

Nové vlakové zastávky v Karlových Varech

zadání koncepční a územní studie

1. Obecně, cíle

Jedná se o projektový záměr rozšíření stávající železniční infrastruktury výstavbou nových železničních zastávek. Cílem je vyšší míra využití železniční dopravy pro vnitroměstskou a příměstskou veřejnou dopravu osob v Karlových Varech a okolí. Jedná se o prvek integrace železniční vlakové dopravy do systému městské hromadné dopravy v Karlových Varech.

Záměr je připravován s ohledem na Operační program Doprava 2014-2020 (OPD2), specifický cíl 1.4 podpora infrastruktury systémů městské drážní dopravy. Záměr výstavby nových vlakových zastávek je veden v návrhu Integrovaného plánu rozvoje území Karlovy Vary, pro evropské fondy v plánovacím období 2014 - 2020, v rámci opatření pro městskou železniční dopravu. Jedná se o patření č. A1.4 *Budování městského a příměstského železničního systému a infrastruktury*. Výstavba zastávek bude financována v rámci OPD 1.1, kde není vazba na elektrickou trakci (vedlejší trati na řešeném území nejsou elektrifikovány). Problematiku nových zastávek bude nutno projednat s krajem a SŽDC, který je potenciálním žadatelem o dotace. Příprava dotačního projektu je technicky a časově náročná a vyžádá si pořízení technologicko-stavební studie a studie proveditelnosti.

V intravilánu města Karlovy Vary má železniční síť relativně vhodné rozložení sítě železničních tratí, které se přímo nabízejí k využití pro zlepšení dopravní obslužnosti na území města. Intenzivnějším využitím železnice v rámci regionálního integrovaného dopravního systému kraje (IDS) dojde k výraznému kvalitativnímu posunu ve veřejné dopravě, k efektivnímu využití stávající sítě železničních tratí a k dopravnímu odlehčení vnitřnímu městu v individuální dopravě. Důraz je tedy kladen na integrovanost dopravního systému, na organizační a dopravní provázanost železnice s ostatními druhy veřejné dopravy. Jde o využití stávajících tratí. S budováním nových tratí se nepočítá. Do tohoto záměru není zahrnut záměr tzv. tuhnické a bohatické železniční spojky.

Jde o zvýšení míry integrace železniční dopravy na území města KV do systému veřejné dopravy, zejm. linkových autobusů a MHD. Logickým požadavkem je tedy zajištění přímé návaznosti železnice na autobusové zastávky MHD (propojení stávajících zastávek) příp. na parkoviště v systému P + R.

Záměr vychází se ze stávajících i nově připravovaných koncepčních podkladů a dokumentů, zejm. Plánu dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje na období let 2012 – 2018, dále ze stávajícího a nově připravovaného územního plánu města Karlovy Vary a ze Studie veřejné dopravy v Karlových Varech od spol. EDIP a územní studie Urbanistického řešení širšího centra Karlových Varů (A 69 – architekti, 04/2015, ve stadiu návrh).

2) Analytická část, koncepční podklady a dokumenty

a. Koncept nového Územního plánu města Karlovy Vary, AF City plan, 2013.

Železniční tratě: Na území města Karlovy Vary se nachází dopravní železniční uzel tvořený železniční stanicí Karlovy Vary, která leží na celostátní železniční trati č. 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb a železniční stanicí Karlovy Vary Dolní nádraží, do které ústí regionální trať č. 149 Mariánské Lázně – Karlovy Vary Dolní nádraží a která je počáteční stanicí pro trať č.142 Karlovy Vary – Potůčky. Trať č.140 je zařazena do mezinárodních dohod AGC, AGTC a TER a v Chebu se napojuje na trať č.170 Plzeň – Cheb – Cheb st. hr. SRN, která je součástí III. tranzitního koridoru a je zároveň významným napojením do železniční sítě SRN. V rámci konceptu ÚP jsou stávající koridory pro železniční dopravu zachovány. Nejsou navrženy zásadní přeložky železničních tratí, které by zcela změnily charakter území. Zcela beze změn je trasa železniční trati č. 142 Karlovy Vary – Potůčky, která je v řešeném území stabilizována a vzhledem k zastavěnému území Staré Role není ani možnost alternativního návrhu. Železniční trať č. 140 Chomutov – Cheb je v konceptu územního plánu zachována ve stávajícím koridoru. Je navržena úprava plochy železničního nádraží Karlovy Vary – Horní nádraží, kde jsou redukovány plochy pro železniční dopravu. Dle našeho názoru není v současném stavu nutné, aby železniční doprava využívala všechny historicky zabrané plochy, zvláště po útlumu železniční dopravy (např.

