



Zápis ze zasedání Studentského parlamentu

Zápis číslo: 5/2016
Datum konání: 16. 11. 2016 od 12.45 hod
Místo: Magistrát města Karlovy Vary, Moskevská 2035/21, zasedací místnost 5. patro

Přítomni: Ing. Petr Kulhánek, Čestmír Brušík, Michal Riško, Mgr. Jiří Klsák, Ing. Jan Klíma, Věra Sekyrová, Martina Riedlová, studenti a pedagogové (dle presenční listiny)

Zapsal: Věra Sekyrová

Upozornění: Z každého zasedání Studentského parlamentu je pořizován audio záznam a fotografie.

Program:

1. Představení Integrovaného dopravního terminálu

Primátor města Karlovy Vary Ing. Petr Kulhánek představil všem přítomným Integrovaný dopravní terminál (dále jen IDT), který slučuje více druhů dopravy, řešící v jednom bodě dopravu jako celek.

Shrnutí informací:

- Evropská unie v současném programovém období na tento druh dopravních staveb umožňuje čerpat poměrně výrazné finanční prostředky
- navrženo 9 variant umístění, odborným posouzením v průběhu 2-3 let vybrány 3 finální varianty (dolní nádraží - vše, ul. Varšavská - vše, část na dolním nádraží a část na ul. Varšavská – rozděleno)
- pro rozhodnutí finálního výběru bylo zadáno zpracování objemové a zastavovací studie, studie je odevzdána a bude projednána z odborného pohledu a všemi institucemi i vlastníky okolních nemovitostí, kterých se to dotýká, včetně ministerstva zdravotnictví (z důvodu léčivých zdrojů)

Na základě podkladů (viz přílohy) byly představeny podrobné informace IDT týkající se dopravy (železniční, silniční), parkování, úpravy Chebského mostu, propojení T. G. Masaryka a ostatních návazností včetně zdrojů financování.

2. Dotazy z minulého setkání, týkající se území dolního nádraží

Kdy proběhl prodej pozemků pod dolním nádražím a komu patřily?

Vlastníkem byly České dráhy, a.s. Prodej proběhl někdy po roce 2000. Město se přihlásilo s finanční nabídkou, ale bylo přeplaceno soukromým investorem.

České dráhy, a.s. určitě měly plán, že postaví nové nádraží, víte, kde mělo být?

Tuto informaci bohužel nemáme.

Kdy bude jasné, co tam vznikne?



Ano, časová prodleva je velká. Investor trošku polevil v zájmu s námi diskutovat o svých plánech. V návaznosti na studii, která byla dokončena před 14 dny, chceme svolat jednání, abychom se posunuli dále.

Na minulém setkání jsme mluvili o tom, že by se tam vytvořila čtvrť, to je idea města?
Ne, to je idea investora. Koncepty investora byly předloženy tři a všechny měly jeden shodný znak - komerční, administrativní a rezidenční zónu.

Myslíte si, že se rezidenční zóna obsadí? Máme tu mnoho domů, ale neobydlených.
To záleží nejen na ekonomice města, ale zároveň na národní ekonomice, také zda bude zájem o město Karlovy Vary jako destinaci. Karlovy Vary se mohou objevit na seznamu kulturního dědictví Unesco. Těch faktorů je mnoho ať pozitivních či negativních.

Myslíte si, že zařazení města na seznam Unesco nemůže být právě ten záporný důvod?
Nemyslím si, že by to mělo být záporným důvodem. Ale musí to být pečlivě projednáno, než se dospěje do jakékoliv realizace.

3. Diskuse k IDT

Při nedávné opravě železničního přejezdu v Tuhnicích došlo k absolutnímu kolapsu dopravy v celém městě, jak to bude probíhat po dobu 5-7 let u tvorby IDT?

Realizace IDT bude v etapách, tudíž vždy bude zajištěna průjezdnost. Kritickým okamžikem bude rekonstrukce Chebského mostu, kdy bude doprava odkloněna přes Tuhnický most a most u Solivárny. Přejezd v Tuhnicích je vnímán jako kritické místo i dnes, proto je již zpracována studie, aby byl přejezd mimoúrovňový, tzn. řešen jako podjezd. V průběhu etapizace musí být dodržena podmínka průjezdnosti, což je otázka dalších stupňů projektové dokumentace a harmonogramu výstavby.

