.

OBJEDNATEL: Statutární město Karlovy Vary
Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary

ZPRACOVATEL: Autorské sdružení:
Doc Ing. arch. Patrik Kotas, Nám. I. P. Pavlova 1785/3, Pha 2
Ing. arch. Lucie Krotilová, Bělohorská 186/161, Praha 6
Ing. Václav Juppa, Laudova 1015/16, 163 00 Praha 6

A/3 – ZAJIŠTĚNÍ PODKLADŮ

Hlavní podklady, které byly při zpracování zohledněny:

- Zadání koncepční a územní studie
- Územní plán
- Grafické podklady (ortofotomapy) poskytnuté objednatelem
- Fotodokumentace zpracovaná zhotovitelem i obdržená od objednatele
- Rekognoskace terénu

Dále v rámci zpracování studie probíhaly pracovní jednání či konzultace, jak se zástupci magistrátu města Karlovy Vary, tak i dalšími stranami např. se SŽDC, či Studio Hangár, které zpracovává např. studii IDT (Integrovaný dopravní terminál). Rovněž proběhly i oficiální jednání na magistrátu města Karlovy Vary. Nejprve byl vypracován koncept řešení, po kterém následovalo zpracování čistopisu. Čistopis zohledňuje výsledky těchto jednání, a dále reaguje na stanovisko SŽDC.

ČÁST B – POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZÁKLADNÍ KONCEPCE NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

• PROVOZNÍ, URBANISTICKÉ A TECHNICKÉ PRINCIPY MĚSTSKÉ ŽELEZNICE V KARLOVÝCH VARECH

Návrh na systém městské železnice, aplikovaný na dvě trasy, využívá stávajících železničních tratí, převážné většiny existujících stanic a zastávek, a dále využívá nově navrhovaných stanic a zastávek. Důvodem vybudování městské železnice v Karlových Varech je potřeba vzniku aktivně propojeného systému integrované městské a regionální veřejné dopravy. Existující systém městské a regionální autobusové dopravy by měl být pomocí nově vytvořených přestupních uzlů provázán na městskou železnici jakožto aktivní osu veřejné městské a regionální dopravy. Z tohoto důvodu je využití existujících stanic a zastávek pro městskou železnici vždy důsledně svazováno s možností vytvoření přímého a co nejkratšího přestupu na linky městské a regionální autobusové dopravy. Nově navrhované stanice a zastávky jsou opět důsledně svazovány s funkční vazbou přestupu na linky městské a regionální autobusové dopravy, přičemž je takto nabídnuta možnost změny linkového vedení autobusové dopravy a přenesení některých stávajících radiálních autobusových linek na páteřní prvek veřejné dopravy – městskou železnici. Rovněž lokalizace stanic a zastávek na sebe váže nabídku vybudování veřejných parkovišť. Dalším aspektem využití stávajících a lokalizace nových stanic a zastávek je městotvorná funkce železnice. Dlouhými časovými periodami ověřená zkušenost dokladuje, že železniční stanice a zastávky se stávají krystalizačními jádry dalšího urbanistického rozvoje dané lokality. Navrhované stanice a zastávky nejsou tedy pouze přímou reakcí na stávající potřeby v území, ale jsou nabídkou pro urbanistický rozvoj města Karlovy Vary a přilehlé aglomerace, která je na železniční síť napojena pomocí existujících tratí. Jakkoli může železnice v určitých ohledech působit v dotčeném území jako určitý prvek prostorové bariéry, mohou naopak stávající stanice i nově navrhované působit jako aktivní prvek prostupnosti územím díky navrženým zejména pěším příčným komunikacím, mimoúrovňovým i úrovňovým, které mohou nabídnout propojení dvou částí území, které jsou dosud železnicí odděleny.

V rámci návrhu byly sledovány dvě základní trasy, které se vzájemně prolínají.

- **Trasa 1** - využívá existující jednokolejně neelektrifikované místní trať, která se připojuje k hlavní dvoukolejně elektrifikované trati v oblasti Karlovy Vary – Horní nádraží.