omezení přepravy uhlí). Omezení železničního pozemku na jižní straně nádraží je součástí návrhu nové komunikace, propojující Bohatice a ulici Nákladní. Bohatická a Tuhnická železniční spojka: V souladu se Zásadami územního rozvoje Karlovarského kraje jsou do varianty 1 konceptu zapracovány následující koridory, které propojí trať č. 140 a Dolní nádraží (trať č. 149). Je uvažováno s elektrifikovanou tratí, šířka koridoru umožňuje vedení dvojkolejné trati. Jsou to: Bohatická spojka. Tato spojka je vedena z Dolního nádraží východním směrem částečně v souběhu se stávající železniční tratí č. 142 až do prostoru mostního objektu přes Ohři, kde odděluje samostatným mostním objektem a dále pokračuje tunelovým vedením pod zastavěným územím Bohatic a částečně železniční tratí až do prostoru teplárny, kde končí tunelový úsek a nová trať je vedena podél železniční trati č. 140. Bohatická spojka tedy vyžaduje demoliční práce v oblasti Dolního nádraží, mostní objekty přes místní komunikace, průtah R6 a řeky Teplou a Ohři a poměrně dlouhý tunelový úsek. Tuhnická spojka. Trasa železniční trati je vedena ze západního konce Dolního nádraží přes zastavěné území určené územním plánem k přestavbě a dále přes Tuhnický meandr až do oblasti ulice Chebská, kde se napojuje na těleso stávající železniční trati. Koridor je ukončen v prostoru zhlaví železniční stanice Karlovy Vary – Dvory. Podstatná délka trasy železniční spojky je vedena po mostním objektu, kterým překračuje meandr řeky Ohře a komunikace Chebská a Plynárenská. Tato spojka nevyžaduje tunelový úsek. Demolice stávajících objektů budou zřejmě vyvolány v prostoru ulice Chebská. Dle názoru zpracovatele územního plánu jsou obě navrhované železniční spojky zbytečné a jejich význam je pro dopravní obsluhu území a je již překonán. Objemy cestujících železniční dopravou do centra města nejsou tak významné, aby bylo nutné budovat tyto investičně náročné stavby. Navíc jejich realizace by přinesla poměrně značné komplikace v území, a to nejen z hlediska technického (dlouhé mostní objekty, tunelové úseky), ale i z hlediska estetického a urbanistického. Vybudování dvou dalších mostních objektů výrazně nad úrovní terénu a údolí řeky Ohře by nepůsobilo vhodně v městské zástavbě. Přeložka železniční trati č. 149 v prostoru ulice Západní: Jedinou železniční tratí, u které je proveden návrh změny trasování, je trať č. 149. V rámci přestavby Dolního nádraží je ve variantě 1 konceptu navržena jako překryvná funkce plocha železniční dopravy. Tímto řešením je myšleno, že v rámci územního plánu přesně neurčíme polohu železniční trati a nádraží v rozvojové funkční ploše, toto bude upřesněno v rámci podrobnější studie. Pro studii jsou závazné pouze tyto podmínky: napojení železniční trati bude na obou vjezdech do nádraží jako ve stávajícím stavu, poloha nástupních ostrůvků bude umístěna co nejbližší k pěším trasám v území a vzhledem k přestupním vazbám na autobusovou dopravu a prostor zastávky musí být minimálně dvoukolejný z důvodu možného křížení vlakových souprav. Ve variantě 2 konceptu je navržena přeložka železniční trati č. 149 do prostoru k ulici Západní. Důvodem této přeložky je přiblížení železniční trati k obytným objektům z důvodu zapojení kolejové dopravy do obsluhy Tuhnického sídliště. Přeložka železniční trati začíná západně od ulice Šumavská, kde trať opouští stávající těleso a směrovým obloukem je vedena do uličního prostoru ulice Západní – severní strana. V prostoru křižovatky Západní x Šumavská je navržen podjezd pro trať a křižovatka je zároveň přebudována na křižovatku okružní. Zde v tomto prostoru je navržena zastávka – viz. popis zastávek v dalších kapitolách. Trať je v souběhu s ulicí vedena v celém úseku až do prostoru křižovatky s Chebským mostem, kde se trať z prostorových důvodů a návaznosti další trasy vrací do původního tělesa. Specifikace technického řešení z hlediska prostorového a směrového bude řešena v dalších studiích v návaznosti na další požadované funkce přestavbové plochy.

V rámci konceptu územního plánu je podporována myšlenka intenzivnějšího zapojení vlakové dopravy do dopravního systému města. Jedná se zejména o železniční trať č. 149 a částečně trať č. 142 (úsek Dolní nádraží ↔ Horní nádraží), která prochází podstatnou částí města a umožňuje obsluhu jednotlivých městských částí. Do konceptu je uvažováno s doplněním dalších zastávek, které jsou umístěny u zdrojů a cílů cestujících. Zároveň je uvažováno se změnou čistě vlakové osobní dopravy na dopravu taktovou, které budou zajišťovat motorové jednotky přizpůsobené pro rychlou výměnu cestujících – vozidlo typu nízkopodlažní tramvaj. Tato doprava by byla provozována minimálně v úseku Horní nádraží – Březová.

Nádraží a zastávky: V rámci konceptu ÚP jsou navrženy další zastávky kolejové dopravy, které zkvalitní dopravní obsluhu městských částí a výrazně zkrátí cestovní dobu obyvatel do centrální části města – Dolní nádraží. Všechny navrhované zastávky jsou situovány na železniční trati č. 149, která prochází několika městskými částmi, kde zastávky buď ve stávajícím stavu vůbec nejsou, nebo nebyly potřebné. Vzhledem k postupné urbanizaci území a jízdním dobám autobusové dopravy (výskyt kolon) se alternativa železniční dopravy jeví jako vhodné řešení. Jsou navrženy následující zastávky:

- zastávka u KV Arény. Tato zastávka je umístěna z důvodu rozvoje území, které je akcentováno významným cílem cest – KV aréna a připravované sportovní areály.
- zastávka v Bohaticích u podchodu ulice Příkopní. Městská část Bohatice je v současném stavu velice obtížně dostupná hromadnou dopravou z centra města – délka trasy a tím dlouhé jízdní doby. Návrh zastávky u pěší trasy by výrazně zkrátit cestu mezi Bohaticemi a centrem města.
- zastávky u ulice Západní (Šumavská, Charkovská). Tyto zastávky jsou součástí varianty 2, ve které je železniční trať přemístěna k Západní ulici. Návrh nových zastávek, které budou doplněny stávající zastávkou Dolní nádraží, vytvoří dostatečně hustou síť v docházkové vzdálenosti jednotlivých částí sídliště Tuhnice.

Pro pokyn pro vypracování návrhu územního plánu budou rozhodující zejména stanoviska ČD, SŽDC, MDČR.