Jak to vypadá s mostem, který má vést k ul. Charkovská?

Tento most je zaveden v územním plánu jako územní rezerva. Současně se zpracováním studie mimoúrovňového železničního přejezdu se zpracovává studie tohoto mostu, který má napojit ul. Charkovská na průtah. Zde se nebude jednat o napojení úrovně, ale mimoúrovňové, aby se dalo napojit do obou směrů. To spolu nese poměrně zásadní technické problémy, zejména ve vztahu k výškovým poměrům. Studie nám má říct, zdali je most realizovatelný, za jakých podmínek, finanční nákladnost a jak nám bude řešit dopravu. To souvisí také s řešením zástavby dolního nádraží, protože nové dopravní zatížení bude potřebovat přemostění řeky Ohře. Zde vzniká spor města a investora, kdo bude odpovědný za postavení mostu. Město zastává názor, že ten, kdo vyvolá dopravní zátěž – investor, musí řešit dopady dopravy a investor má za to, že je to odpovědnost města.

Zajímalo by nás financování celého projektu, debatovali jsme na toto téma ve škole a dozvěděli jsme se na semináři, že z dotací EU má jít na tento projekt 120 milionů, ale jeho celková hodnota je 700 milionů. Nezátíží to město moc finančně?

Celková částka ještě není uzavřená. Odhadované náklady jsou zpracovateli odhadovány v rozmezí 620-750 milionů Kč. Ekonomická rozvaha se nyní zpracovává. Jedna část bude pokryta z evropských fondů, na druhou část, kterou je finančně velmi náročná rekonstrukce Chebského mostu, bychom rádi získali státní podporu, to se týká



i přilehlých komunikací. Železniční zastávku včetně úpravy kolejí si bere na bedra stát a parkovací kapacity jsou možné financovat buď s příspěvím, nebo celé z privátních zdrojů. Odpověď na realizovatelnost nám dá ekonomická studie, která by měla být k dispozici v lednu.

Nezdá se Vám při pohledu na IDT, že je moc roztažený? Tržnice, myslím si, je v současnosti dobře koncipovaná, vše je blízko. Nemůže dojít i k ohrožení cestujících při přestupech MHD a meziměstských linek?

Je pravda, že tento terminál je o něco delší, než je současný nástupní ostrov MHD u Tržnice, ale nijak dramaticky. Navíc je zde městská a meziměstská doprava řešena naproti sobě, v případě přestupu mezi sebou je otázka přechodu na druhou stranu řešena přechodem pro chodce, ale existuje i mimoúrovňová varianta přechodu – nadchod. Vše musí být schváleno 20 odbornými složkami.

Proč je celý IDT vymyšlen jako budova? Bez ní by to bylo mnohem levnější.

To je otázka spíše na autory studie. Na druhou stranu, ukažte mi v republice hezké otevřené autobusové nádraží. Problematické jsou u nich klimatické podmínky a údržba. V případě našeho IDT se jedná o prvotní studii, která ukazuje koncept a filozofii a může se dále upravovat.

Proč na tak důležitý projekt nebylo vypsáno výběrové řízení?

Výběrové řízení na urbanistické a architektonické práce má mnohá úskalí. Dle zákona o veřejných zakázkách se vždy soutěží s ohledem na cenu. A na základě dosavadních zkušeností neznamená nejnižší cena nejlepší výsledek, u těchto studií to platí dvojnásobně.

My jsme šli cestou přímého zadání studiu Hangár právě proto, že jeho účastníci a partneři se dlouhodobě na řešení tohoto problému podílejí, ať už je to ve vztahu k dolnímu nádraží, územnímu plánu nebo dopravy v centru města. A samozřejmě, že jsme řešili i velmi tvrdá cenová ujednání. Každá zakázka architektonického charakteru se oceňuje dle tarifu, v tomto případě předpokládaná cena vycházela na 2,8 milionu Kč, my jsme se s autory domluvili na 1/3 ceně což je cca 900 tisíc. Při zadávání jsme tedy zohlednili cenu, blízkou znalost problematiky, podílení se na jejím řešení a znalost všech okolních vazeb. Z našeho pohledu se jedná o garanci kvalitního řešení, které bude průchodné, reálné a zároveň kvalitně zpracované.

