

A 

PROJEKT



Územní studie širšího centra Karlovy Vary

ZADAVATEL

Karlovy **VARY°**

Magistrát Karlovy Vary

ARCHITEKT

A 

A69 – architekti, s.r.o.

Boris Redčenkov
Prokop Tomášek
Jaroslav Wertig

Tomáš Koňářík

SPOLUPRÁCE

Inplan CZ s.r.o. – doprava
Ota Řezanka
Petr Král

Barbora Havlová – 3d model

DATUM

duben 2015

URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Karlovy Vary už dávno nejsou jen malebnými lázněmi v údolí Teplé. Karlovy Vary jsou dnes posilujícím regionálním centrem tvořeným srostlící předměstí a osad, v jejímž těžišti se ocitla dřívější periferie lázeňského města. Hlubší změny ve fungování města otevírají jedinečnou šanci zrevidovat chronické problémy a vytýčit další směr vývoje, jehož smyslem by mělo být posílení identity a kompaktnosti Karlových Varů.

Řešené území se nachází přímo ve středu této srostlice. Má charakter dřívější periferie, která se ocitla v těžišti dne. Vnitřní periferie. Jaké jsou její problémy:

- Vztah města a přírodních fenoménů. Zatím co výstavba a rozrůstání města respektovalo a zúročovalo morfologii (bloková zástavba v klidné nivní poloze, solitérní zástavba v dramatičtějším terénu) k řece Ohři, dalšímu výraznému přírodnímu prvku, město nedorostlo. Zatím co Teplá je ve svém průtoku historickým centrem architektonizovaná městskými nábřežími, Ohře je od města odřízlá technickými bariérami komunikací, trati a průmyslových ploch znemožňujícími dosud její integrování do struktury města.
- Vztah města a předměstí. Rozrůstáním Karlových Varů došlo podél historických cest. V intravilánu se ocitly dřívější samostatné obce a osady. Karlovým Varům se nevyhnul ani nešvar expanze řídké zástavby do krajiny, odčerpávání energie z centra a analogický nárůst individuální automobilové dopravy.
- Vztahy uživatelů města. Specifickým vývojem se Karlovy Vary rozdělily na lázeňské ghetto a předměstí se specifickými funkcemi; sídliště, předměstské bydlení, specializované kampusy (Krajský úřad, nemocnice, nákupní centra). Karlovaráci se odcizili historickému centru, protože se zde necítí už svými pány. Ačkoliv pošta, galerie, divadlo, muzeum, kino, kostely jsou soustředěny právě v historickém centru, každodenní život a bydlení se odehrávají na předměstí. Situace je nyní delikátní i tím, že kontrolu nad klíčovým územím Dolního nádraží má soukromý developer.
- Vztah minulosti, současnosti a budoucnosti. Ikonické obrazy Karlových Varů ilustrují jejich nejprudší rozvoj v belle époque. Dekorativní eklektická architektura s řadou romantických prvků je považována za esenciální. Moderní architektura, jako například Gagarinova kolonáda, hotel Thermal je odmítána, bez ohledu na to zda má nebo nemá architektonickou hodnotu. Je pravda, že moderna ke kvalitě prostředí výstavbou výškových bytovek podél Západní, výstavbou sídlišť jako Růžový vrch, nepřispěla. Přesto zde na sebe strhává nezasluženou pozornost svou dominancí a viditelností. Budoucí architektura a urbanizmus by měly hledat pozice a formy méně okázané a více kontextuální aby se nezostřovalo vnímání historického jako harmonického a moderního jako disharmonického.

Tématem urbanistické studie širšího centra Karlových Varů je srůstání:

- Srůstání města s řekou
- Srůstání města s předměstími
- Srůstání místní komunity se svým městem a se zájmy ostatních uživatelů
- Srůstání minulosti se současností a budoucností

Urbanistická kompozice a obraz města

Uvolněním kolejíště Dolního nádraží vzniká jedinečná šance nechat srůst různé způsoby okolní zástavby a definovat jednoznačný vztah k řece.

Pro scelení figury města je nevhodnější napojit se na stávající blokovou zástavbu, vymezit hlavní městské prostory a stanovit jasné kontury a dominanty.

Aplikací tradičního blokového schéma vytváříme jakýsi implantát, který přirozeně srostne s existující okolní strukturou. Tento implantát vzniká prodlužováním a navazováním stávajících uličních os. Vzniká tak mřížka schopná navázat a srůst s blokovou zástavbou, ale také absorbovat a organizovat solitérní zástavbu i zástavbu v duchu rozptýleného funkcionalistického urbanizmu. Mřížka je schopná absorbovat i eventuality, které dnes nedokážeme předvídat. Je nadčasová a univerzální. Hlavní východo-západní osou navržené mřížky je nový Bulvár. Bulvár navazuje na Náměstí republiky na Horovu, běží paralelně s osou Ohře, přes kterou se mírným obloukem napojí na Závodní v křížení s Kp.Jaroše. Na jedné ose se tak propojuje řada atributů Karlových Varů; na západním konci kampus Krajského úřadu, dostihové závodiště, nákupní centrum Variáda, areál Moseru, KV aréna, na východním konci Becherovka, terminál, Tržní náměstí, Matonka, Magistrát, Soud, vyústění do Lázní. Identita Karlových Varů se opírá o fakt, že jsou významnými historickými lázněmi a správním centrem regionu. Paradoxem je, že jak Lázně, tak kampus Krajského úřadu dnes nejsou v těžišti města přítomny. Bulvár by jejich propojením mohl tento paradox vyřešit a posilit tak identitu Karlových Varů.

Paralelní osou vymezující jižní bloky je Západní ulice, jejíž průběh s návazností na původní cesty v Tuhnicích jsme ponechali jako historickou stopu. Městské bloky jsou navlečené na osu nákupní promenády procházející celým územím. Jejich atraktivita spočívá v možnosti kontinuálního indoorového nákupního bulváru ústícího na Náměstí republiky přímo před dopravním terminálem.

Ze severní strany je Bulvár vymezen jedním traktem zástavby, tvořícím nábřežní frontu. Domy mají jižní parter na úrovni Bulváru, odkud je řešena hlavně dopravní obsluha. Parter ze severu od řeky je cca o dvě patra níže na úrovni nábřeží. Parter je odskočený od lince fasády do hloubky pěti metrů. Tím vytváří kryté podloubí - kolonádu navazující na nábřežní promenádu. Kolonáda je reminiscencí na tradiční renesanční podloubí českých náměstí, řešící nepříznivé klimatické podmínky a je i reminiscencí na Mlýnskou kolonádu podél Teplé. Atraktivita nábřežní fronty spočívá v jejím bezprostředním kontaktu s nábřežím a řekou.

Studie obnovuje a zpevňuje poničenou a částečně zapomenutou kompoziční osu přes Chebský most s dominantami Soudu a Magistrátu.