Základní provozní parametry:

- ponechání směrových a výškových parametrů stávající jednokolejně místní dráhy, s doplněním dalších stanic a zastávek včetně výhyben, které v navrhované trase umožní v první etapě provozu interval 30 minut v jednom směru a které v cílovém stavu umožní interval 10 minut v provozní špičce a 30 minut v provozním sedle;
- navrhovaná délka nástupišť: 90 – 100 m;
- navrhovaná výška hrany peronu: 55 cm nad temenem kolejnice;
- přístup na perony: mimoúrovňově i úrovňově v závislosti na lokální prostorové situaci, vždy s bezbariérově řešeným přístupem;

- preference krátkých vlakových souprav s proměnlivou kapacitou cestujících, umožnění provozu buďto sólo motorových vozů nebo dvou spřažených motorových vozů nebo provoz dvoudílné motorové jednotky;
- jednoznačná podmínka nasazení nízkopodlažních motorových vozů nebo jednotek s výškou podlahy, která umožňuje nástup a výstup z hrany peronu ve výšce 55 cm nad temenem kolejnice;
- prostor peronu, pěšího nástupního prostoru a přístupových komunikací řešit vždy s veřejným osvětlením, orientačním vertikálním prvkem s logem městské železnice Karlovy Vary, a dále s přístřeškem pro cestující v délce, prostorovém rozsahu a architektonické formě, která odpovídá významu, dopravní zátěži a urbanistickým vztahům v jednotlivých lokalitách; každou stanici a zastávku řešit po stránce architektonického pojetí a designu jako výrazný orientační bod, upozorňující na existenci městské železnice a spoluvytvářející vizuální identitu daného místa;
- přestupní vazby z městské železnice na autobusové linky městské a regionální dopravy řešit s ohledem na nejkratší možnou přestupní vzdálenost; tam kde to prostorové a urbanistické podmínky dovolí řešit systémem „hrana – hrana“, kdy k témuž nástupišti přijíždí z jedné strany vlak městské železnice a z druhé strany téhož nástupiště je umožněn přestup na autobusy.

Příklady vhodných vozidel pro provoz na trase 1



Nízkopodlažní motorový vůz od švýcarské firmy Stadler, vhodný do kopcovitého a horského terénu, stejně tak jako pro provoz na městských regionálních a lokálních tratích s menší přepravní zátěží a krátkým intervalem mezi jednotlivými spoji. Motorový vůz může být spřahován do dvouvozové soupravy v období dopravní špičky.



Bezbariérový výstup a nástup je u takto koncipovaných vozidel zajištěn i v nejdlejších zastávkách.



Nízkopodlažní motorový vůz francouzské výroby od firmy Alstom. Může být provozován v podobě sólo jezdícího vozu nebo ve formě dvouvozové soupravy. Nabízí špičkový komfort v interiéru a atraktivní design exteriéru.



Dvoudílná nízkopodlažní motorová jednotka Desiro od německé společnosti Siemens nabízí univerzální použití pro lokální tratě, městskou železnici i pro hlavní železniční tratě s možností provozního spojení do čtyřvozové soupravy.

Navržené stanice a zastávky:

1) Karlovy Vary – Rolavské údolí

Nově navržená zastávka na trati ve směru Nejdek, konečná zastávka vybraných spojů městské železnice, nácestná zastávka regionálních vlaků ve směru na Nejdek

- vybudování jednoduchého bočního nástupiště s malým přístřeškem a osvětlením; modernizace existujícího úrovnového přejezdu, vybudování malého pěšího nástupního prostoru.

2) Karlovy Vary – Stará Role

Využití areálu stávající železniční stanice pro základní koncovou stanici městské železnice s vybudování nových dvou peronů se 3 hranami u 3 průjezdných kolejí + 1 kusá kolej pro odstav 1 až 2 souprav

- úrovnový přístup spojený s pěším propojení území v návaznosti na obě přístupové osy z obou stran stanice;
- vybudování parkoviště s nově koncipovaným přednádražním prostorem;
- vybudování autobusové zastávky s možností přímého přestupu na vlak (systém hrana – hrana u téhož nástupiště).