Ale vy jste mohli vybírat z těch návrhů podle kvality a ne podle ceny.

To nelze, nejdříve vy zadáte zadání a poté někdo zpracuje řešení. To není tak, že vám 10 oslovených kanceláří zpracuje studii a vy si pak vyberete.

Tak by to tedy pak nebyla studie, ale nějaký návrh a vy byste si vybrali.

Město zadalo přesné zadání, co jako objednatel žádá.

Nemyslíte si, že je studie zpracovaná poměrně dost špatně? Protože spousta odborníků se vyjádřila, že takto koncipované ty křižovatky být nemohou, jelikož to současná legislativa nedovoluje a spousta dalších připomínek k exteriéru, údržbě atd.

My samozřejmě vnímáme všechny výhrady odborné veřejnosti a není jich málo. Nicméně na všechny věcné výhrady reagujeme vysvětlením.

Toto je opravdu objemová a zastavovací studie, to, že v návrzích interiéry vypadají takto, neznamená, že praktické řešení nebude jiné. Hlavním cílem bylo pojmenovat,



zda tento návrh tímto dopravním řešením je schopen pojmout dopravu, kterou od toho očekáváme nejen dnes, ale i za 20 let. Fyzická realizace je otázka dalších stupňů projektové dokumentace.

Zpracovaná studie musí projít závazným vyjadřováním všech odborných orgánů, včetně dopravních. Pokud studie neobdrží závazná stanoviska v pozitivním slova smyslu, tak pak se dozvíme, že je zpracována špatně. Ale dosavadní výhrady nejsou nijak podloženy, ověřeny a prokázány.

U dolního nádraží je tedy problém v tom, že část pozemků patří soukromému investorovi? Jiný problém tam není?

Je zde ještě jeden problém, týkající se železnice. Aby se dopravní terminál na území vešel, je potřeba tuto železnici buď zatrubnit anebo přeložit. Zatrubnění je nereálné z finančního důvodu a Správa dopravních a železničních cest se na tom finančně nebude podílet. Přeložka je levnější, ale náklady bychom hradili také my a zároveň by se zúžil pás nábřežní plochy, který vnímáme jako důležitou součást středu města.

Přijde mi daleko vhodnější umístění zeleně na místě terminálu než tady v tom místě.

Názorů u takto významné akce je široké spektrum a konkrétní řešení nikdy nedosáhne shodného názoru všech.

Momentálně jsme v situaci, kdy se otázka dopravy bude řešit nyní anebo se dalších 20-25 let řešit nebude.

Ted' to na nás působí tak, že se na jedno místo snaží vměstnat plno věcí, doprava, bydlení, parkování, obchody. Přitom by se mělo jednat částečně o klidovou zónu.

Obchody a pěší zóny tam přece už jsou.

Při rozhodování o umístění IDT hrála velkou roli realizovatelnost řešení a to v současné chvíli na dolním nádraží možné není.

Pokud ministerstvo zdravotnictví sdělí, že hrozí nebezpečí poškození pramenů, bude se tedy jednat o podstatný argument?

Ano, pak by byl konec. Ministerstvo zdravotnictví zpracovává, jakým způsobem je možné toto území zastavět právě ve vztahu k tomu, že v údolí řeky Teplé vede zřidelní zlom a do jaké míry může stavba jakýmkoliv způsobem tuto věc ovlivnit. Teoreticky dle zkušeností z předchozích let si myslíme, že to stavbu neohrozí, ale konečné rozhodnutí bude mít ministerstvo zdravotnictví.

Pokud nastane situace, že studie z nějakého důvodu nedostane podporu od všech dotčených orgánů, že by byla špatně zpracovaná, viz křižovatky, je město připraveno studii reklamovat?