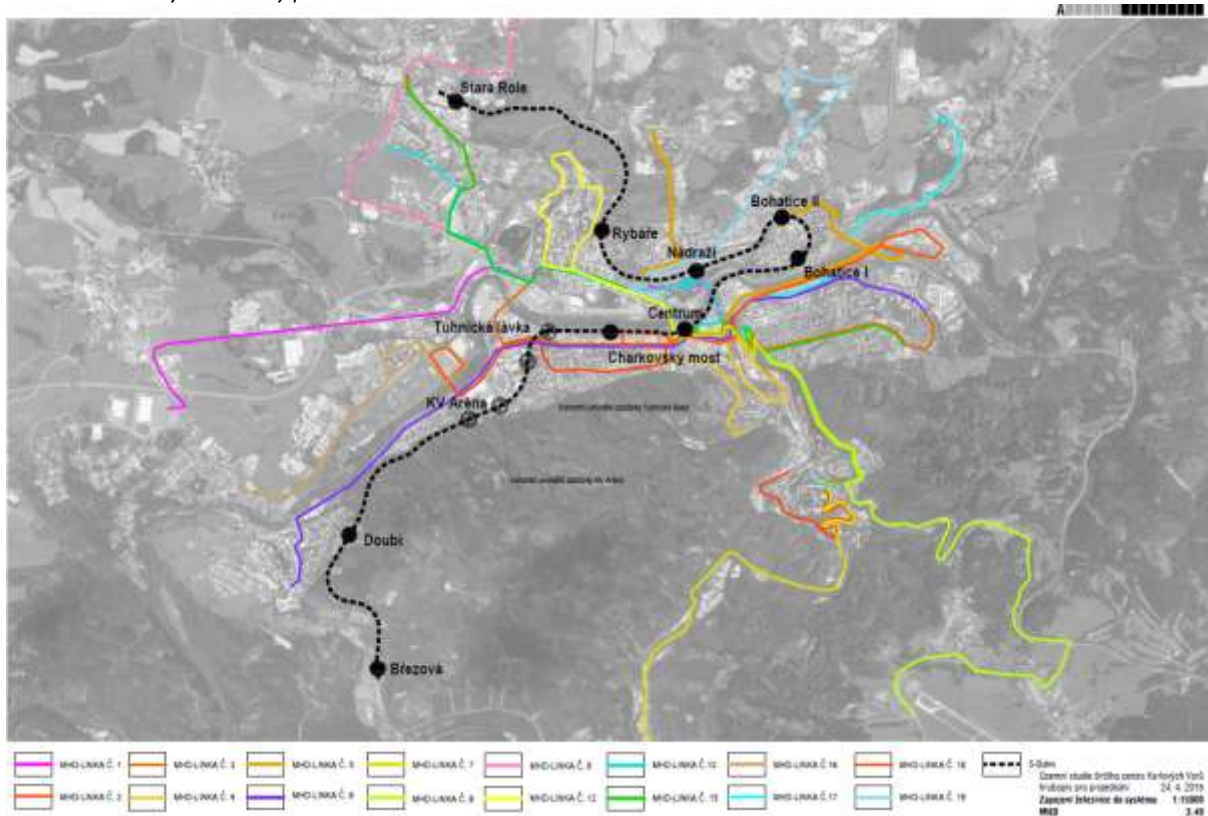
- b. Územní studie Urbanistického řešení širšího centra Karlových Varů (A 69 – architekti, 04/2015, ve stadiu návrh)

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. Vyživuje 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. 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 křižovatky, kruhové objezdy, podchody, nadchody apod. Nabízí jednoduchý roštový dopravní systém s jasnou plynulou hierarchizací silnic. Bloková regulace umožňuje efektivně řešit kapacitní podzemní parkingy i jednom suterénu.

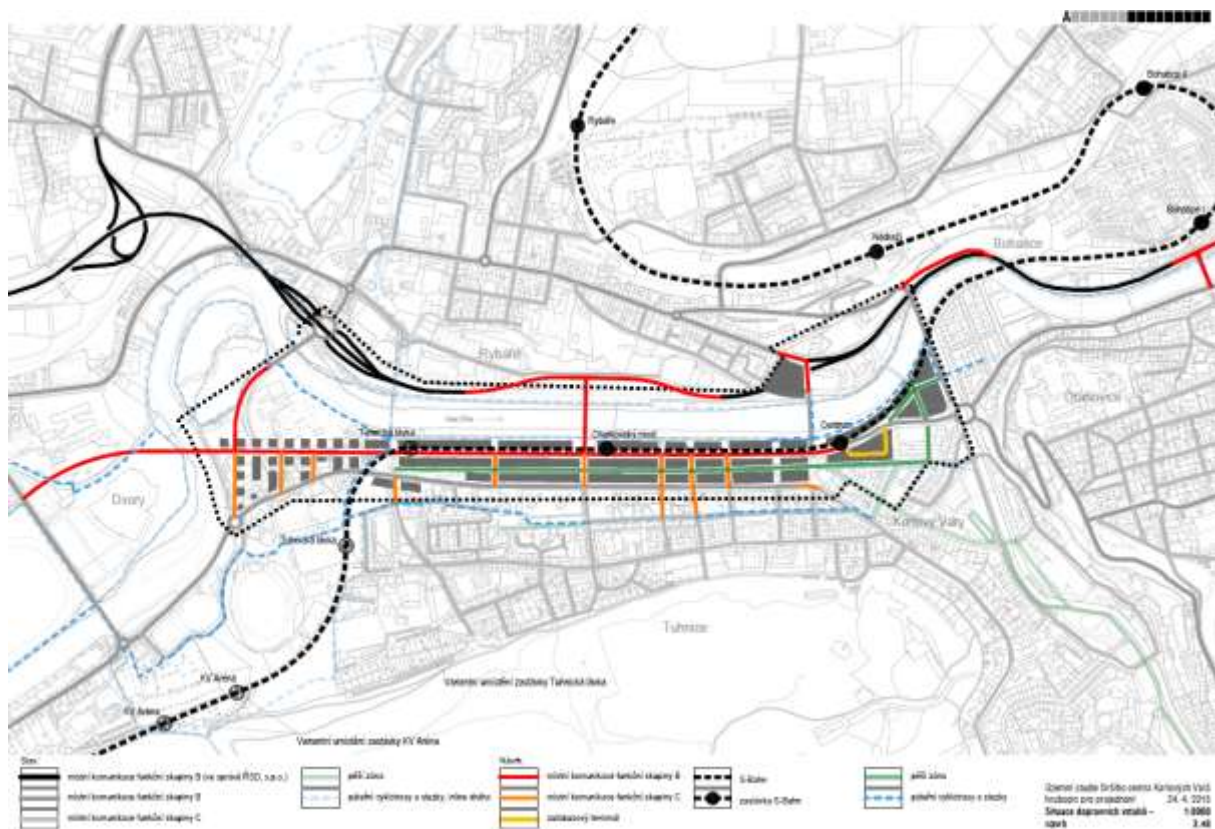
Železnice: Je v současnosti hlavní bariérou ve vztahu města a Ohře. Přesto se domníváme, že má potenciál přispět k rozvoji celé oblasti, když se stane součástí integrovaného systému MHD. Představuje rychlou alternativu spojení odlehlejších předměstí a napojení terminálu na Horní nádraží. Stávající kolejiště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

Terminál veřejné dopravy: Významným animačním prvkem nového centra Karlových varů bude dopravní terminál integrující železniční zastávku, autobusy MHD, příměstské a dálkové autobusy, parkování osobních aut, taxi ev. půjčovnu či úschovnu kol. Cestující vystupují a nastupují přímo v křižení hlavních pěších tras. Studie doporučuje řešit terminály maximálně komfortně z hlediska cestujících. Kromě železniční zastávky, jejíž nivelita je daná polohou trati, doporučujeme nástupy cestujících z úrovně parteru, pokud možno v co nejkratším přímém napojení na pěší korza bez nutnosti proplétat se vnitřními nebo areálovými komunikacemi terminálu. 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 jí 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.

obr. 1 – trasy a zastávky podle návrhu územní studie



obr. 2 – dopravní vztahy podle návrhu územní studie



3) Nové vlakové zastávky v Karlových Varech

Konkrétní lokality pro zřízení nových zastávek určí předmětná studie. Prvotně vytipované lokality pro umístění nových železničních zastávek jsou vyobrazené v mapové příloze. Jedná se o tyto nové zastávky:

Na hlavní trati č. 140 (Chomutov – Cheb):

- KV Rybáře (Železniční ul.)
- KV Rolava (Nejdecká ul.)