Na západním konci se zástavba podél Bulváru drolí na menší objekty, aby vytvořila plynulý přechod do předměstí. Naopak na východním konci je zástavba kompaktnější a intenzivnější. Mezi Chebským a Ostrovským mostem se přímá osa bulváru a zástavby zavírá podél meandrující Ohře, naváže na stopu Horovy ulice a napojí se na uliční osy blokové zástavby Čertáku. Výšková hladina zástavby navrhovaného urbánního implantátu je zklidněná, více méně navazuje na stávající hladinu zástavby 5+ (západní konec v Tuhnickém meandru 4+).

Jako morální střed nových Karlových Varů jsme určili soutok Teplé a Ohře. Obě řeky představují výraznou kulturně historickou osu a právě protnutí těchto os považujeme za mystický magický středobod. Dosud byl soutok nepřístupný, nepovšimnutý, ošetřený pouze technicky. My ho chceme zpřístupnit a akcentovat zástavbou s výškovou dominantou čitelnou v celkovém obrazu města.

V této pozici je výšková dominanta (90m) schopná zachytit a vypointovat řadu průhledových os a to jak v bezprostřední blízkosti, tak i v dálkových pohledech. Definuje centrum při příjezdech od Sokolova/Chebu, od Ostrova/Prahy, uzavírá průhled korytem Ohře před i za meandrem na Čertáku, je optickým cílem v průhledu Sokolovskou a Sedleckou ulicí, reprezentuje centrum při výstupu z Horního nádraží, a ovládá průhled novou nábřežní promenádou a kolonádou podél Ohře. Navazuje na hru dominant procházející údolím Teplé; Thermal, Bristol, Imperial a propojuje tak historické Karlovy Vary s Vary budoucími.

Funkční náplň ani konkrétní podobu studie nespecifikuje. Optimální by byla náplň adekvátní výjimečné roli v obraze města. Na architektonické ztvárnění doporučujeme uspořádat soutěž.

Hlavní městské prostory

Studie pracuje s těmito základními prvky urbanistické typologie:

- Ulice. Definována uliční a stavební čarou navazující na okolní zástavbu.
- Náměstí. Studie vytváří podmínky pro posílení a dedefinování autentických městských prostorů; Tržní náměstí, náměstí Republiky. Zejména tím, že těmto prostorům nevytváří konkurenční a dedefinovává jejich tvar regulací vymezující zástavbu a posiluje jejich význam umístěním funkce dopravního terminálu.
- Nábřeží. Studie nabízí netradiční řešení nábřeží, kdy zástavba je usazená bezprostředně na nábřeží, tvoří jeho parter. Doprava je vedená až za zástavbu a tak netvoří bariéru jako u většiny historických nábřeží včetně nábřeží Teplé. Navíc je tu široký pruh parkové zeleně zvyšující rekreační potenciál a atraktivitu nábřeží.
- Pasáž. Studie definuje veřejné prostranství uvnitř bloků. Vytváří tak na sebe navazující kryté, celoročně využitelné pasáže, v podstatě kryté ulice.

Míra a způsob využití území

Pro budoucí fungování městského života je třeba zajistit dostatečnou hustotu prostředí a pestrost městotvorných aktivit a podnětů.

Při hledání odpovídající míry využití území, tedy intenzity zástavby, jsme vycházeli z kapacit blokové zástavby. Porovnali jsme vzorky tradičních blokově uspořádaných městských struktur, předpoklady územního plánu KV s komponovanou hmotou zástavby. Snažili jsme se také zohlednit požadavky developera, které ale byly nižší než by umožnila navržená struktura. Proto jsme ji redukovali.

Je zřejmé, že při zpracované regulaci se může míra využití území měnit v závislosti a funkčním využití. Funkce administrativy dokáže intenzivněji zhodnotit daný objem než třeba bytová funkce.

Způsob využití území je ponechán maximálně otevřený. Studie lokalizuje pouze funkci terminálu. Ostatní zástavbu navrhuje definovat indexy SC-Smíšené obytné v centrech měst, SCx-Smíšené obytné v centrech měst specifické a SM-Smíšené obytné městské.

Mobilita

Doprava musí být přínosem, nikoliv limitem. Studie vytváří prostředí maximálně vstřícné k uživatelům města bez ohledu na to, zda ho užívají z pozice pěšího chodce, cyklisty, řidiče automobilu. Odmítáme manipulaci, šikanu, znevýhodňování jedných před druhými. Organizujeme jejich trasy tak, aby nevznikaly zbytečné konflikty. Hlavní dopravní linie jsme poskládali paralelně s osou Ohře. Šířky se snažíme řešit přirozeným způsobem. Vyhýbáme se neměstským řešením jako mimoúrovňové křižovatky, kruhové objezdy, podchody, nadchody apod. Snažíme se vytvořit jednoduchý roštový dopravní systém s jasnou plynulou hierarchizací komunikací.

Pěši

Nové hlavní pěší tahy jsme uspořádali podél směru Ohře. Na pravém břehu je to nábřežní promenáda s kolonádou. Další hlavní pěší tah začíná na Tržním náměstí a pokračuje Varšavskou na Náměstí republiky, kde se kříží s pěší zónou TGM a pokračuje novou zástavbou ve formě na sebe navazujících pasáží až do Tuhnic. Atraktivita těchto hlavních tahů je po celé jejich délce podpořena městským parterem. Oba tahy jsou také navrženy s ochranou proti nepříznivému počasí (pasáže, kolonáda). Oba tyto tahy jsou propojené příčně v osách prodloužení stávajících ulic mířících nyní až k řece.

