



## Zápis z jednání operativní pracovní skupiny *SUMP a GD* k projektu: „Zpracování Plánu udržitelné městské mobility“

Datum, čas, místo	Počet přítomných členů	Zúčastnění
12. 12. 2018, 9:00 Karlovy Vary	11	viz prezenční listina
<b>1. Projednané záležitosti</b>		
<p>Pan Petr Kropp uvítal všechny přítomné a poté začala diskuze.</p> <p>Martínek – město Karlovy Vary nevytváří podmínky pro mladé, kteří se po studiu vrátí do KV a poté zase odejdou jinam a v KV nezůstanou. Příležitostí pro kraj je polygon BMW.</p> <p>V. Tůma se ještě vrátil k analytické části a vznesl připomínku, že z minulých jednání zůstalo nezodpovězeno několik otázek:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) jakou strategii město použije k posílení udržitelné dopravy?</li><li>2) s jakým počtem lidí pracovat?</li><li>3) další otázka souvisí s tím, jak budou lidé utíkat z hromadného bydlení do individuálního?</li></ol> <p>Toto jsou zásadní otázky, které jsou zásadními vstupy pro návrhovou část a doposud zůstaly nezodpovězeny.</p> <p>I.Richtr je přesvědčen, že způsob bydlení (hromadné x individuální) občanů jsou objektivní záležitosti, které městská správa nemůže ovlivnit.</p> <p>P. Kropp oponoval I. Richtrovi, že prostřednictvím územního plánu toto je možné ovlivnit.</p> <p>V. Tůma – město by se mělo snažit obyvatele města ovlivňovat tak, aby měli větší zájem ve městě zůstat. S tím souhlasil i P. Kropp.</p> <p>J. Musil také souhlasil, že město má možnosti pracovat se svým územím a preferovat konkrétní formy bydlení.</p> <p>V. Tůma si myslí, že současný trend směřuje k nájemnímu bydlení.</p> <p>J. Musil se domnívá, že konkrétní zjištěná a predikovaná čísla nejsou podstatná. Je třeba získat celkovou představu o tom, jaká dopravní práce se vykonává a jak má dopravní systém fungovat (účel průtahu, radiály). Bokem by měla zůstat lázeňská část, která je svébytná a soustředit se na</p>		



hlavní proudy.

P. Martínek – důležitá záležitost je skloubit organizaci dopravy ve městě a dopravy v klidu (navázání parkovacích ploch na dopravní systém) – tato poznámka směřovala k současné parkovací ploše u Dolního nádraží a množství zaparkovaných autobusů. A součástí dokumentu by mělo být i řešení parkovacích ploch pro autobusy.

J. Mráz – parkovací plochy pro turistické autobusy jsou zajištěny, problém je s linkovými autobusy. V budoucnu musí být součástí IDT i odstavná plocha pro linkové autobusy pro cca min 25 busů (z důvodu ekonomických i ekologických co nejlíže terminálu).

V. Tůma – do budoucna, ať bude dopravní terminál kdekoli, by měly být přejezdy pro autobusy na odstavnou plochu co nejkratší. Průtah by měl být nejprůtočnější komunikací ve městě, aby to nespádalo přejet na pravý břeh. S tím souvisí i počet mostů a možností najet na průtah (více mostů - atraktivnější a komfortnější doprava). Pokud by došlo k omezení dopravy přes Chebský most pro individuální automobilovou dopravu, byt' zklidnění dopravy je žádoucí, tak by mohlo dojít k omezení možností pro osobní auta najet na průtah v rámci městských cest. Chebský most by měl být i pro linkovou autobusovou dopravu vedle MHD. V případě pouze jednostranného napojení Charkovského mostu vyvstává otázka, jestli takové řešení v poměru k vynaloženým investicím je ekonomické. Každý most by měl mít oboustranné napojení. Další připomínka V. Tůmy směřovala k tomu, že v analytické části dokumentu, nebylo dosud řešeno životní prostředí. Dále navrhnul, aby na průtahu byla snížena rychlost na 50 km/hod – dojde ke snížení hluku a emisí, doprava zůstane plynulá. V. Tůma doplnil, že nový most by měl být symbolem města a měla by být na něj udělána architektonická soutěž.

P. Kropp – aspekt životního prostředí by v návrhové části neměl být opomenut.

I. Síbrtová – součástí dokumentu je SEA - vyhodnocení vlivu na životní prostředí.

O. Homolka – průtah by měl být více vnímán a používán jako městská komunikace a stavba a napojení Charkovského mostu je žádoucí. Provoz na průtahu by měl být přizpůsoben městskému provozu. Širší centrum – není možné sem přivádět další dopravu, proto by tomu mohl sloužit Charkovský most a Chebský most by měl být využit pro autobusovou dopravu. Škoda, že není využíván Drahovický most.