Na vedlejší trati č. 149 (Dolní nádraží – Bečov)

- KV Tuhnice aréna
- KV Tuhnice (Šumavská ul., meandr)

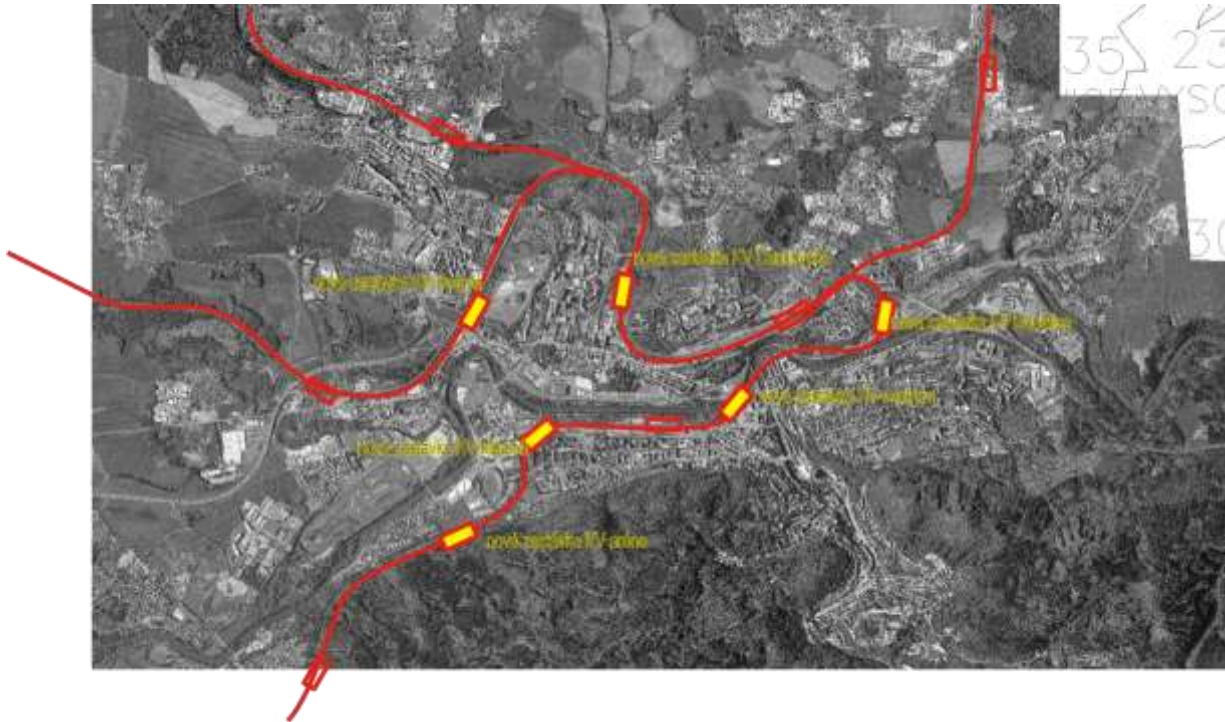
Na vedlejší trati č. 142 (Dolní nádraží – horní nádraží)

- KV centrum (nová zastávka při ul. Varšavská)
- KV Bohatice.

Prvotní záměr lokalizace jednotlivých zastávek vyplývá z mapových příloh. Konkrétní lokality pro zřízení nových zastávek určí předmětná studie. Předpoklady pro návrh nových vlakových zastávek jsou následující: Vzdálenost zastávek na trati 140 bude min. 1 km, na trati 142 a 149 nelze uvažovat se vzdáleností menší než cca 600 m. Určitým problémem je horší územní dostupnost některých stávajících zastávek vůči MHD (Doubí, Dvory, Stará Role). Hlavní trať č. 140 (Chomutov - Cheb) je celostátně významnou a frekventovanou tratí jak pro osobní, tak i pro nákladní dopravu. Návrh nových vlakových zastávek zde může být problematický z hlediska negativního vlivu na propustnost trati. Nutností je vyřešení a územní dostupnosti a atraktivitu umístění zastávek ve vazbě na cíle cestujících. Odpovídající parametry nástupišť - odpovídající výšky nástupní hrany a její vzdálenost od osy koleje, s přihlédnutím k možnosti bezbariérového nástupu. Zásadní je požadavek na kvalitní vyřešení logických, bezpečných a bezbariérových přístupových pěších komunikací ze zastávek k významným zdrojům a cílům dopravy. To je jeden z nejdůležitějších aspektů, který rozhodne o skutečném využívání té které zastávky.

K jednotlivým lokalitám: KV centrum: Uvažovaná lokalita pro novou zastávku při ul. Varšavská u nového dopravního terminálu. Tuhnice aréna: V případě zastávky u KV arény nebude z územních důvodů zajištěn přímý přestup na MHD, přesto je nutné tuto zastávku považovat za perspektivní. Dolní nádraží: V řešeném území dojde v souvislosti s výstavbou developingu na plochách dolního nádraží ke změnám v poloze a uspořádání zastávky Dolní nádraží. Ve variantě územní studie s dopravním terminálem pouze na Varšavské ulici se se stávající zastávkou na dolním nádraží nepočítá.

obr. 3 – nově uvažované železniční zastávky



4) Předmět řešení koncepční a územní studie

Předmětem studie je podrobný návrh umístění a uspořádání nových železničních zastávek v Karlových Varech včetně potřebných návazností a komplexnosti, vč. prověření vhodnosti těchto lokalit ve vztahu k poptávce po veřejné přepravě.

Účelem studie je dále:

- ověření vhodnosti vybraných lokalit zastávek z hlediska vazeb na MHD ve městě
- ověření řešitelnosti majetkoprávním vztahům k dotčeným pozemkům
- návrh územního a stavebního řešení železničních zastávek a navazující infrastruktury
- doporučení pro případné další stavební úpravy v okolí navrhovaných železničních zastávek
- vypracování prognózy přepravní poptávky pro navrhované železniční zastávky
- zhodnocení reálnosti technického řešení zastávek.
- zhodnocení vlivu nových železničních zastávek na provoz na trati a na provozně-technologická zařízení
- podmínky financování výstavby zastávek.