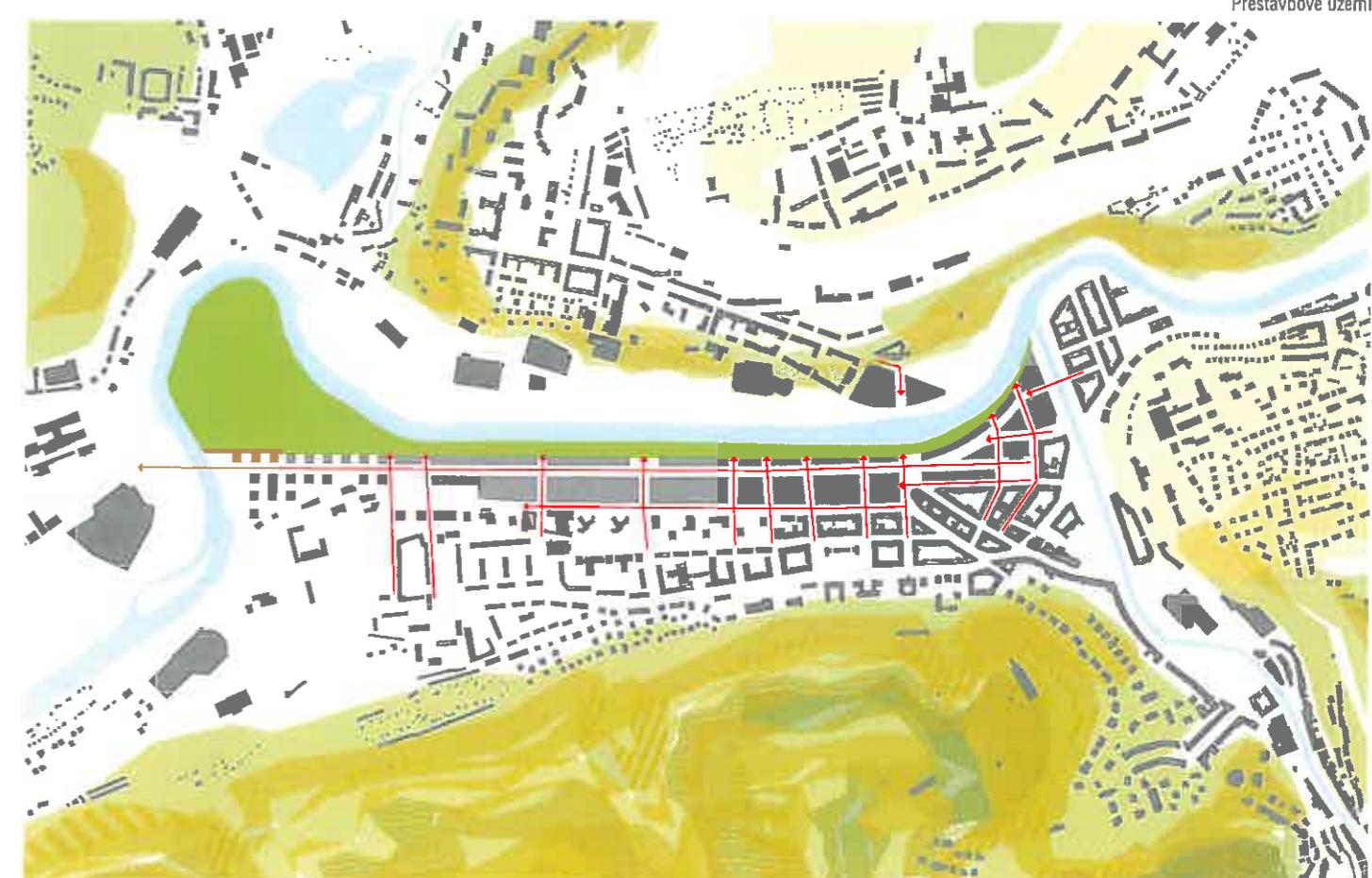
Stávající pěší zóna TGM pokračuje z Náměstí republiky na předpolí Chebského mostu, kde se kříží s nábřežní promenádou, se kterou je propojená rampami. Pokračuje přes rozšířený Chebský most a lomí se do Sokolovské.

Studie navrhuje zprůchodnění levého nábřeží Teplé u úpatí Ostrovského mostu a zprůchodnění zastavěných oblouků směrem ke správě parků a solivárně. Zkultivoval by se tím a zpřístupnil soutok Teplé a Ohře, prodloužila promenádu podél Teplé a navázala by na promenádu podél Ohře. Navázala by se také oblast Čertáku.

Křížení pěších korz na Náměstí republiky v místě terminálu spoludefinuje nové těžiště města.



Přestavbové území



Prostupnost bloky

Bezbariérovost

Studie vytváří prostor a předpoklady k bezbariérovým řešením.

Cyklistické/in-line

Cyklistické trasy navazují na regionální cyklostezku Euregio Egrensis na levém břehu Ohře.

Automobilová doprava

Studie vytváří novou hlavní pravobřežní komunikaci. Tou je bulvár navazující na Náměstí republiky na Horovu, pokračující paralelně s Ohří na západ, kde se mírným obloukem napojuje na Závodní ulici. Bulvár je ve většině svého průběhu vybudovaný v etáži nad „zatrubněnou“ železnicí. Výškově navazuje na předpolí mostů (Chebský, Lanový, Nový u Mosera). Představuje kapacitní městskou alternativu, jakýsi baj pas rychlostní R6. Vyžívá roštový systém místních komunikací stávající a navrhované zástavby a propojuje ho s levým břehem Ohře prostřednictvím mostu u Mosera, Lanového mostu ev. Charkovského mostu. Optimum představuje možnost vyřadit Chebský most a ponechat ho pouze pěším a MHD. Bulvár vytváří přechodový stupeň v hierarchii komunikací. Na čtyřpruhovou R6-70km/h navazuje čtyřpruhový Bulvár-50km/h a na něj rošt místních dvoupruhových komunikací-50km/h.

Železnice

Železnice je v současnosti hlavní bariérou ve vztahu města a Ohře. Přesto se domníváme, že má potenciál přispět k rozvoji celé oblasti, když se stane součástí integrovaného systému MHD. Představuje rychlou alternativu spojení odlehlejších předměstí a napojení terminálu na Horní nádraží. Stávající kolejště Dolního nádraží je redukováno na jednu kolej, kterou je možné obestavět novou zástavbou, čímž se z ní stává „podzemka“ aniž by v podstatě měnila nivelu.

Terminál

Významným animačním prvkem nového centra Karlových varů bude dopravní terminál integrující železniční zastávky, autobusy MHD, příměstské a dálkové autobusy, parkování osobních aut, taxi ev. půjčovnu či úschovnu kol. Cestující vystupují a nastupují přímo v křížení hlavních pěších tras.

Studie doporučuje řešit terminály maximálně komfortně v hledisku cestujících. Kromě železniční zastávky, jejíž nivela je daná polohou trati, doporučujeme nástupy cestujících z úrovni parteru, pokud možno v co nejkratším přímém napojení na pěší korzu bez nutnosti proplétat se vnitřními nebo areálovými komunikacemi terminálu.

Koncepce zeleně

Studie uvažuje zeleně v dvou základních situacích: Liniová zeleň v ulicích a zeleň nábřežní kolonády jako hlavního parkového prostoru nového centra navazujícího bezprostředně na živel řeky.

Liniová zeleň v ulicích vychází z tradičního modelu ozelenění blokového města. Část zeleně je z technických důvodů navržena v pěstebních koších na konstrukcích. Zeleň je organizována do alejí v ose parkovacích pruhů aby pohledově eliminovala odstavené vozy a zároveň nezabíhala do profilu chodníku.

Nábřežní promenáda s kolonádou jsou situovány do pozice, aby v maximální míře zachovaly stávající vzrostlou zeleň nábřeží, hlavně stávající aleje. I přes to, že by se nábřeží mělo stát ústředním městským prostorem nové části Karlových Varů, doporučujeme mu zachovat převážně přírodní charakter. Detailnější řešení parku doporučujeme zadat krajinným a zahradním architektům.

Tuhnický meandr doporučujeme zpracovat tak, aby si zachoval přírodní charakter, ale aby zde bylo možné konat sezónní akce, aby zde byla plocha pro cirkusy, lunaparky, festivaly apod.

Severní břeh Ohře je parkově upraven v návaznosti na zelenou pohledovou hranu Rybář a jako pohledový filtr na R6.