3) Karlovy Vary – Čankovská ulice

Výhledové řešení, doporučeno vybudovat současně s trasou 2, neboť tato nově navrhovaná zastávka bude společná pro trasu 1 a 2 na stávající hlavní dvoukolejně trati

- 2 boční nástupiště, mimoúrovňově přístupné podchodem s navazujícím pěším novým propojením mezi ulicemi Čankovskou a Sedleckou;
- možnost vybudování parkoviště;
- vhodnost terénních a krajinných úprav okolního území.

4) Karlovy Vary – Horní nádraží

Stávající hlavní železniční uzel, kde se stýká provoz vlaků dálkových, regionálních a zároveň přestupní bod obou navrhovaných tras městské železnice

- využití stávajícího areálu nádraží s uvažovanou rekonstrukcí kolejíště, s novou peronizací, se zachováním původního historického přístřešku nad 1. nástupištěm a s novou výpravní budovou.

Poznámka: dopraně urbanistické řešení této stanice není součástí této studie.

5) Karlovy Vary – Bohatice

Nově navrhovaná zastávka na stávající jednokolejně trati

- jednokolejná zastávka v přímém úseku trati s jedním bočním nástupištěm a přístřeškem, které navazuje na pěší propojení Bohatic se stávající lávkou přes Ohři, která ústí na Mattoniho nábreží;
- pěší přístup na nástupiště mimoúrovňový z pěšího podchodu pod tratí, který osově navazuje na stávající lávku přes Ohři;
- možnost přestupu na autobusy MHD na Mattoniho nábreží, nabídka pěší dostupnosti ze širokého území na obou dvou stranách Ohře s velkou časovou izochronou;
- vytvoření atraktivní pěší osy přes novou zastávku, která propojuje protilehlé městské čtvrtě, výrazné zlepšení kvality prostupnosti města.

6) Karlovy Vary – Centrum

Zcela nová zastávka v centru města s nově projektovaným integrovaným dopravním terminálem

- na stávající jednokolejně trati vybudování dvoukolejné výhybny se dvěma bočními nástupišti s přímou pěší vazbou k navrhovanému dopravnímu terminálu a k centru města;
- zastávka tvoří dominantní přestupní uzel mezi městskou železnicí a autobusy MHD;
- objekt zastávky bude tvořit významný architektonický prvek a orientační bod na nábreží Ohře.

Poznámka: dopravně urbanistické řešení této stanice není součástí této studie, je však součástí studie Integrovaného dopravního terminálu (zpracovatel Studio Hangár).

7) Karlovy Vary – Tuhnice – Meandr

Nově navrhovaná zastávka s vazbou na novou zástavbu a na pěší lávku přes Ohři

- na stávající jednokolejně trati vybudování jednoho bočního nástupiště s úrovňovým přístupem od okolních pěších komunikací;
- detailní umístění zastávky bude nadále prověřováno v souvislosti se směrovým obloukem na stávající trati;
- možnost využití zastávky jako výrazného urbanizačního prvku pro okolní území

- nutnost úpravy výškové nivelety stávající železniční trati v místě budoucí zastávky a v místě směrového oblouku, která je spojena s náhradou stávajícího úrovňového přejezdu na ulici Západní;
- nově navrhované mimoúrovňové řešení železniční trati s ulicí Západní musí jednoznačně zachovat směrovou přímost této městské třídy jakožto důležité urbanistické osy; zároveň je z urbanistického hlediska zcela nepřijatelné, aby byla ulice Západní z důvodu mimoúrovňového přejezdu násilně směrově vybočená, výrazně zapuštěná pod terén a vedena přiléhajícím parkem.

8) Karlovy Vary – Aréna

Nově navrhovaná zastávka na stávající jednokolejně trati s novou dvoukolejnou výhybnou v přímé vazbě na areál karlovarské Arény a na další navazující komerční areály

- dvě boční nástupiště jsou svými hranami orientována směrem k pěšímu koridoru k Aréně s úrovňovým přístupem;
- na stávající jednokolejně trati vybudování výhybny a kusé výtažné koleje pro možnost provozního odstavení jedné soupravy městské železnice (nebo pro vyčkávání provozní zálohy jedné soupravy po skončení sportovního utkání nebo kulturní akce).