P. Martínek – zpochybňuje výpočet tranzitu přes průtah vzešlého z dopravního průzkumu - tranzit je určitě více než 15% (odhaduje 20-25%). Vedle průtahu je i další kritická trasa na Starou Roli a dále Nejdek. Za ArchaVary se P. Martínek domnívá, že by pomohl odklon dopravy na Nejdek od Prahy, Ostrova a Sokolova, aby nebylo nutné jezdit přes průtah. Vidí problém v tom, že se nepodařilo prosadit Bohatickou spojku, propojení na Závodní ulici kolem krajského úřadu. V dokumentu není zahrnuta varianta propojení Žalmanova a Toužimi a její dopad na dopravu přes Karlovy Vary. Postupnými kroky by dala propojit trasa Drahovice – tunelem přes Bohatice až k silnici č. 220 jako tzv. malý obchvat,



kteřá by absorbovala nežádoucí tranzit na Nejdek.

P. Kropp - toto již ing. Roháč navrhnul.

J. Froněk – předpokládal, že rozpoutá diskuzi v rámci pracovní skupiny, zaslanými připomínkami k návrhové části, kde navrhoval etapizaci projektů a další řešení.

J. Kaválková – s tranzitem je potřeba do budoucna počítat (horizont 50 – 100 let). Řešení variant radiál a obchvatů – každé řešení bude předpokládat jiného investora (v závislosti na typu – stát, kraj).

I. Richtr – P. Martínek poukázal na záležitosti, které jsou již zafixovány v územně plánovacích dokumentacích. Je potřeba pokročit dál a přemýšlet o strategii dopravy a etapizaci.

P. Kropp – zhodnotil, že z předchozí diskuze vyplynulo, že zlidštění průtahu je žádoucí a dále je potřeba nastavit alternativu obchvatu.

J. Kaválková – také vnímá velký deficit v analytické části ve spočítané tranzitní dopravě. Co není tranzitem dnes, by se mohlo s lepším řešením obchvatu stát tranzitní dopravou v budoucnu.

O. Homolka – do budoucna bude průtah dělat větší problémy. Všude se dělají obchvaty a v KV prochází všechna doprava přes centrum města – způsobuje hlukovou a emisní zátěž.

J. Froněk – měli bychom vycházet z reality. Obchvat je záležitostí na 30 – 50ti let. Měli bychom se soustředit na rok 2025 – 2030, na obchvat nechat územní rezervu a řešit to, co je teď reálné.

J. Musil – pokud ve městě bude vůle a bude všeobecná shoda, tak je možnost za vytýčeným cílem jít některé věci změnit.

I. Richtr – všechny negativní aspekty chceme řešit najednou, některé jsou proti sobě. Průtah – na jednu stranu chceme funkce průtah oslabovat a na druhou posilovat. Vytěžme průtah na maximum – nezvyšovat rychlost, nestěžovat si na ekologii. Obchvat můžeme řešit, až bude průtah přetížen a ekologicky neúnosný.

P. Kropp – ekologii musíme řešit už teď.

J. Froněk – lze snížit akorát rychlost, což by omezilo hluk.

E. Pavlasová – ŘSD zpracovává hlukové studie.

Následně proběhla diskuze k hlukovým mapám a studiím a V. Tůma zdůraznil, že KV by měly mít hlukovou mapu se všemi zdroji hluku a



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

překážkami, která by měla být součástí 3D modelu města. Hluková mapa by měla být podkladem pro hygienu. A dále v této souvislosti V. Tůma narazil i na členství KV v UNESCO. Otázka prostředí města, by mohl být argument.

P. Kropp – otázka, jaké chceme mít město, není jen záležitost v souvislosti s UNESCO. V centru města jsou i rekreační plochy podél Ohře, na které má průtah dopad, je zde i areál bývalého pivovaru, který má do budoucna potenciál. Je potřeba mít jasná data ohledně hlukové zátěže.

P. Martínek – hlukové mapy nejsou relevantní podklad, nemají odpovídající vypovídací hodnotu.

J. Musil – v souvislosti s členstvím v UNESCO můžeme předpokládat nárůst turistiky a s tím související dopravy. Město KV bude muset dodržovat soubor opatření, aby neohrozily své členství.

P. Martínek – UNESCO – je zde riziko, že v důsledku členství se město změní z lázeňského města na cíl jednodenní turistiky a charakter lázeňského města bude potlačen.

J. Musil – nárůst dopravy bude mít dopad na okrajové části KV, kde žije většina obyvatel města a do centra jezdí jen za prací. Park okolo řeky je jedinečný prostor, jak město spojit, kde by do budoucna mohl být cíl v blízkosti centra pro obyvatele z okrajových částí a průtah zde hraje negativní roli.

I. Richtr – geografický informační systém a hluková mapa – potřeba personálně posílit útvar, který by více spolupracoval s krajem apod. V GIS je už téměř dostupný prostorový model města i hluková mapa. Výstupy jsou v takové kvalitě, jak byly zadány. UNESCO – nepokrývá celé město, ale městskou památkovou rezervaci, která byla rozšířena z původní městské památkové zóny. Proto je I. Richtr zásadně proti jakékoli dopravě v této zóně. Je potřeba posílit parkovací domy v lokalitách u galerie, ul. Polská, Horní nádraží, Dolní nádraží.