Koncepce řešení technické infrastruktury

V rámci řešení obestavění profilu železnice je vhodné vybudovat souběžný průchozí kolektor v celé délce bulváru. Ten je schopný obsloužit veškerou novou zástavbu mezi Západní a Bulvárem. Pro zástavbu nábřeží je nutné mít samostatnou páteř pod nábřežní promenádou.

Veřejné osvětlení je možné řešit naprostě standartním způsobem liniově řazených lamp VO.

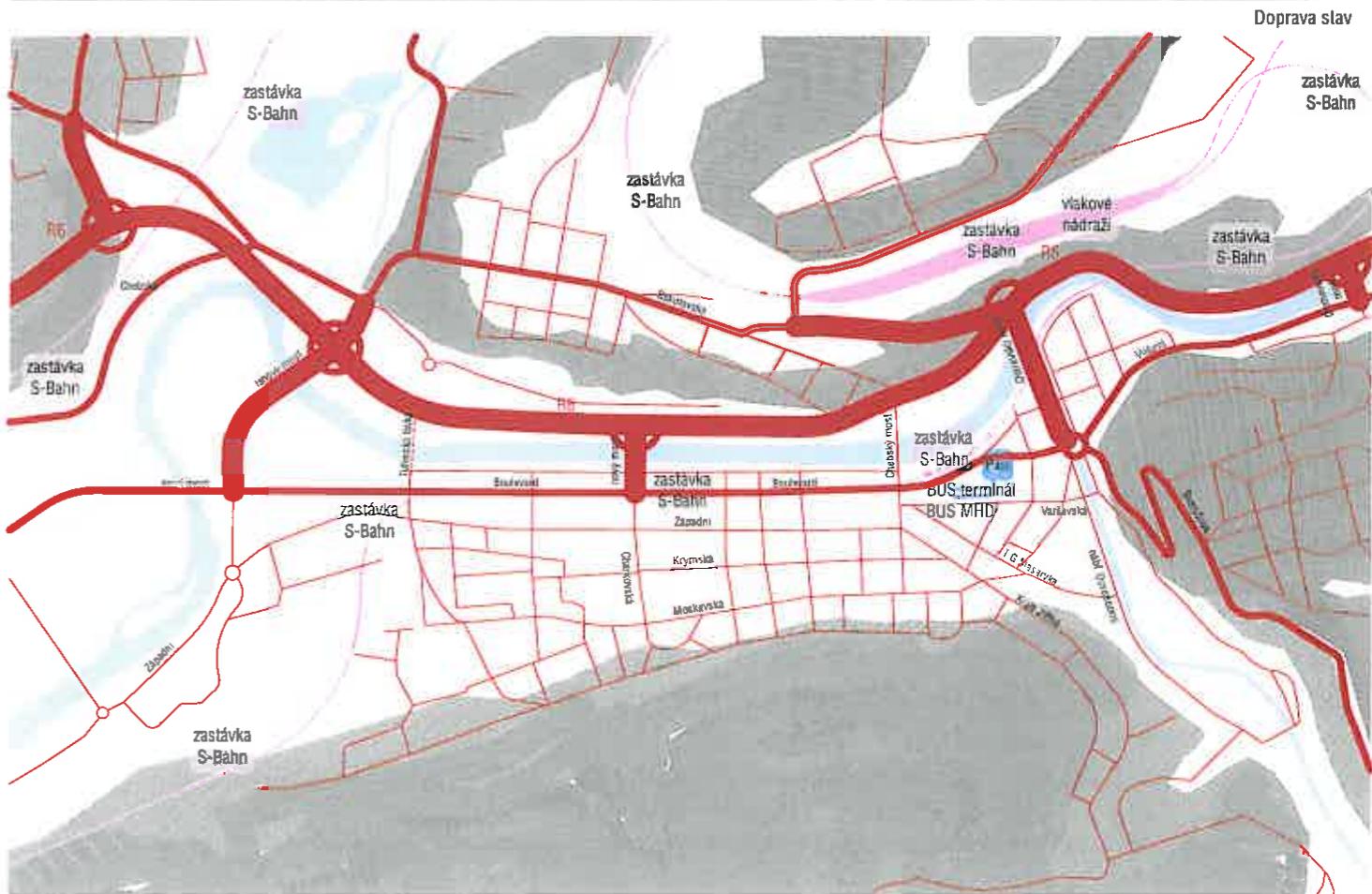
Soulad územní studie se zadáním**Odst. I. Preamble, cíle územní studie**

Požadavkem zadavatele bylo zpracování územně plánovacího podkladu, který přinese novou kvalitu v řešeném území a umožní koncepční rozvoj města; bezkolizně vyřeší klíčové problémy; bude realizovatelný a etapovatelný, bude jej možno reálně zpracovat do návrhu nového územního plánu města.

Z našeho pohledu zpracovaná územní studie tyto cíle naplňuje. Do řešeného území přináší kvalitu tradiční městnosti, nadčasový urbanistický řád, harmonizaci vztahů v území, minimalizování konfliktů uživatelů města. Navržená struktura umožňuje realizovat zástavbu v různě velikých záberech a vice strategických růstu. Zpracovatelé návrhu nového územního plánu se vyjádřili ke studii jako podkladu vstřícně.

Odst. II. Řešené území

Oproti zadání jsme zahrnuli do řešeného území celý Tuhnický meandr Ohře. Některá navržená opatření (zprovoznění Drahovického mostu, nájezd z R6 na Ostrovský most, přemostění Ohře za Moserem a napojení na Závodní ulici atd.) jsou mimo vymezené území, ale mají přímou souvislost s problémy řešeného území.



Doprava návrh

Odst. III. Vztah územní studie k vyšší územně plánovací dokumentaci

Územní studie je v souladu se zpracovávanou změnou územního plánu, byla zpracovatelem prezentována a akceptována.

Odst. IV. Stanovení strategických cílů (vizi)IV.1 Rozvoj a propojení centra města ve směru východ - západ od tržnice po Náměstí republiky až k tuhnické lávce

Studie nenásilně prodlužuje a rozšiřuje centrum města v odpovídající kvalitě a funkčnosti. Integruje do něj oblast solivárny, tržnice, Varšavské ulice, nám. Republiky, ploch nádraží včetně tuhnického meandru. To vše v duchu kompaktní urbanistické struktury s hladinou zástavby navazující na výšku historické části bez neopodstatněných výškových excesů.

Navržená struktura je otevřená všem městotvorným funkcím, od veřejně prospěšných po komerční.

Hustota zástavby, resp. intenzita využití území je adekvátní hustotě blokových historických čtvrtí.

IV.2 Propojení města na pravém a levém břehu Ohře / směr centrum - Rybáře

Studie propojuje urbanizované břehy Ohře obnovením a vytvořením nových kompozičních vazeb (osa soud-magistrát, Sokolovská-solvárna, Sedlecká-solvárna atd.), posílením funkčních vazeb (bezkonfliktní úrovňové křížení v předpolí mostů, rozšíření Chebského mostu atd.).