Studie musí splnit požadavky správce dopravní cesty (SŽDC) a dopravce (ČD a soukromí dopravci). (V rámci prací bude svoláno jednání s těmito subjekty). Se SŽDC budou dohodnuty rámcové podmínky financování výstavby zastávek na železniční trati.

Studie ověří také technickoekonomickou reálnost vybudování a provozování nových vlakových zastávek.

Studie má zadavateli poskytnout komplexní a věrohodný podklad pro další rozhodování o této investici a doporučit mu další postup.

Studie ověří investiční a provozní nákladovost, dodavatelské možnosti a způsob další projektové přípravy předmětných zastávek.

Studie musí splnit obsahové požadavky na standardní územní studii a standardní studii proveditelnosti, požadovanou k žádostem o dotační tituly, vč. řešení udržitelnosti projektu. Studie bude zpracována v podrobnosti odpovídající také standardům projektové technickoekonomické studie.

Studie bude dále členěna na samostatné kapitoly k jednotlivým zastávkám. Rámcový obsah kapitoly ke každé jednotlivé zastávce je následující:

- identifikační údaje
- charakteristika území a stavebního pozemku, širší vztahy v území
- zdůvodnění výběru lokality
- začlenění navrhované zastávky do současných místních vztahů
- prognóza přepravní poptávky
- stávající a plánovaný stav přepravní obsluhy
- provozní dopady zřízení nové zastávky
- stavební řešení zastávky
- náklady stavby
- ekonomické hodnocení stavby.

Studie prověří také dopravní souvislosti: Předpokládaný objem dopravního výkonu a časové vymezení. Ve vedení vlaků je uvažován taktový režim. Ve výhledu se počítá s postupnou úpravou resp. zvýšením frekvence spojů, rozšířením působnosti na širší spádové území, a následně pak i s případným nákupem nových vozových souprav. V tomto ohledu je koncepčním dokumentem *Plán dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje na období let 2012 – 2018*, který definuje systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK a řeší přiměřené pokrytí základních potřeb dopravní obslužnosti územního obvodu kraje.

Tato koncepční územní studie se pořizuje v přenesené působnosti státní správy, v oboru územního plánování, podle § 25 a 30 zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění. Návrh ÚS bude projednán s dotčenými orgány státní správy, s vlastníky a provozovateli technické infrastruktury, a také se všemi dotčenými osobami disponujícími věcnými (majetkovými) právy k nemovitostem v řešeném území. Provede se ústní jednání k projednání návrhu ÚS s výkladem od zpracovatele návrhu územní studie. Bude dána výzva k uplatnění připomínek či námitek k předloženému řešení, vše ve standardních lhůtách. Zadavatelem bude vydán pokyn pro čistopis. Vypracovaný čistopis pak půjde k registraci na ÚÚR.

5) Proces přípravy výstavby nových zastávek

Realizace nových vlakových zastávek v Karlových Varech vyžaduje technicky a časově náročnou přípravu včetně vypracování technicko-stavebních studií a studií proveditelnosti. Předpokládají se standardní postupy. Obec (žadatel) předloží žádost obce na GŘ SŽDC na výstavbu nové zastávky, která bude obsahovat:

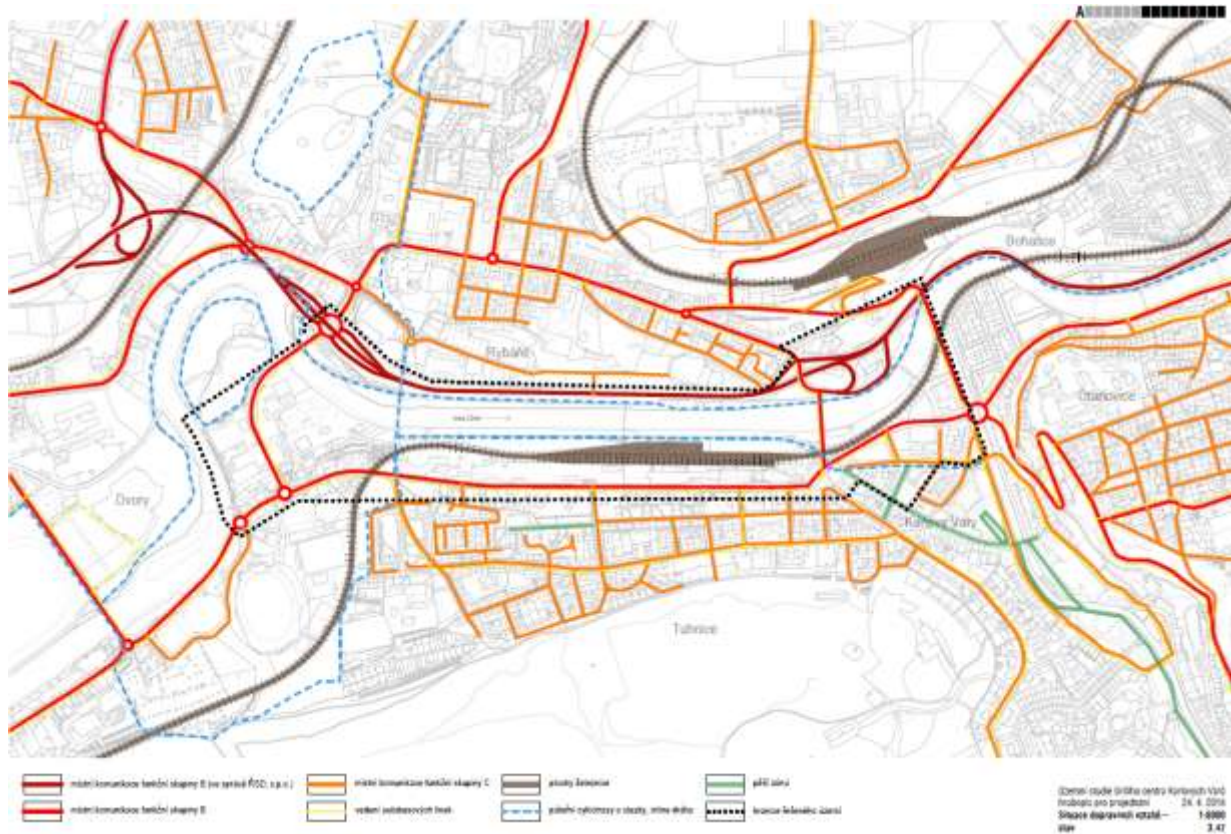
- studii na umístění zastávky, přístupové cesty, parkoviště P+R (K+R, B+R)
- přepravní prognózu (potenciál využití nové zastávky cestujícími)
- kladné stanovisko objednatele dopravy (krajského úřadu) ke vzniku nové zastávky se závazkem objednávky dopravní obsluhy
- závazek obce na vybudování přístupových cest, parkoviště P+R, B+R
- závazek obce na převzetí běžné provozní údržby (úklid, zimní údržba)
- případný seznam vlastníků potřebných pozemků a jejich předběžný souhlas s prodejem
- navrhovaný název zastávky, který SŽDC prověří ve spolupráci s DÚ

