



Zápis ze setkání se zpracovatelem SUMP a GD Karlovy Vary

Projekt „Strategické plánování udržitelné městské mobility“ financovaný z Operačního programu Zaměstnanost
Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002839

Datum a čas konání: 13. 6. 2018, 17:00

Místo konání: Alžbětina lázně - společenský sál, Smetanovy sady 1145/1, Karlovy Vary

Zástupci zpracovatele:

Ing. Pavel Roháč – jednatel společnosti UDIMO s.r.o.

Ing. Pavel Roháč ml. - společnosti UDIMO s.r.o.

Jednání bylo zahájeno v 17:00, kdy všechny přítomné uvítal tiskový mluvčí města Bc. Jan Kopál a radní města Martin Dušek, po té předal slovo Ing. Pavlu Roháčovi, který seznámil přítomné s výstupem projektu, jehož předmětem je zpracování dokumentu Plán udržitelné městské mobility a Generelu dopravy Karlovy Vary dle přiložené prezentace – příloha č. 1. Dokument je již před dokončením a připomínky z veřejného projednání zasláné do 14 ti dnů po veřejném projednání budou do dokumentu zapracovány.

Dotazy a diskuze:

1) **Otázka:** Bude střední polokruh – přeložka silnice II/220 (malý okruh) navazovat na dálnici na novou dálnici z Prahy?

odpověď: Ing. Roháč – stát v rámci dostavby D6 postaví úsek směrem od Olšových Vrat do křižovatky v kategorii D2. Zatím je to vzdálenou vizí, se kterou je potřeba uvažovat. Dojde k přestavbě uzlu. Je vytvářena krajská studie, která tuto přestavbu řeší.

2) **Otázka:** Zamýšlený střední polokruh bude poměrně malá komunikace, nedají kamiony přednos průtahu?

odpověď: Ing. Roháč – kvalita středního polookruhu bude mít vliv na řadu dopravních módů. Pokud bude připuštěno snížení rychlosti na průtahu, předpokládá se, že doprava se rozdělí. Záleží na kvalitě a podmínkách. V dopravním modelu se existence středního obchvatu projevila jako prospěšná.

3) **Otázka:** Množství zpracovaných dat a analytických podkladů je úctyhodný materiál zpracovaný s velkou pečlivostí v tak krátkém čase. Podaří se Vám z toho vyvodit správné záměry, abyste se neztratili v množství dat? Předpoklad 50 000 obyvatel není správný a je potřeba počítat s větší motorizací – osídlení K. Varů je velmi řídké. Střední polokruh by měl být veden v podzemí. Ve srovnání s ostatními městy není situace v automobilové dopravě v KV kritická, nedostatek parkovací kapacity na sídlišťích funguje jako přirozený regulátor a dochází k vylidňování sídlišť.

odpověď: Ing. Roháč – jedna z variant středního polokruhu počítá s tunelovou verzí (informace z KÚ - Karlovarského kraje). Je nutné rozlišovat automobilizaci od mobility. Pro dopravní koncepci byla stanovena hodnota 50 000 obyvatel v rámci větší jistoty (menšího rizika). V datech se jako zpracovatel neztratíme, rizikem bude, aby Magistrát města Karlovy Vary s ním uměl dále pracovat,





dokument udržet a dále ho aktualizovat. Ing. Roháč s tvrzením ohledně situace v dopravě souhlasil – není kritická.

4) **Otázka:** Jaký je smysl propojení Západní a Sokolovské ul. „Knollovým“ mostem?

odpověď: Ing. Roháč – základní smyslem je nové přemostění řeky Ohře a propojení s průtahem města a odlehčení dopravy v oblasti Chebského mostu. S majitelem soukromých pozemků, kterých se nové přemostění týká, jsme v kontaktu.

5) **Otázka:** Problém s automobilovou dopravou je nejvíce v lázeňské čtvrti (Sadová, Zahradní ulice), pokud projíždí právě popelářský vůz nebo kočár s koňmi. Zde by se problémy s dopravou měly řešit primárně.

odpověď: Ing. Roháč – souhlasil a potvrdil, že v lázeňské čtvrti je doprava neúnosná a je potřeba zásadní regulace.