Nepodařilo se jednoznačně prokázat nebo vyloučit potřebu Charkovského mostu pro obsluhu nové zástavby. Ale z hlediska možného vyřazení Chebského mostu se to stále jeví, jako jediná alternativa. Charkovský most se nepodařilo napojit na Sokolovskou ulici, ale zároveň je přenesena ze Západní na nový bulvár.

Studie prezentuje návrhy připojení na R6 bez zásahu do jejího průběhu a změny nivelingu.

IV.3 Vhodné umístění komplexního dopravního uzlu - terminálu, kde bude kumulována meziměstská automobilová doprava, MHD a vlaková doprava

Během zpracování územní studie se objevily pochybnosti, zda je možné uspokojit všechny potřeby jednotného terminálu na jednom místě. Studie tedy zahrnuje dvě varianty řešení dopravního terminálu; kompaktní v oblasti Horova - Varšavská, která v sobě zahrnuje železniční zastávku, autobusy MHD, příměstské, dálkové, stanoviště taxi, podzemní parking individuální automobilové dopravy. Varianta umožňuje propojení s Horním nádražím lanovkou. Tato varianta neposkytuje dostatečnou kapacitu pro odstav autobusů a bylo by potřeba ji doplnit autobusovým nádražím s plným zázemím pro dopravce mimo vymezené území.

Druhá varianta vyčleňuje dálkové a příměstské autobusy do detašovaného objektu v bloku Dr.Janatky, Západní, Dr.Engla s řešením odstavů a zázemí dopravce v podzemí.

IV.4 Automobilová doprava, řešení parkingu

V koncipování dopravy studie preferuje jednoduchá, technicky a investičně nenáročná řešení. Snaží se odkrýt nevyužité rezervy a potenciály (zprovoznění Drahovického mostu, napojení R6 na Ostrovský most, vyhýbá se neměstským elementům jako mimoúrovňové křížovatky, kruhové objezdy, podchody, nadchody apod. Nabízí jednoduchý rošťový dopravní systém s jasnou plynulou hierarchizací silnic. Bloková regulace umožňuje efektivně řešit kapacitní podzemní parkingy i jednom suterénu.

IV.5 Posílení městských veřejných prostranství, městských bulváru, pěších zón

Studie vytváří prostředí maximálně vstřícné k uživatelům města bez ohledu na to, zda ho užívají z pozice pěšího chodce, cyklisty, řidiče automobilu. Odmitá manipulaci, šikanu, znevýhodňování jedných před druhými. Organizuje jejich trasy tak, aby nevznikaly zbytečné konflikty. Střety se snaží řešit přirozeným způsobem. Na stávající pěší osu TGM navazuje východozápadní pěší osa Varšavská propojující Tržní náměstí s pasážemi nového developmentu. Jednoduchým přechodem přes Bulvár navazuje nábřežní promenádu s kolonádou ústící na v Tuhsickém meandru. Pěší osa pak pokračuje přes Chebský most (optimálně bez dopravy jen s MHD) do zklidnění části Sokolovské.

Studie vytváří podmínky pro posílení a dodefinování autentických městských prostorů; Tržní náměstí, náměstí Republiky. Zejména tím, že těmto prostorům nevytváří konkurenci a dodefinovává jejich tvar regulací vymezující zástavbu a posiluje jejich význam umístěním funkce dopravního terminálu.

Studie také obnovuje pozapomenutou a zanedbanou historickou kompoziční osu Magistrát - soud.

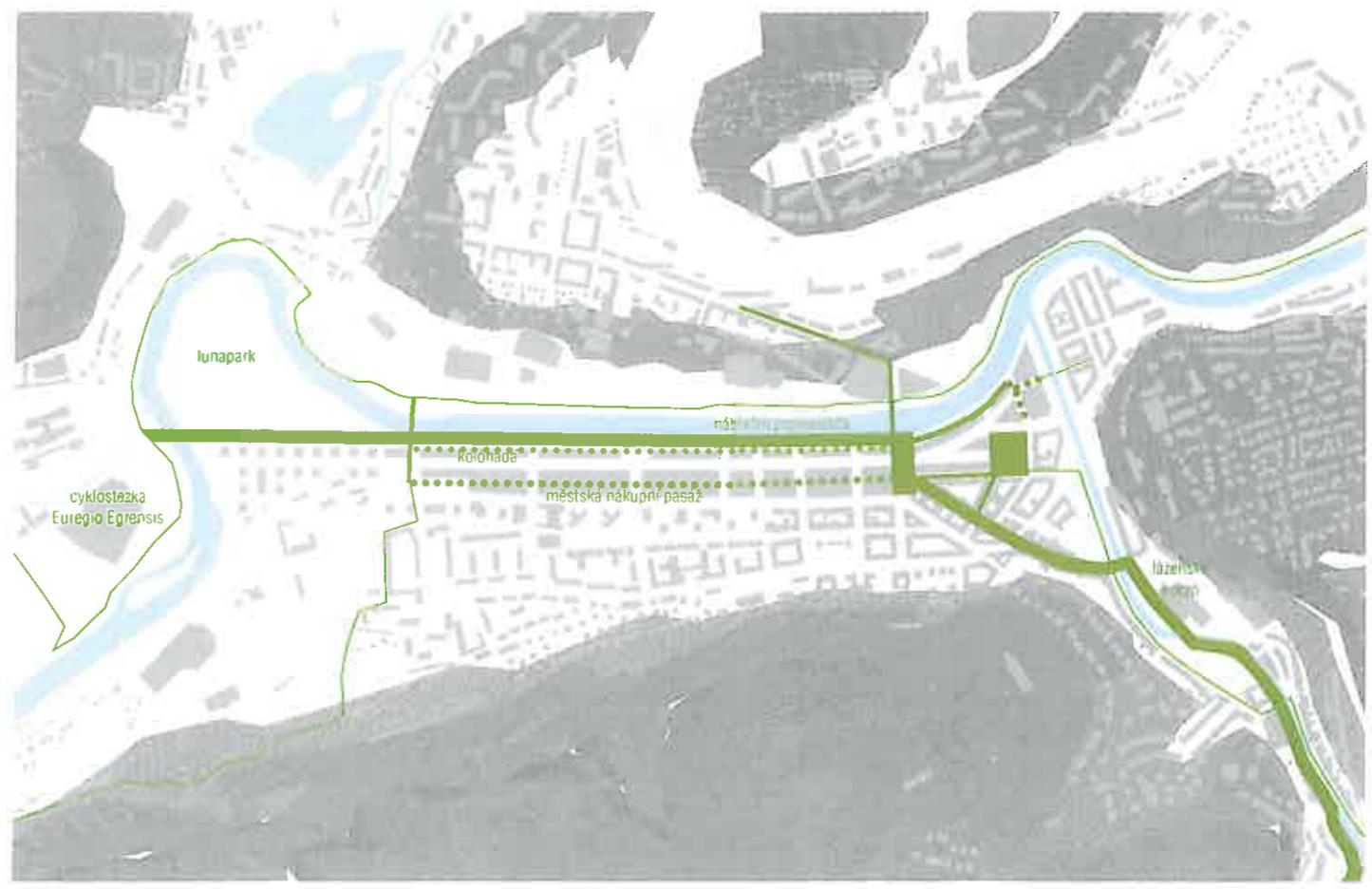
Typologii městských prostorů doplňuje studie o nábřežní promenádu s kolonádou, které by se měly stát významnými veřejnými prostory s vysokým rekreačním potenciálem.