SŽDC:

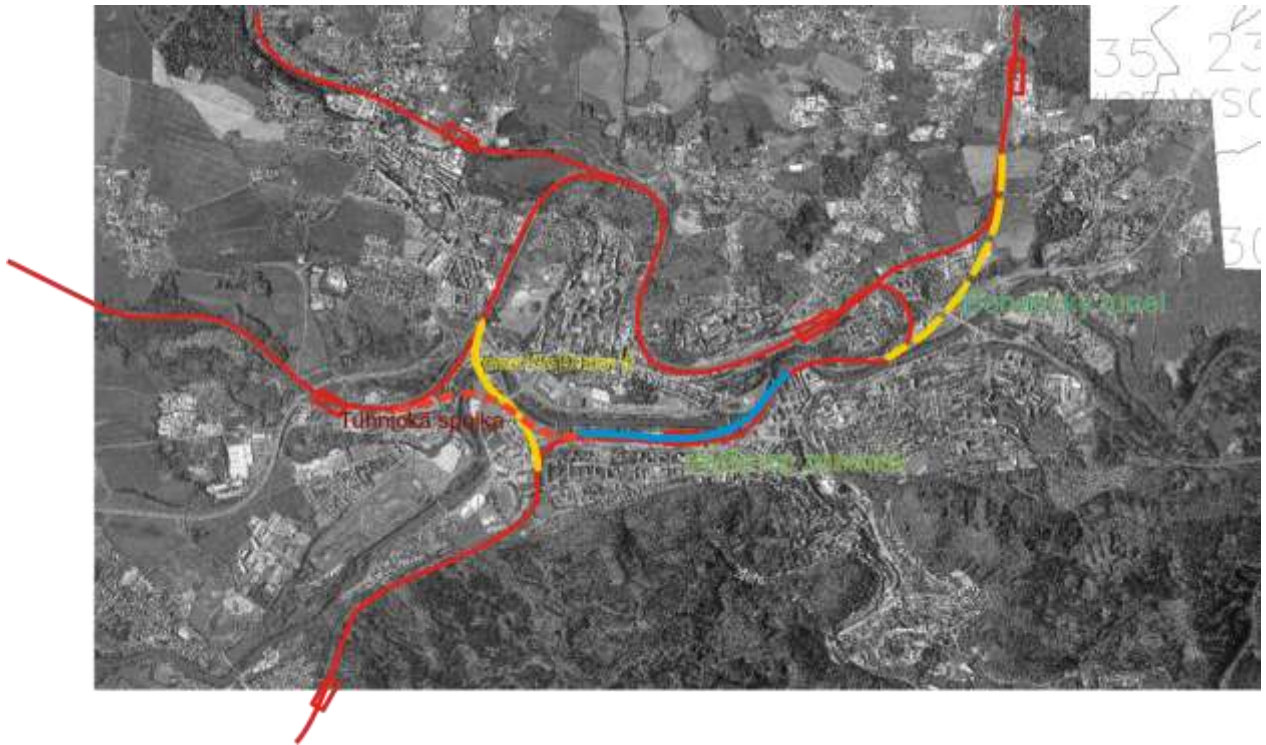
- posoudí žádost obce z hlediska zájmů SŽDC a odpoví na žádost obce
- předá žádost obce s podklady na úsek modernizace k zahájení přípravy investice

- odbor investiční zařadí přípravu výstavby nové zastávky do rozpisu projektové přípravy
- odbor přípravy staveb a příslušná stavební správa zajistí přípravu investice
- po schválení projektu MD zařadí odbor investiční výstavbu zastávky do plánu investiční výstavby
- odbor přípravy staveb a příslušná stavební správa zajistí realizaci investice

