



Ing. Luděk Bartoš
Tyršova 648
353 01 Mariánské Lázně
tel./fax: 354 621 788
bartos@edip.cz

03-01

MARIÁNSKÉ LÁZNĚ NÁVRH ŘEŠENÍ DOPRAVY V CENTRU MĚSTA



LISTOPAD 2004

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
2. ÚVOD	4
3. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ.....	5
4. HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVY	6
5. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY	20
6. SOUČASNÝ STAV	22
6.1 Dopravní systém	22
6.2 Automobilová doprava.....	23
6.3 MHD.....	34
6.4 Pěší doprava	36
6.5 Cyklistická doprava.....	39
6.6 Ostatní	40
6.7 Závěry z dotazových průzkumů	42
6.8 Analýza dopravní nehodovosti.....	44
6.9 Celkové zhodnocení současného stavu.....	47
7. ZÁVĚRY Z PLATNÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU	48
8. DOPRAVNÍ POLITIKA.....	50
9. NÁVRH.....	51
9.1 Dopravní systém	51
9.2 Automobilová doprava.....	53
9.3 MHD.....	63
9.4 Pěší doprava	65
9.5 Cyklistická doprava.....	67
9.6 Ostatní	70
10. PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB A OPATŘENÍ	72
11. ZÁVĚR	73
12. DOKLADOVÁ ČÁST.....	74
13. PODKLADY	75
14. TABULKOVÉ A TEXTOVÉ PŘÍLOHY	77
15. GRAFICKÉ PŘÍLOHY	78

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název zakázky: Mariánské Lázně, Návrh řešení dopravy v centru města

Číslo zakázky: 03-01

Objednatel: Město Mariánské Lázně
Odbor životního prostředí a komunálních služeb

IČO: 00254061

adresa: Ruská 155, 353 30 Mariánské Lázně

Zhotovitel: Ing. Luděk Bartoš

IČO: 43278183

sídlo: Tyršova 648, 353 01 Mariánské Lázně

tel./fax/e-mail: 354 621 788, dip@iol.cz

Spolupráce: EDIP s.r.o.

IČO: 25462482

sídlo: V Horkách 101/1, 460 07 Liberec 9

tel./fax/e-mail: 485 152 024, edip@edip.cz

Zpracovatelé: Ing. Luděk Bartoš – vedoucí úkolu

Ing. Vladislav Rozsypal

Ing. Jan Martolos

Mgr. Ivana Hřebačková

Ing. Pavel Graca

Termín dokončení: listopad 2004

2. ÚVOD

Úvodní komentář

Obsahem této studie je návrh řešení dopravy v centrální a lázeňské části města Mariánské Lázně. Návrh je zpracován na základě objednávky Městského úřadu Mariánské Lázně, odboru životního prostředí a komunálních služeb.

Práce na návrhu dopravního řešení probíhaly v letech 2002 až 2004 v několika vzájemně navazujících krocích:

1. Zpracování dopravní části územního plánu.
2. Dopravní průzkumy (i s využitím starších průzkumů): automobilové dopravy (viz zprávy [16], [18], [22] a [23]), parkování (viz [16]), MHD (viz [19]) a cyklistické dopravy (viz [20]).
3. Anketní průzkum názorů občanů na řešení dopravy ve městě [21].
4. Vypracování, projednání a schválení Zásad dopravní politiky města Mariánské Lázně [5] (schváleno Zastupitelstvem města dne 8.4.2003).
5. Vypracování konceptu návrhu řešení a jeho projednání v odborných komisích města.
6. Návrh řešení dopravy.

Předkládaný návrh je návrhem kompromisním a zohledňuje problematiku dopravy v Mariánských Lázních z různých úhlů pohledu. Jeho výsledná podoba odráží výsledky řady projednávání v odborných komisích města, odborech městského úřadu, se státními orgány i jednotlivci zajímajícími se o dopravu v Mariánských Lázních.

Řešení nebude moci být nikdy funkční, nepřijmou-li ho za své zástupci města i občané. Vzhledem k nutné regulaci automobilové dopravy musí být chápán ne jako nástroj omezení, ale jako nástroj rozvoje a zvýšení atraktivity lázeňského města.

Tato studie se zabývá pouze systémovým řešením problematiky dopravy. Skutečné realizaci navrhovaných staveb proto musí předcházet dopracování návrhů do podrobnosti technické studie, případně projektové dokumentace (ve vybraných architektonicky citlivých místech navíc studie architektonicko-urbanistické).

Platnost

Návrh je zpracován jako územně plánovací podklad, který není z hlediska stavebního zákona závazný. Avšak vzhledem k širokému konsensu s navrhovaným řešením reprezentovaným souhlasem Zastupitelstva města a řadou souhlasných vyjádření dotčených organizací se předpokládá jeho všeobecné uplatnění při rozvoji dopravního systému v řešeném území.

Cíle

V zadání studie byly objednatelem stanoveny hlavní cíle řešení:

1. Snížit celkový objem automobilové dopravy v centrální (lázeňské) části města.
2. Zvýšit atraktivitu města pro pěší (občany i návštěvníky), aby nebyli obtěžováni auty (jedoucími i parkujícími) a z toho plynoucí zvýšení jejich bezpečnosti (nebo pocitu bezpečnosti).
3. Parkování umožnit pouze v místech, kde nevadí jiným funkcím města a zvýšit atraktivitu zachytných parkovišť (včetně vytipování vhodných lokalit pro další parkoviště).

Rámec

Hlavní těžiště tohoto návrhu je (v souladu se zadáním) soustředěno do řešení automobilové dopravy (v pohybu i v klidu), která je v současnosti nejtěživějším problémem v řešeném území.