IV.6 Zachování přírodního charakteru pravého břehu Ohře, dostatečná šířka zeleného pásu, jeho kultivace, možnosti využití jako přírodního parku

Studie definuje pravobřežní nábřeží jako klíčový městský prostor, kde se střetává město a řeka. Oproti urbanizovanému a architektonizovanému vztahu města k řece Teplá pravé nábřeží Ohře definováno novým progresivním způsobem. Podél břehu řeky je přírodní parková plocha, na kterou navazuje zpevněná pěší komunikace navazující na kolonádu s funkcemi podporujícími rekreační využití nábřeží (kavárny, restaurace, butiky atp.). Doprava je posunuta až za nábřežní frontu, aby netvořila bariéru ve vztahu řeky a města, jak je tomu u většiny historických nábřeží. Studie zachovává stávající vzrostlou zeleň nábřeží.

Odst. V. Skutečná možnost realizace

Studie nabízí řešení vyhovující všem technickým, bezpečnostním, hygienickým parametry. Předpokládá se zástavba konstrukcemi běžných parametrů a objemu. Využívá se přirozená konfigurace terénu k překonání bariéry železniční trati, minimalizování výkopů a zemních prací pro vytváření podzemních parkovacích podlaží. Vyhýbá se řešením, vyžadujícím neadekvátní investiční a provozní náklady.



Automobilová a pěší doprava, terminál

Odst. VI. Etapizace

Studie nabízí řešení, předpokládající růst. Definuje zásady, které by mely být platné a funkční i v dílčí podobě. V podstatě se nabízí dvě strategie růstu. Buď se bude postupovat od centrálních městských prostorů a každý začatý městský blok se doplní o obslužný bulvár překryvající trať, nebo se překrytí trati zrealizuje najednou a pak bude možné zahajovat výstavbu kdekoliv podél nového bulváru.

Odst. VII. Podrobnost řešení

Studie se vztahuje jak k obecným otázkám identity města, jeho obrazu, tak k dílčím městským prostorům a detailům. Kapacita, respektive intenzita využití území je dokladována srovnáním s různě intenzivními blokovými strukturami historických měst. Kapacity odpovídající dopravní obsluhy řeší dopravní část.

Odst. VIII. Další požadavky na řešení

Studie specifikuje doporučené investice umožňující následný rozvoj. Jsou-li podmiňující nebo vyvolané záleží na zvolené strategii a etapizaci rozvoje. Každopádně stěžejní investicí je překrytí železniční trati novým bulvárem. Studie specifikuje a doporučuje i opatření, která nesouvisejí přímo s řešenou lokalitou, ale mohla by zlepšit kontext (např. zprovoznění Drahovického mostu, napojení R6 na Ostrovský most, autobusové nádraží mimo centrum apod.). Jejich skutečnou potřebu by bylo vhodné prokázat zátěžovým modelem.

Ing.arch. Jaroslav Wertig
za A69 - architekti
24.4.2015

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**Stávající stav**

Území řešené touto studií je již v současnosti silně zatížené dopravou. Nejvýznamnější dopravní tepnou na pravém břehu řeky je ulice Západní, plynule pokračující do ulic Zborovské a Horovy až na okružní křižovatku na mostě 1. máje. Ulice zpřístupňuje obchodní a administrativní centrum města, zejména přes ulice Dr.Janatky, Dr.Engla a také ulici Šumavskou a Moskevskou. Problematická místa na této dopravní ose jsou tato čtyři:

- Okružní křižovatka Západní - Plynárenská (u ÖMV)
- Železniční přejezd
- Křižovatka na náměstí Republiky (u Becherovky)
- Okružní křižovatka na mostě 1. máje

Okružní křižovatka Západní-Plynárenská (u ÖMV)

V prosinci 2007 byl zprovozněn zavěšený most přes Ohři (Tuhnický) a společně s ním komunikace napojující se na ulici Západní, na jejímž konci vznikla nová okružní křižovatka. Křižovatka má tři ramena, dále je do ní zaústěn sjezd napojující garáže na straně plynáren. Vnější průměr křižovatky je značný - 40m (minimum pro malou okružní křižovatku je 25m). Zatížení křižovatky vychází na 25 tisíc vozidel denně, což je již maximální hodnota, kterou křižovatka zvládne. V dopravní špičce vznikají kolony a křižovatka je již v současnosti na hranici svojí kapacity.

Železniční přejezd

Přejezd je na trati K.Vary – Mariánské Lázně. Denně tudy projede cca 16 spojů oběma směry, nárazově jezdí nákladní vlak se dřevem z Bečova nad Teplou (3 vlaky týdně). Přejezd je vybaven světelným zabezpečovacím zařízením se závorou, které funguje velmi rychle a na ulici Západní tak nedochází k výraznému zdržení provozu. Zatížení dopravou je ovšem v této části ulice Západní velmi silné (přes 20 tisíc vozidel denně) a tak v dopravní špičce vznikají velmi rychle kolony na obě strany od přejezdu.

Přejezd je zároveň jedinou trasou na pravém břehu Ohře pro automobily, což

Křižovatka na náměstí Republiky (u Becherovky)

Křižovatka je světelně řízená s třemi rameny. Z ramene směrem na Tuhnice odbočuje další rameno do areálu Dolního nádraží, tato odbočka je již mírně za křižovatkou a nemá na kapacitu a provoz vliv. V současném uspořádání je nevyhovující zejména malá délka odbočovacích pruhů na Chebském mostě. Nevyhovující je rovněž vedení pěších dvěma podchody a dlouhým neděleným přechodem přes čtyři pruhy na ulici Západní. Před zprovozněním Tuhnického mostu byla tato křižovatka velmi silně zatížená. Kolony vznikaly zejména na Chebském mostě. Tuhnický most ovšem převzal značnou část dopravní zátěže a současná křižovatka má díky tomu dokonce malou kapacitní rezervu. Křižovatkou projede přibližně 27 tisíc vozidel denně.

Okružní křižovatka na mostě 1. máje

Prestavba původní klasické křižovatky se šesti rameny na okružní křižovatku proběhla v roce 2001. Křižovatka byla projektována jako dvoupruhová, ale před zprovozněním bylo dohodnuto dočasné snížení počtu pruhů na vjezdech a výjezdech na jeden. Toto provizorní značení mělo být na křižovatce půl roku a po té se měla zprovoznit v plném rozsahu. Přechodné zúžení ovšem zůstalo až do současnosti a dnes je křižovatka výrazně za hranicí svojí kapacity. Křižovatkou projede okolo 30 tisíc vozidel za den.

V průzkumech a analýzách firmy EDIP je tato křižovatka uváděna jako kritické místo pro funkčnost dopravy ve městě a je doporučováno její zkapacitnění.