9) Karlovy Vary – Doubí

Využití části původní železniční stanice pro novou zastávku městské železnice

- vybudování jednoho bočního nástupiště u hrany se stávající kolejí přiléhající k původní staniční budově, využití k provozu městské železnice;
- pěší přístup úrovňový orientovaný do ulice K Linhartu, úprava přednádražního prostoru.

10) Karlovy Vary – Březová

Využití stávající železniční stanice pro vybudování konečné stanice trasy 1 městské železnice v Karlových Varech

- využití stávajícího kolejiště pro 2 průjezdné koleje se dvěma stávajícími, stavebně upravenými poloperony, a dále využití další koleje jako koleje objízdny a vyčkávací s návazným nově navrženým bočním nástupištěm;
- zprovoznění kusé výtažné koleje pro odstavení dvou souprav městské železnice (odstavení v noci a v době přepravního sedla).

- **Trasa 2** - využívá stávající dvoukolejně elektrifikované tratě s existujícím stanicemi v modifikovaném uspořádání a s nově navrženými zastávkami. Křížení městské železnice trasy 1 je v oblasti Karlovy Vary – Horní nádraží.

Základní provozní parametry:

- ponechání směrových a výškových parametrů stávající dvoukolejně celostátní dráhy, s doplněním dalších stanic a zastávek, které v cílovém stavu umožní interval 10 minut v provozní špičce a 30 minut v provozním sedle;
- navrhovaná délka nástupišť: 170 – 200 m;

- navrhovaná výška hrany peronu: 55 cm nad temenem kolejnice;
- přístup na perony: vždy mimoúrovňově přes koleje hlavní trati, ojediněle úrovňově přes odbočné a manipulační koleje, vždy se zabezpečením v závislosti na lokální prostorové situaci, vždy s bezbariérově řešeným přístupem;
- preference elektrických jednotek s délkou do 170, resp. 200 metrů;
- jednoznačná podmínka nasazení nízkopodlažních elektrických jednotek s výškou podlahy, která umožňuje nástup a výstup z hrany peronu ve výšce 55 cm nad temenem kolejnice;
- prostor peronu, pěšího nástupního prostoru a přístupových komunikací řešit vždy s veřejným osvětlením, orientačním vertikálním prvkem s logem městské železnice Karlovy Vary, a dále s přístřeškem pro cestující v délce, prostorovém rozsahu a architektonické formě, která odpovídá významu, dopravní zátěži a urbanistickým vztahům v jednotlivých lokalitách; každou stanici a zastávku řešit po stránce architektonického pojetí a designu jako výrazný orientační bod, upozorňující na existenci městské železnice a spoluvytvářející vizuální identitu daného místa;
- přestupní vazby z městské železnice na autobusové linky městské a regionální dopravy řešit s ohledem na nejkratší možnou přestupní vzdálenost; tam kde to prostorové a urbanistické podmínky dovolí řešit systémem „hrana – hrana“, kdy k témuž nástupišti přijíždí z jedné strany vlak městské železnice a z druhé strany téhož nástupiště je umožněn přestup na autobusy.

Příklady vhodných vozidel pro provoz na trase 2



Tří nebo čtyřdílná elektrická nízkopodlažní jednotka belgické výroby od kanadského koncernu Bombardier nachází své dominantní uplatnění jak na hlavních elektrifikovaných tratích s krátkým intervalovým provozem městské nebo regionální železnice, tak na lokálních, zejména horských tratích (viz příklad Tyrolsko).



Elektrická nízkopodlažní jednotka švýcarské výroby je příkladem funkčního přechodu mezi městskou železnicí a tramvajovým systémem. Tato nízkopodlažní jednotka může být provozována jak na hlavních elektrifikovaných železničních tratích, tak na lokálních tratích, a svým prostorovým uspořádáním a designem evokuje představu propojení městské železnice a tramvajového provozu (přestože sama o sobě do tramvajového provozu nezasahuje).



Motorová vícedílná jednotka s naklápěcí skříní představuje univerzální vlakovou soupravu, která je schopná provozu jak na lokálních železničních tratích, tak na hlavních železničních tratích. Představuje ideální univerzální vozidlo s přechodností mezi elektrifikovanými a neelektrifikovanými tratěmi včetně možnosti přeshraničního provozního styku, tzn. vozidel, které přejíždějí v rámci jedné linky do Sazka a do Bavorska.