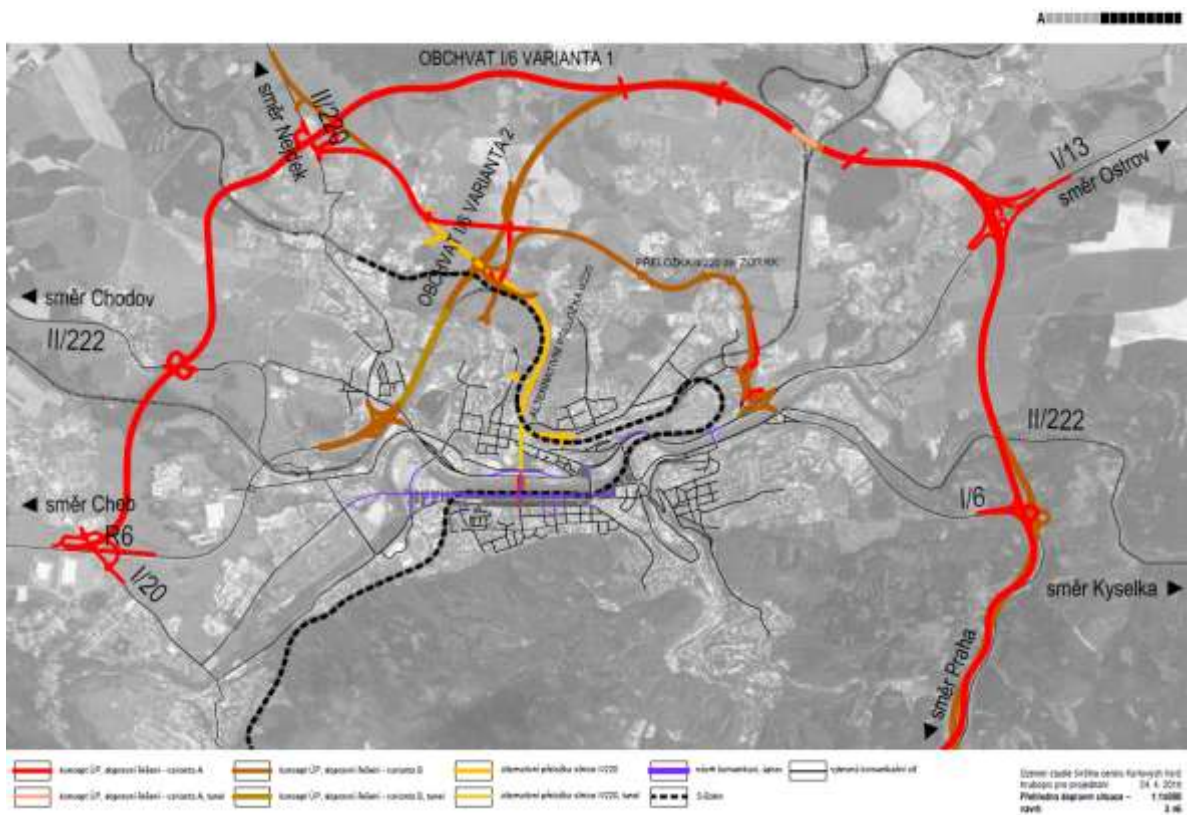
obr. 4 – stávající dopravní síť



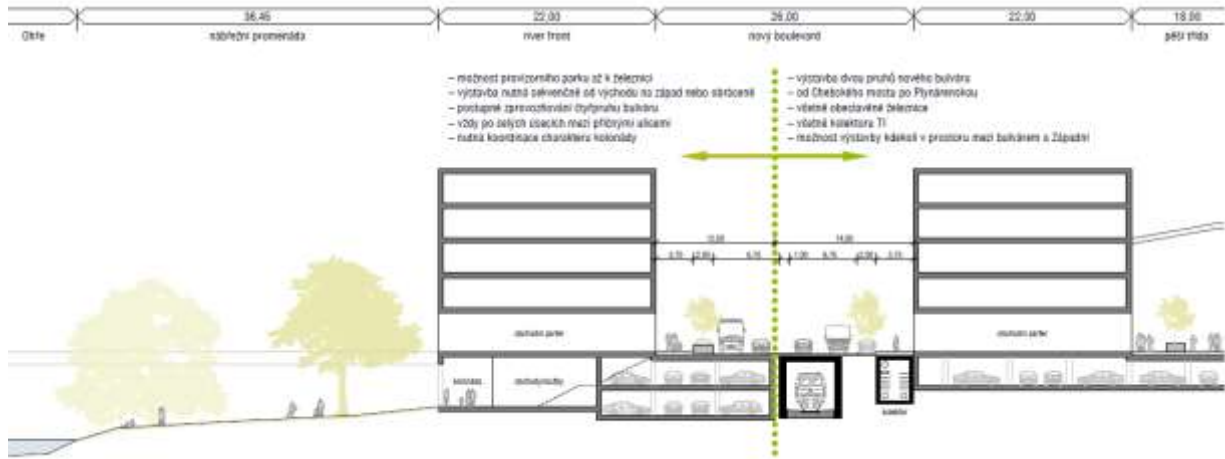
Obr. 5: Přehled evidovaných záměrů na železniční síti



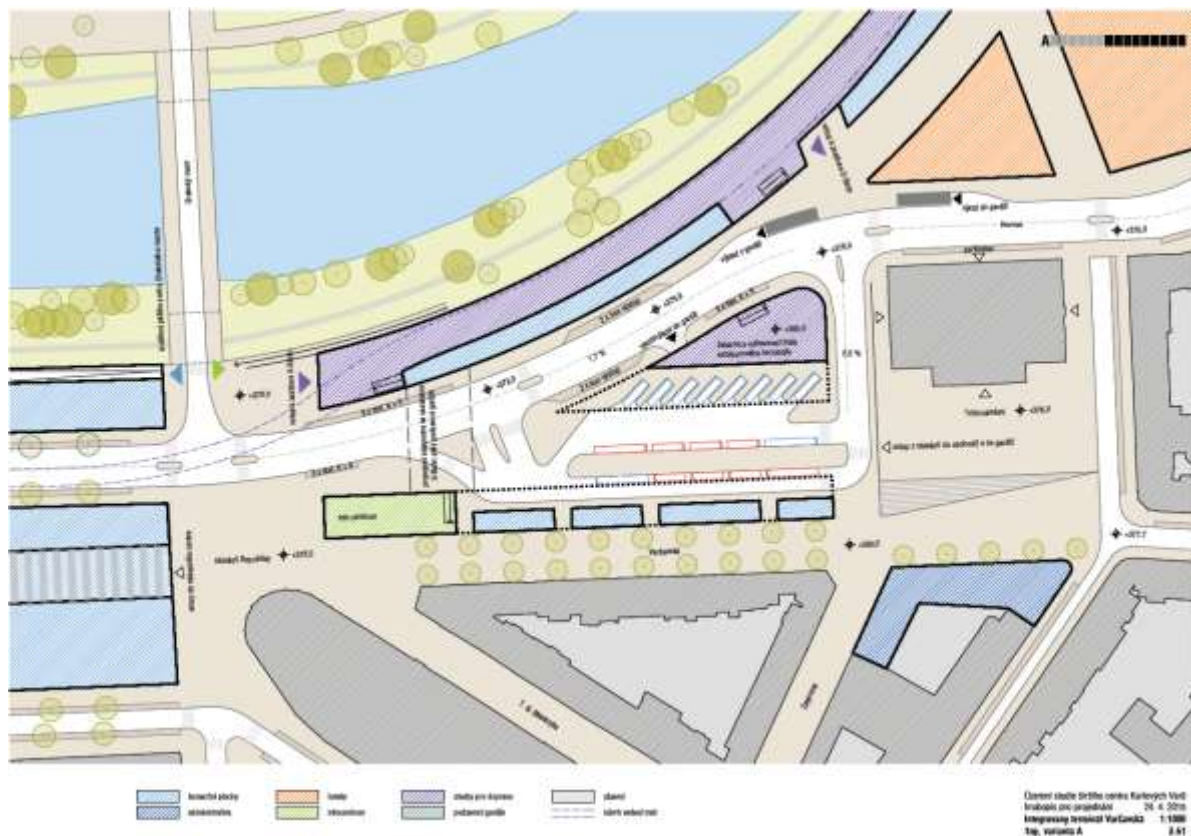
obr. 6 – cílové schéma dopravních staveb dle návrhu územní studie