PodkladyPodklady pro stanovení stávajících intenzit dopravy

Hlavními podklady pro stanovení stávajících intenzit a návrh dopravního řešení byly tyto materiály:

- Dopravní průzkum, zjišťování a modelování dopravní situace, EDIP s.r.o., listopad 2009
- Závěrečná zpráva o měření, B&C Dopravní systémy s.r.o., 2013
- Dopravní studie Karlovy Vary, REVITALIZACE DOLNÍHO NÁDRAŽÍ KARLOVY VARY ANALÝZA DOPRAVNÍCH DOPADŮ PLÁNOVANÉHO AREÁLU A NÁVRH OPATŘENÍ, European Transportation Consultancy, s.r.o. 2011

Podklady ohledně veřejné dopravy

Studie ohledně veřejné dopravy v Karlových Varech: OVĚŘOVACÍ STUDIE VEŘEJNÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ KARLOVY VARY, září 2010, EDIP s.r.o.

Navrhovaný stav

Plánovaná výstavba vyvolá značné množství dopravy a přitom jsou křižovatky na obou stranách zájmového území na hranici nebo dokonce za hranicí svojí kapacity. Kritickými místy je zejména okružní křižovatka na mostě 1.máje ale také okružní křižovatka Plynárenská - Západní na opačné straně území. Řešení je založeno na vytvoření nových dopravních tras, které převezmou i část dopravy ze stávajících kriticky zatížených míst.

Principy dopravního řešení:

- Vytvoření náhradní trasy (tzv.bypassu) okolo centra města a okružní křižovatky na mostě 1.máje, bypass vzniká zprovozněním dvou nových mostů přes Ohři
- Paralelní nová komunikace souběžná s ulicí Západní napojená na nový most dopravně obsluhující řešené území (tzv.bulvár)
- Snížení automobilové dopravy na Chebském mostě

Bypass okolo centra města

Hlavní myšlenkou celého řešení je vytvoření náhradní trasy ve směru východ - západ mimo přetíženou okružní křižovatku na mostě 1.máje. Nová trasa je vedena přes dva mosty, z nichž jeden je stávající, ale pro dopravu uzavřený a druhý je navrhován nově. Nový most je navržen přes řeku Ohři přibližně v polovině řešeného území v prodloužení ulice Charkovské. Druhý most je Drahovický most (dříve Patrice Lumumby). Zprovozněním těchto dvou mostů by vznikla náhradní trasa okolo přetíženého centra. Nová trasa by byla atraktivní, jelikož mezi oběma mosty není na levém břehu žádná další křižovatka a jízda vozidel po levém břehu by byla rychlejší.

Paralelní komunikace s ulicí Západní (bulvár) a nový most

Celým řešeným územím je vedena nová komunikace vedoucí od křižovatky s Chebským mostem až ke křižovatce na Meandru Ohře s Tuhnickým mostem. Tato komunikace výrazně odlehčí Západní ulici. Nová ulice je přibližně ve svém prostředku napojena novým mostem na průtah silnice I/6, který má značnou kapacitní rezervu. Díky tomu je možné dopravně obslužit nově budovanou zónu.

Zklidnění Chebského mostu

Naši prioritou je obnovení historické ulice vedoucí od soudu k bývalé spořitelně (dnes druhá budova magistrátu). Podél této historické osy je proto navržena dostavba, zároveň jsou navrhována dopravní opatření, která povedou ke snížení dopravy na Chebském mostě. Část náměstí Republiky je změněna na pěší zónu. V konečné dopravní kostře jsou navrženy dopravní stavby, které umožní zcela uzavřít Chebský most pro dopravu, zejména se jedná o alternativní vedení přeložky silnice II/220.

Postup výstavby, etapizace, výpočty generované dopravy

Etapy I. a II. (do roku 2020)

Nejdůležitější stavbou v řešeném území je nový dopravní terminál. Ten je označen jako etapa I. První tři bloky budov v území nové zástavby jsou navrženy jako etapa II. S realizací obou těchto etap uvažujeme do roku 2020. Pro zachování průjezdnosti dopravní sítě jsou ovšem potřebné některé úpravy. Automobilová doprava zažívá opět rozvoj a prognózy vydané ŘSD a schválené Ministerstvem dopravy udávají poměrně značné nárůsty dopravy. Mezi lety 2015 a 2020 má doprava vzrůst v průměru o 13%.

Kritickým uzlem je okružní křižovatka na mostě 1.máje. Touto křižovatkou v současnosti projíždí téměř 35 tisíc vozidel denně. Zejména v odpolední špičce vznikají kolony v ulici Bezručově, někdy také do ulice Varšavské směrem k současnemu terminálu MHD. Kolona na Bezručově dosahuje délky i 500m (až do druhé točky u nemocnice). Křižovatka je za hranicí své kapacity a dochází k jejímu objíždění např. ulicí Americkou. Dle prognóz pro rok 2020 by zvýšení dopravy na této křižovatce bylo na téměř 40 tisíc denně a takové množství vozidel není schopna tato křižovatka zvládnout. Pro zachování funkčnosti dopravního systému města je proto zapotřebí navýšení průchodnosti této křižovatky. Nejsnadnějším řešením je její přeznačení na spirálovou okružní křižovatku, což by znamenalo zvýšení kapacity o cca 20% a vytvoření rezervy pro rok 2020.

Odborně kritickým místem je okružní křižovatka na západní straně města - křižovatka Západní x Plynárenská. Zde jsou denní intenzity okolo 25 tisíc vozidel, což je maximum pro jednopruhovou okružní křižovatku. Nárůst dopravy do roku 2020 bude znamenat zvýšení provozu na cca 28500 vozidel a takové množství vozidel není pro křižovatku únosné. Vzhledem k tomu je rovněž doporučena úprava v této oblasti - je navržena realizace bulváru (případně jeho nejvýchodnější části). Touto úpravou by došlo k rozdělení dopravy z jedné křižovatky do dvou a na kritické okružní křižovatce západní x Plynárenská by došlo k razantnímu úbytku dopravy.

Dalším doporučeným dopravním opatřením je zprovoznění Drahovického mostu. To bude mít pozitivní vliv zejména na křižovatku na náměstí Republiky. Z Chebského mostu zmizí cca 2 tisíce vozidel a vytvoří se rezerva pro průjezd nové dopravy.

Doporučená dopravní opatření:

- jednostranné otevření Drahovického mostu s umožněním průjezdu do Americké
- zkapacitnění okružní křižovatky 1.máje (úprava na spirálovou)
- zkapacitnění okružní křižovatky Sokolovská - Dolní Kamenná (spirálová nebo SSZ)
- dostavba bulváru (vyřešení nedostatečné kapacity okružní křižovatky u ÖMV v Tuhnicích, a vytvoření nové trasy mimo železniční přejezd na Západní)

Pokud by nebylo možné jakoukoliv z těchto úprav z nějakých důvodů realizovat, je třeba ji nahradit jiným dopravním opatřením - například stavbou nového mostu v prodloužení Charkovské ulice nebo vytvořením plnohodnotné křižovatky na průtahu u Drahovického mostu, tak aby došlo k vytvoření kapacitních rezerv na dotčených křižovatkách.