6) **Otázka:** Problematika rezidenčního parkování – v případě, že město chce zavést rezidenční parkování a Plán udržitelné městské mobility také, může tento systém parkování být bojkotován dopravní policií (střet zájmů na základě zákona o pozemních komunikacích) a lze zavést rezidenční parkování jen na části komunikace?

odpověď: Ing. Roháč – Bohužel této problematice detailně nerozumím, co se týká zákona o pozemních komunikacích. Už během předchozího jednání na Magistrátu města Karlovy Vary (12.6.2019) proběhla diskuze s vedoucí odboru dopravy a v řešení této problematiky jsme si neporozuměli. V případě místních komunikací je vlastníkem město a svou vyhláškou si udělat vlastní regulaci. Policie už by neměla být nejsilnějším hlasem. Z mého pohledu to určitě jde, co se týká dotazu, zda lze zavést rezidenční parkování jen na části komunikace.

7) **Otázka:** Byly řešeny v rámci dokumentu i jiné módy dopravy než jen automobilová doprava, protože v rámci prezentace se zdá být právě řešena převážně automobilová doprava a ostatní módy dopravy jsou vyjádřeny jen procentuálně a nic konkrétního?

odpověď: Ing. Roháč – v rámci dokumentu jsou ostatní módy dopravy předpoklady vyjádřeny procentuálně a následně jsou transformovány do opatření. Město Karlovy Vary si v rámci zadání objednalo pouze model individuální automobilové dopravy nikoli multimodální model dopravy. Kapitola k IAD je obsahově největší z toho důvodu, že územní plán disponuje velkým množstvím rozvojových námětů pro automobilovou dopravu a naším úkolem na základě zadání bylo, abychom dali městu odpověď, zda náměť je v pořádku či nikoli.

8) **Otázka:** Na posledním veřejném projednání bylo uvažováno o průtahu na pravém břehu Ohře?

odpověď: Ing. Roháč – Komunikace „pravobřežka“ se nachází soukromém pozemku, v důsledku tohoto faktu a po předchozích jednáních jsme od původního návrhu ustoupili a navrhuje již jen část této komunikace, která pomůže zklidnit dopravu na pravém břehu Ohře.

9) **Otázka:** Uvažovalo se o protažení železnice z Bochova do Karlových Varů?

odpověď: Ing. Roháč – na to bohužel nemohu odpovědět.

10) **Otázka:** Při dojíždění za prací z Andělské Hory do Makra v Jenišově trvá cesta autem 15 minut a stojí cca 22,- Kč. Může tomu MHD konkurovat?

odpověď: Ing. Roháč – v dokumentu se zmiňujeme o tarifu jízdného v MHD, který neodpovídá současným podmínkám a průměrným přepravním vzdálenostem a pro ty, kteří dojíždějí autem, není





vždy zajímavá. Dokument obsahuje návrh, aby se město zabývalo možnostmi nad tzv. krátkou jízdenkou.

11) **Otázka:** Reflektuje dokumentu předpokládaný nárůst návštěvnosti v souvislosti se vstupem do UNESCO, a zda existují návrhy, kam budou autobusy směřovány?

odpověď: Ing. Roháč – dokument samotný tuto problematiku samostatně neřeší, může být doplněno odstavcem v kapitole Doprava v klidu. Problematikou UNESCO se zabývá Kancelář architektury města KV°.

12) **Otázka:** Spolupracujete se zpracovateli krajské studie dopravy?

odpověď: Ing. Roháč – 27.6.2019 jsme pozváni krajem na koordinační schůzku, kde bychom měli diskutovat o technických možnostech středního polokruhu. První jednání s krajem proběhlo již přibližně před třičtvrtě rokem a oba dokumenty vznikají koordinovaně.

Občané několikrát poděkovali za dosavadní práci na dokumentu a ocenili práci spol. UDIMO s.r.o.

Ing. Roháč dále poznamenal, že dokument je ve fázi finálních diskuzí a v dokumentu se objeví jisté korekce ve smyslu upřednostnění nebo upozadění některých záměrů. Toto již bude práce Magistrátu města, aby si vytvořilo vlastní scénáře k nastartování změn v myšlení lidí.

Město pro regulaci mobility má jen dvě možnosti – změny v MHD a změny v parkování.

Informace o zpracování dokumentu Plánu udržitelné městské mobility a Generelu dopravy a jeho poslední verze jsou dostupné na webových stránkách www.mobilita-karlovyvary.cz. Prostřednictvím těchto stránek mohou občané města komunikovat se zpracovatelem dokumentu i mimo veřejná projednání.

V Karlových Varech dne: 20. 6. 2019

Zápis zpracovala: Ing. Ivana Síbrtová, Magistrát města Karlovy Vary - odbor strategií a dotací