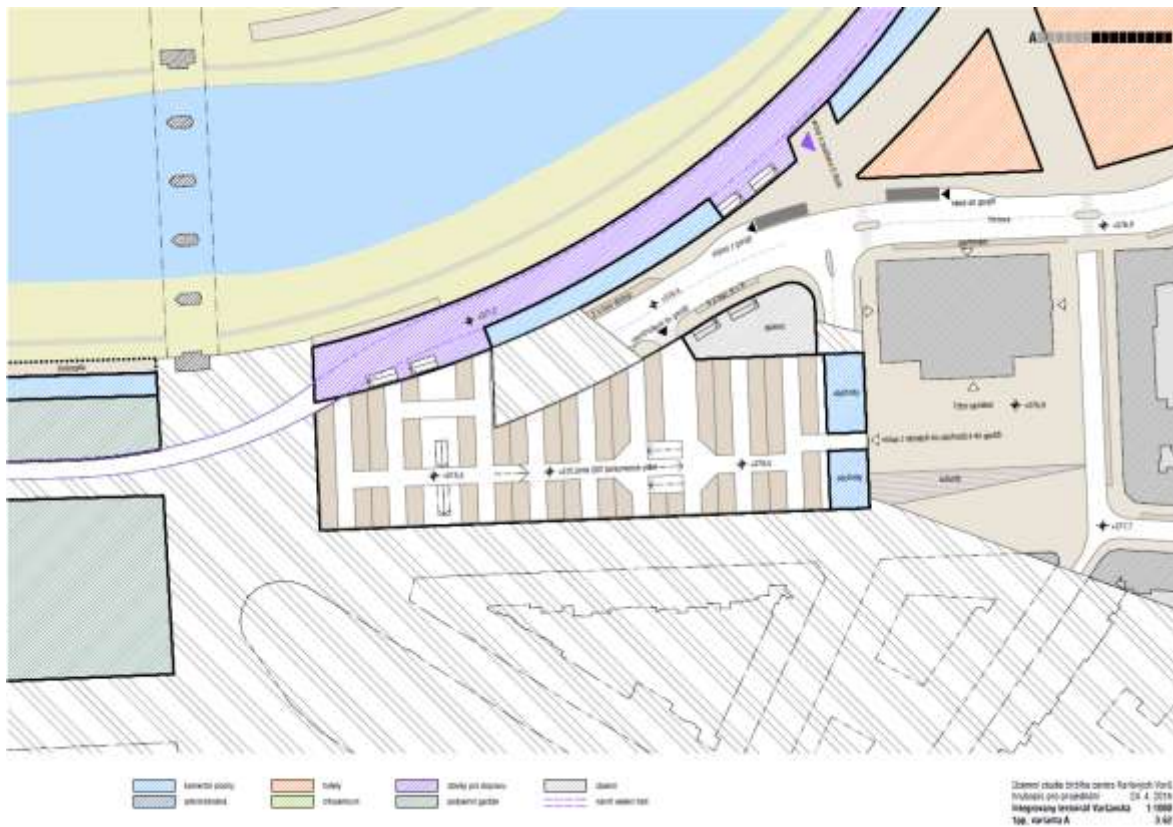
obr. 7 – řez územím developingu dolní nádraží – návrh územní studie



obr. 8 – vazba zastávky KV centrum na navržený dopravní terminál



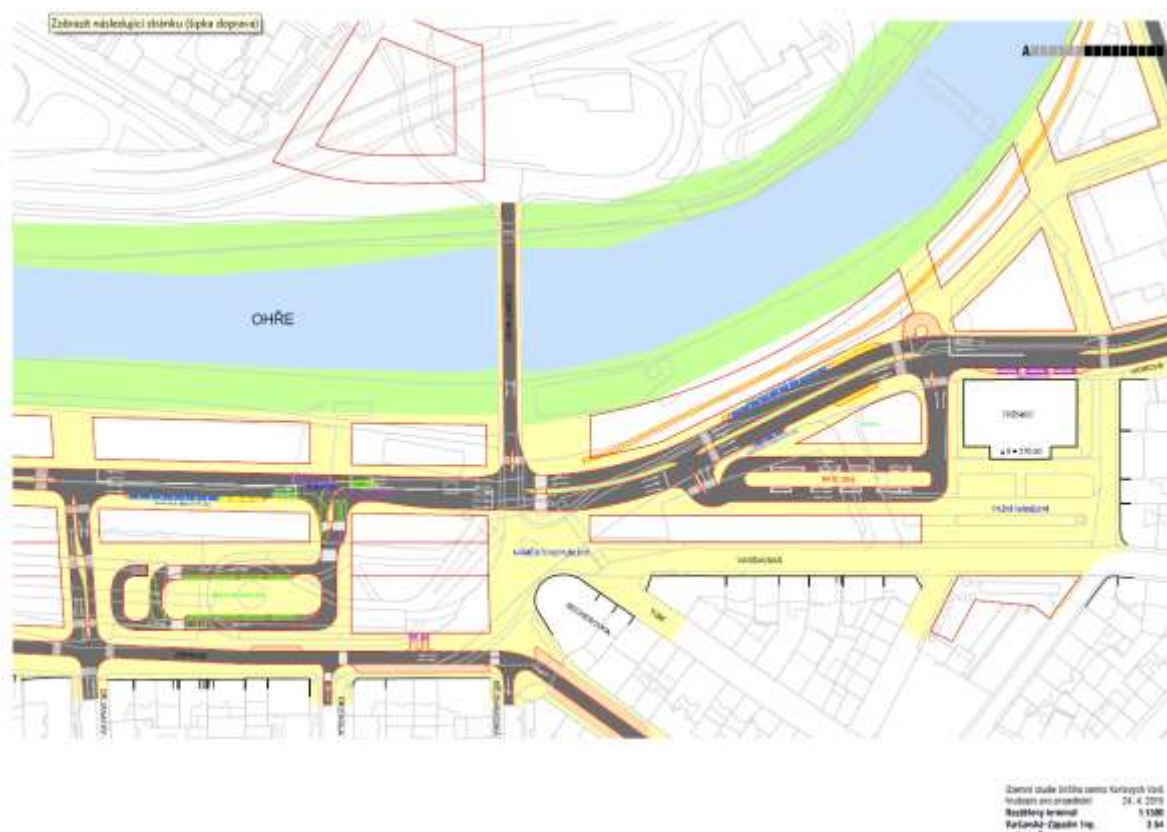
obr. 9 – vazba zastávky KV centrum na navržený dopravní terminál



obr. 10 – vazba zastávky KV centrum na navržený dopravní terminál



Obr. 11: poloha zastávky u terminálu veřejné dopravy, varianta dělený terminál, podle územní studie



Ing. arch. I. Richtr /MM KV / ORI/ 2015_05_04