Eтапа III. (do roku 2025)

Část zástavby na pozemích developera je již součástí druhé etapy a je také připraven bulvár (paralelní ulice s ulicí Západní). To umožňuje výstavbu v jakémkoli místě okolo bulváru, kde bude zájem. Nedefinujeme tedy ve III.etapě konkrétní místo pro výstavbu, jelikož je tato etapa již časově poměrně vzdálená.

Doporučená dopravní opatření:

- nový most v prodloužení Charkovské ulice jednostranně napojený na I/6
- plnohodnotná křižovatka na průtahu u Drahovického mostu (řízená SSZ nebo mimoúrovňová okružní)

Díky těmto opatřením vzniknou na dotčených křižovatkách kapacitní rezervy. Jejich vyčerpání je závislé na rozsahu a časovém postupu další výstavby.

V západní části mají křižovatky kapacitní rezervu značnou, tam nehraci problém. V centru je kapacitní rezerva menší, ale i tak dostatečná. I 5% znamená několik tisíc vozidel, takové množství vygeneruje až několik bloků budov (je třeba uvažovat s rozpadem dopravy, na okružní křižovatku dojede např. 25% ze zástavby okolo bulváru).

Finální dopravní kostra (do roku 2035?)

Následné etapy jsou již velmi časově vzdálené a proto nejsou konkrétně specifikovány. S postupným nárůstem dopravy ovšem bude nutné provádět také dopravní stavby, které vytvoří nové trasy, či změní pohyb dopravy po městě tak, aby se přetíženým uzlům odlehčilo.

Doporučená dopravní opatření pro další rozvoj města:

- Plnohodnotná křižovatka na průtahu u nového mostu
- Alternativní přeložka silnice II/220
- Obchvat silnice I/6

Plnohodnotná křižovatka na průtahu u nového mostu

Tato křižovatka může vzniknout v několika variantách. Na jednáních byla prezentována varianta okružní křižovatky, kterou průtah podcházel vždy jedním pruhem pro každý směr. Taková varianta by byla úsporná z hlediska záboru cizích pozemků a šetrná ke svému okolí - kamiony by projížděli pod úrovní okolního terénu, čímž by se minimalizoval hluk.

Alternativou je obdobné řešení, ovšem s přímou trasou vedenou horem. Pak by musely být po obou stranách estakády protihlukové bariéry.

Další možností je světlěná řízená křižovatka, obdobná je na obrázku níže v nedalekém Bayreuthu.

Alternativní přeložka silnice II/220

V zásadách územního rozvoje je navržena přeložka silnice II/220 vedoucí od Nejduku, dále východně okolo Staré Role, severně nad Sedlecem, prochází mezi Otovicemi a Bohaticemi a v závěru klesá údolím pod teplárnou do mimoúrovňové křižovatky u Pražského mostu ve východní části města. Důvod trasování této silnice je převzetí koridoru původního obchvatu města ve starém územním plánu. Jelikož je však navržen obchvat nový, trasa původního obchvatu pozbývá smyslu. Stává se z ní pouze směr pro tranzitní dopravu ve směru Nejdek - Praha a takové dopravy je a bude velmi málo.

Mnohem významnější je směr od Nejdku přímo do Karlových Varů. Vzhledem k tomu je navržena změna této přeložky, upravená trasa je výrazně kratší, a ačkoli je částečně v tunelu, byla by pravděpodobně i výrazně levnější. Alternativní trasa by měla významný dopad na vnitroměstskou, díky propojkám na Růžový Vrch a k sídlišti Čankovská by umožnila například uzavření Chebského mostu pro dopravu, tak jak je požadováno v zadání pro tuto studii. Další variantou zklidnění je vznik pěší zóny v některém úseku Sokolovské ulice, například ta kde je historická zástavba a větší množství obchodů.

Obchvat silnice I/6

V konceptu územního plánu je obchvat zpracován ve dvou variantách. Varianta 1 přebírá trasu stanovenou v zásadách územního rozvoje (ZÚR). Varianta 2 tuto trasu modifikuje tak, aby převzala větší množství dopravy, byla použitelná i pro vnitroměstskou a příměstskou dopravu a v neposlední řadě aby splňovala parametry pro rychlostní silnici. Obchvat by měl být součástí trasy dálnice D6 (dříve rychlostní silnice R6) a tudíž jsou nevyhovující parametry varianty 1 ve východní části jejím velkým handicapem.

Obě stavby - obchvat ve variantě 2 i alternativní přeložka silnice II/220 spojuje společný princip - využívají již současného dopravního koridoru - jdou podél hlavní železniční trati K. Vary - Cheb. Znehodnocení území těmito dopravními stavbami je tudíž velmi malé, obchvat ve variantě 2 je navíc uvažován v části souběhu se železnicí ve společném přestřešení, takže by došlo k úbytku hluku i od železniční dopravy.

Dopravní terminál

Na jednáních bylo prezentováno 7 základních variant terminálu, přičemž některé z variant byly ještě upravovány do dalších podvariant.

Po diskusích byly do dalšího dopracování doporučeny varianty B a C3, které ovšem rovněž vykazují řadu nedostatků.

Terminál varianty B

Hlavní vadou na kráse je jeho rozdelení. Docházková vzdálenost mezi přestupním ostrovem MHD a ostrovem pro dálkovou dopravu je 340m. Terminál zcela opomíjí postupnou integraci dopravy a stírání rozdílu mezi příměstskou autobusovou dopravou a linkami MHD. Ve většině větších měst západní Evropy fungují tarifní pásmá a ceny jsou společné pro různé dopravce. Prorůstání MHD s příměstskou autobusovou dopravou už ostatně začíná i v Karlových Varech, např. linkami z Chodova přes Počerny lze cestovat na kartu MHD.

Terminál varianty C3

Zde jsou nedostatky zejména v malém prostoru a výškovém řešení. Ulice Horova je zvednutá oproti současné niveličce o 1,5m a více. Autobusy i tak z Horova musí nastoupat do patra na plato ve výškové úrovni Varšavské ulice. Cestující při přecházení na železniční zastávku musí překonat dokonce dvě výšková patra. Dalším problémem je nutnost radikální přestavby křižovatky na rohu Městské tržnice a budovy ubytovny u solivárny, přičemž dochází k zásahu do této budovy.

Vzhledem ke složitosti problematiky jsme přesvědčeni, že terminál musí být řešen samostatnou studií, která důkladně prověří varianty ze všech hledisek. Nová studie terminálů musí být zpracována do větší podrobnosti, než umožňuje zadání pro tuto studii. Jsme přesvědčeni, že v rámci zadání jsme pro nalezení vhodného místa a řešení terminálu udělali mnohem více, než kdokoli na počátku prací očekával. Problematická je však natolik složitá, že si vyžaduje samostatné zpracování.