O. Homolka – parkování je řešitelný problém, zásadní je průtah. Pro parkování najdeme vždy nějaké plochy a nějaký systém. Snížení rychlosti má pozitivní vliv.

V. Tůma – úlohou pracovní skupiny je být partnerem pro objednatele a mělo by být řečeno, co by mělo být do dokumentu doplněno:

- 1) dokument by měl vzít v úvahu nárůst tranzitu v budoucnu
- 2) varianta pro případný vstup do UNESCO
- 3) napojení Charkovského mostu by mělo být oboustranné

Do lázeňské části by měly umístěny body zájmu i pro ostatní obyvatele KV, aby město nebylo rozdělené. Možností je vpuštění MHD, již posledně navrhované Ing. Roháčem, formou minibusu – elektrobusu. Zásobování – město by mohlo trvat na tom, aby centrum bylo



zásobováno elektrodopravou i za cenu toho, že se bude zboží někde překládat a zajišťovat centrálně (město zajistí formou např. vlastního depa, městského podniku).

J. Froněk – město by mělo jít příkladem a např. čištění města, svoz odpadů by mělo být zajištěno elektromobily.

S tímto názorem vyjádřila většina přítomných souhlas a rozvinula se debata o omezení vjezdu do vnitřní lázeňské zóny.

O. Homolka – mělo by se jednat i s podnikateli, kteří ve vnitřní lázeňské zóně podnikají.

P. Martínek – neměli bychom být tak upjatí ve vztahu k lázním, protože město má z jejich činnosti zanedbatelný příjem. Je potřeba dát větší důraz na ostatních 30 000 obyvatel. Abychom nedopadli jako Český Krumlov a nebyli jen skanzen. Další omezení bude UNESCO.

I. Richtr – vidí těžiště potřeby v tom, vytvořit postupovou strategii pro nejpálčivější problémy a věci neřešitelné v tomto momentě posunout na další generace.

J. Froněk – předpokládal, že proběhne diskuze k zaslaným připomínkám a narazil na nepřipojení Drahovického mostu na průtah, ze kterého se rozvinula další diskuze, ohledně současného statutu průtahu jako rychlostní komunikace.

P. Martínek – mělo by být řečeno, zda oprava a připojení Drahovického mostu je reálné či nikoli a v důsledku toho by byla snížena hluková zátěž. Doposud nebyla předložena žádná čísla a exaktní údaje (i ohledně přínosu lázní pro město).

J. Musil – exaktní čísla nevypovídají o kvalitě života. Elektromobilita – toto téma je do budoucna velmi nosné.

P. Kropp – již proběhly diskuze s ČEZ a ti jsou ochotní i v centru postavit dobíjecí stanice, nutné zajistit pozemek apod. Je otázka legislativy do jaké míry může vjezd do VLC omezit.

E. Pavlasová – nutné projednat s vedením města.

V. Tůma – KV by měly být průkopníkem v elektromobilitě.

J. Kaválová – poznamenala, že i na městě jsou určití lidé, kteří pracují a plánují v krátkodobém horizontu a jsou určití lidé, kteří musejí plánovat a mít vize na desítky let dopředu, ale to nejde proti sobě, to se má vzájemně doplňovat. Z toho vyplývá, že když se teď nedá nic prosadit proti ŘSD. Do budoucna to může být jinak a uvedla příklad z jiného města, kdy se na základě existence kvalitní koncepce podařilo zvrátit rozhodnutí o realizaci projektu SŽDC.

J. Froněk – pro město je důležité mít spojení s hlavním městem. Ministerstvo dopravy uvažuje o železniční propojce, která by měla zkrátit jízdní



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost

dobu z KV do Prahy a úloha dráhy bude do budoucna posilovat. U Horního nádraží by měl být větší parking.

P. Kropp – úloha Horního nádraží je důležitější a možná by se mělo uvažovat o terminálu právě tam.

V. Tůma – zasílané připomínky bychom měli v rámci jednání pracovní skupiny společně probírat a prodiskutovat, abychom si vytvořili společný názor, který pak předáme zpracovateli.

Během jednání O. Homolka navrhnul, aby zvukové záznamy pořizované během jednání byly veřejně dostupné namísto pořizování zápisů.

### **Závěr jednání**

**Během jednání vzešlo několik bodů, na kterých se členové pracovní skupiny shodli a dokument SUMP a GD by je měl zohlednit:**

- 1) Zklidnit průtah městem – omezení rychlosti na 50 km/hod
- 2) dokument by měl vzít v úvahu nárůst tranzitu v budoucnu
- 3) varianta pro případný vstup do UNESCO
- 4) napojení Charkovského mostu by mělo být oboustranné
- 5) rozvoj elektromobility ve městě

### **Přílohy:**

1. Prezenční listina

**V Karlových Varech dne 13. 12. 2018**

**Zpracovala:** Ivana Síbrtová