Navržené stanice a zastávky:

11) Karlovy Vary – Dalovice

Využití části stávající železniční stanice pro konečnou stanici městské železnice na trase 2 a zároveň pro stanici místní dráhy Karlovy Vary – Potůčky

- využití 3 stávajících průjezdných kolejí ve stávající poloze s vybudováním jednoho krátkého bočního nástupiště (které přiléhá k existující nádražní budově a slouží pro trať ve směru na Potůčky) a jednoho stavebně upraveného poloperonu (které slouží pro městskou železnici trasy 2 pro směr Karlovy Vary), a dále zahrnuje vybudování zcela nového peronu pro směr Ostrov s nově navrženým podchodem, který ústí do stávající výpravní budovy a do pěšího prostoru před jižním průčelím výpravní budovy (schodiště a výtahy budou vždy opatřeny přístřešky); přístup na krátké nástupiště pro lokální trať ve směru na Potůčky v sobě začleňuje stávající manipulační kolej, která umožňuje občasný pohyb nákladních vagonů k nákladové rampě na straně výpravní budovy; pokud bude v budoucnosti tato nákladová rampa zrušena, je možno zrušit i tuto manipulační kolej;
- přebudování přednádražního prostoru s eliminací dosud neprostupných částí tohoto území, nové koncepční řešení parkoviště a autobusové zastávky se všesměrným schematem dopravního přístupu, které umožňuje soustředit průjezdné autobusové linky a linky zde případně končící do téhož přednádražního prostoru s bezprostřední krátkou přestupní vazbou na perony městské železnice a lokální tratě na Potůčky.

12) Karlovy Vary – Horní nádraží

Stávající hlavní železniční uzel, kde se stýká provoz vlaků dálkových, regionálních a zároveň přestupní bod obou navrhovaných tras městské železnice

- využití stávajícího areálu nádraží s uvažovanou rekonstrukcí kolejíště, s novou peronizací, se zachováním původního historického přístřešku nad 1. nástupištěm a s novou výpravní budovou.

Poznámka: dopravně urbanistické řešení této stanice není součástí této studie.

13) Karlovy Vary – Čankovská ulice

Výhledové řešení, doporučeno vybudovat současně s trasou 2, neboť tato nově navrhovaná zastávka bude společná pro trasu 1 a 2 na stávající hlavní dvoukolejně trati

- 2 boční nástupiště, mimoúrovňově přístupné podchodem s navazujícím pěším novým propojením mezi ulicemi Čankovskou a Sedleckou;
- možnost vybudování parkoviště;
- vhodnost terénních a krajinných úprav okolního území.

14) Karlovy Vary – Rolava

Nově navrhovaná zastávka na stávající dvoukolejně hlavní trati s vybudováním nové dvojice bočních peronů a přístupové pěší komunikace

- zastávka bude tvořit mimořádně významný přestupní uzel mezi železnicí, autobusy MHD a záchytným parkovištěm P+R, zároveň ve své izochroně pěší dostupnosti obsáhne významné území Rybáře s obytnou a rekreační funkcí;

- zastávka bude umístěna ve vyvýšené poloze na mostní konstrukci a částečně na náspu. Bude proto velice významným orientačním bodem s požadavkem na výrazné architektonické pojetí;
- volné plochy bezprostředně u nové zastávky se dají s výhodou použít jako významné záchytné parkoviště.

Poznámka: dopravně-urbanistické řešení je předkládáno ve 2 variantách. První varianta upřednostňuje bezprostřední kontakt nové železniční zastávky s vazbou na novou zastávku městských a regionálních autobusů a s pěší vazbou na nákupní centrum, zároveň však s nutností zásadního stavebního přebudování křížení železniční tratě s městskou silniční radiálou. Druhá varianta zachovává stávající mostní objekty na železniční trati a umísťuje nástupiště mimo jádro dopravních a urbanistických aktivit.