Ano, pokud by se ukázalo v odborném prověření, že studie nesplnila zadání po stránce správnosti technického řešení, tak bychom takové dílo reklamovali. Ale těžko můžeme reklamovat studii v momentě vyjádření Českého inspektorátu lázeňství, že tam být nemůže.

Jak má být široká pěší zóna ve Varšavské ulici? Z dokumentace se jeví dost šedě.

Perspektiva je z každého pohledu jiná. Pokud si to dobře pamatují, tak stejná šíře jako je ul. T. G. Masaryka.



Jaká je vzdálenost mezi parkovacím domem a nejvzdálenějším domem na ul. Varšavská?

Parkování by mělo být řešeno nejen tady, ale i na kraji Chebského mostu. Docházková vzdálenost je nyní spočítána na ne delší než 250 metrů. Pokud dojde ke koordinaci a dohodě s Karlovarskými minerálními vodami, tak celý tento parking může být řešen v tomto území. Což by pak bylo parkování do 100 metrů.

Jak je řešeno odvětrávání v budově IDT?

Budova není úplně uzavřená, středem vede výřez, který je koncipován sice jako možný zasklený a otevírací, ale může být také úplně prázdný. Samozřejmě to řešení je navrženo tak s vědomím toho, že se musí větrat, není to tedy uzavřený prostor, kde budou jezdit autobusy.

Kdy je tento projekt realizovatelný, k jakému roku?

Stávající harmonogram, který máme, nám sděluje, že zahájení stavby by mohlo začít v roce 2018, pokud vše proběhne bez problému. Samotná realizace komplexu je zhruba na 2-3 roky.

Hodí se taková moderní budova do centra města? Váš názor?

Asi nikdy nedosáhneme toho, aby všichni souhlasili nebo nesouhlasili. Mně se to líbí, jde o spojení moderního ducha architektury se současnou zástavbou.

Jak se líbí projekt Mgr. Klsákovi?

Já zápasím se smíšenými pocity a rozhodl jsem se to podpořit, pokud tam nedojde ke stopce týkající se pramenů a lázeňství. Pochopitelně to vnímám do jisté míry jako problém, ale jsem ochoten ho akceptovat, protože si myslím, že je to v současnosti jediné a možné řešení.

Bude možné si někde stáhnout tyto prezentované údaje?

Všechny jsou k dispozici na webu města www.mmkv.cz a v minulém zápise jste obdrželi odkaz, kde naleznete veškeré informace.

<https://mmkv.cz/cs/aktuality/architektonicka-studie-integrovaného-dopravního-terminalu>

Kde bude náhradní terminál po dobu realizace nového IDT, pokud tedy dojde k realizaci?

Ten by byl řešitelný na dolním nádraží.

Můžete rozvést informaci o vlako-tramvajích?

V současnosti Karlovými Vary vedou 3 železniční tratě. Tyto tratě procházejí přes hustě obydlené oblasti, ale zastávek mnoho není. Část proudu, který dnes využívá MHD, by bylo možné odklonit na železniční trať, která by suplovala MHD.

Je alternativní varianta k vytvoření náměstí jinde?

Nejvíce úvah vytvořit plnohodnotné náměstí jako alternativu je v prostoru u hlavní pošty. Jedná se o prostor, kde by byla přirozená frekvence lidí. Velikostně by to také splnilo svou úlohu. Historicky se jedná o místo, kde docházelo ke shromažďování obyvatel Karlovarska.



Před rokem byl zveřejněn návrh studie k prostranství u Thermálu, kde náměstí mělo formu plošiny.

Ano, studie existuje. Návrh byl předložen ministerstvu financí, což je vlastník ploch a pro ně je prioritou rekonstrukce hotelu Thermal, prostranství bude řešeno na posledním místě, tudíž odloženo na neurčito.

4. Úkol pro žáky/studenty

Připravit si doplňující dotazy, případně návrhy k integrovanému dopravnímu terminálu.

5. Téma na příští setkání

Vřídelní kolonáda.

Termín dalšího zasedání:

25. 1. 2017, od 12:45 hod.

Místo zasedání:

Magistrát města K. Vary - 5. patro