15) Karlovy Vary – Dvory

V etapovém stavu navržena jako konečná stanice městské železnice trasy 2, využívá areálu stávající železniční stanice

- pro provoz městské železnice budou sloužit 2 průjezdné koleje se dvěma nově vytvořenými nástupišti, a dále 1 boční nástupiště s boční hranou orientovanou směrem ke stávající nádražní budově; přístup na nástupiště ve směru na Sokolov a Cheb je řešen mimoúrovňově prostřednictvím pěšího přístupu po samostatném chodníku, který stoupá ze stávajícího silničního podjezdu pod tratí, který je nutno stavebně rozšířit na standardní provozní parametry;
- využití a modernizace stávající nádražní budovy pro provoz městské železnice a pro další společenské funkce;
- zcela nová koncepce přednádražního prostoru s pěšími plochami, záchytným parkovištěm a nově umístěnou zastávkou autobusů MHD s přímou přestupní vazbou na nástupiště městské železnice. Přístup na nástupiště městské železnice úrovnový směrem k nádražní budově;
- zásadní rekonstrukce stávajícího silničního podjezdu pod železniční tratí, jeho rozšíření do standardních provozních parametrů, neboť stávající dimenze tohoto podjezdu jsou naprosto nevyhovující z dopravně-bezpečnostního hlediska a zároveň tvoří urbanistickou bariéru;
- využití existující kusé koleje pro možnost odstavování 2 souprav městské železnice v noci a v období provozního sedla.

16) Jenišov Počerny

výhledové vybudování nové konečné stanice městské železnice trasy 2 (prodloužením od stanice Karlovy Vary – Dvory) v časovém období, kdy začne docházet k významnějšímu urbanistickému rozvoji lokality Jenišov – Počerny

- vybudování nových 2 nástupišť napojených na podchod. Boční nástupiště ve směru na Sokolov bude sloužit pro regionální vlaky v tomto směru, kdežto boční nástupiště ve směru na Karlovy Vary bude sloužit pro výstup a nástup regionálních vlaků od Sokolova na Karlovy Vary.

Z uvedeného výčtu navrhovaných zastávek městské železnice vyplývá následující:

- ve dvou lokalitách bude mít trasa 1 a trasa 2 společné nástupiště (jedna z těchto lokalit (Karlovy Vary – Čankovská ulice) je navrhovaná až do etapy při zprovoznění trasy 2);
- na trase 1 je navrženo dalších 6 stanic a zastávek na větvi ve směru na Bečov nad Teplou a Mariánské Lázně, další 2 lokality jsou navrženy na větvi ve směru na Nejdek;
- na trase 2 je navržena 1 stanice na větvi ve směru na Ostrov nad Ohří / Potůčky a 3 lokality ve směru na Sokolov, přičemž poslední lokalita Jenišov Počerny je navržena pro výhledový stav, kdy regionální železnice ve směru na Cheb, Schirnding a Marktrechwitz bude provozována v pravidelném intervalu.

ČÁST C – SHRNUÍ A ZÁVĚR

Myšlenka na vytvoření městské železnice v Karlových Varech odpovídá na evropské tradici a současným trendům revitalizace železničních tratí hlavních i lokálních. Karlovy Vary mají na svém území historicky založenou síť železnice, která v sobě skrývá mimořádný dopravně inženýrský a urbanistický potenciál. Bylo by nepřirozené, kdyby nebyly učiněné reálné kroky k tomu, aby tato železniční síť nezačala plnit takovou dopravní funkci, jakou zobrazuje v mnoha jiných sídelních útvarech střední a západní Evropy. Zároveň revitalizovaná železnice znovu dokazuje svoji městotvornou funkci a schopnost stát se krystalizačním jádrem dalšího urbanistického rozvoje v těch lokalitách, kde se podaří revitalizovat nebo umístit nové stanice a zastávky. Městská a regionální železnice má schopnost přenést na sebe funkci páteřního dopravního systému, který postupně do budoucnosti může regulovat dělbu přepravní práce mezi individuální automobilovou dopravou a městskou a regionální dopravou. Je to zkušenost, která má celoevropskou platnost. Proč by tedy neměla fungovat v Karlových Varech a nejbližším regionu?