Ostatní druhy dopravy (MHD, pěší a cyklistická) jsou v systémové rovině popsány pouze obecně a jejich návrh se soustřeďuje spíše na spolupůsobení dopravního systému jako celku.

3. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Popis města

Město Mariánské Lázně je lázeňským městem ležícím 15 km od státní hranice s Německem. Rozkládá se v údolí obklopeném od západu přes sever k východu lesními porosty. Z velké části je město tvořeno parky a ozeleněnými plochami.

Město lze rozčlenit na dvě části: na severní lázeňskou část (s kolonádou, hotely, restauracemi, drobnými obchody apod.) a na jižní (s převažujícím bydlením, obchodními centry a službami).

Kromě své významné lázeňské funkce je i oblíbeným výletním cílem turistů jak z Česka, tak i ze zahraničí.

Řešené území

Tato studie navrhuje v souladu se zadáním řešení dopravy pouze v centrální a lázeňské části města. Hranice řešeného území je zobrazena v **příloze 2** a je vedena ulicemi: od jihu – Chebská a Máchova; od východu – park pod tenisovými kurty, Anglická, Dusíkova; od severu – Ibsenova, Chopinova; od západu – Pramenská, Ruská a Tyršova.

Řešené území bylo pro účely podrobnější analýzy rozčleněno na 15 dopravních oblastí. Jejich hranice byly stanoveny zejména s ohledem na dopravní napojení každého objektu (viz **přílohu 2 a přílohu T.2**).

Demografické údaje

Mariánské Lázně čítají celkem 14 613 obyvatel (údaje ČSÚ ke dni 1.1.2002).

Spádová oblast města (tj. oblast do vzdálenosti cca 15 km od města, zahrnující okolní obce, které jsou s Mariánskými Láznemi významně propojeny z hlediska pracovních příležitostí a nákupních možností) zahrnuje celkem cca 34 000 obyvatel (včetně obyvatel Mariánských Lázní) – viz **přílohu T.1**.

Podle údajů ČSÚ [údaje z Celostátního sčítání 2001] dojíždí denně do Mariánských Lázní za prací nebo do škol celkem 3 271 lidí. Naopak z Mariánských Lázní denně vyjíždí za stejným účelem celkem 1 568 obyvatel, což je 11% všech obyvatel. Do Mariánských Lázní tedy dojíždí dvakrát tolik lidí než kolik jich denně vyjíždí – viz **tabulku 1 a 2**. Podrobné údaje pro jednotlivé obce spádové oblasti jsou obsahem **přílohy T.1**.

<i>Místo dojížd'ky</i>	<i>Do zaměstnání denně</i>	<i>Do škol denně</i>	<i>Celkem denně</i>	<i>% z počtu obyvatel ML</i>
v rámci okresu Cheb - celkem	687	122	809	5,5%
do jiných okresů - celkem	599	108	707	5,0%
v rámci ČR - celkem	1 286	230	1516	10,5%
do zahraničí - celkem	47	5	52	0,5%
Celkem	1 333	235	1 568	11,0%

Tabulka 1 – Denní vyjížd'ka z Mariánských Lázní za prací a do škol

<i>Místo vyjížd'ky</i>	<i>Do zaměstnání denně</i>	<i>Do škol denně</i>	<i>Celkem denně</i>
z okresu Cheb - celkem	1505	745	2 250
z jiných okresů - celkem	601	420	1 021
Celkem	2 106	1 165	3 271

Tabulka 2 – Denní dojížd'ka do Mariánských Lázní za prací a do škol

V řešeném území žije v současné době 3 123 obyvatel (zdroj: Městský úřad Mariánské Lázně - evidence obyvatel, 2004). Přehled ostatních charakteristik zjištěný místním šetřením a průzkumem s rozdělením do dopravních oblastí je obsahem **přílohy T.2**.

4. HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVY

Historie vzniku komunikační sítě v okolí města

Území patřilo již od středověku k panství mocného premonstrátského kláštera v Teplé a bylo až do 18.století pokryto lesem.

Na Müllerově mapě Čech z roku 1720, prakticky prvním zcela věrohodným mapovém podkladu pro celé Čechy, je v okolí Mariánských Lázní vyznačena zemská silnice v trase z Plzně přes Stříbro, Planou, Chodovou Planou a Velkou Hleďsebi do Chebu. Přes samotné území dnešního města žádná významná cesta dlouho nevedla.

Naštěstí už v počátcích vývoje lázeňské osady na začátku 19. století vstoupil do jejího růstu pevný urbanistický koncept, který v centrální části města prakticky přetrval dodnes. Jeho podstatou se stal jedinečný princip zástavby po obvodu rozsáhlé plochy parku. Západní strana byla ve shodě s modelací terénu vytyčena jako přímka. Z ní se časem vyvinula reprezentační tepna, nynější Hlavní třída.

Na počátku 30.let 19.století byl rozvoj lázní podpořen jejich napojením na síť císařských silnic, budovanou v českých zemích podle na svou dobu velkorysého konceptu už od poloviny století osmnáctého.

- ✓ Samotná nová chebská silnice byla budována v rozmezí let 1812–1835 (úsek Velká Hleďsebe – Cheb 1812–1835, Drmoul – Velká Hleďsebe 1816–1820, Drmoul – Planá 1826–1832, Planá – Stříbro 1814-1831).
- ✓ V roce 1831 byla postavena spojka k chebské silnici do Velké Hleďsebe.
- ✓ Zcela nová císařská silnice zamířila do Karlových Varů; v letech 1827–1832 dospěla do Rájova, zcela dokončena však byla až v rozmezí 1854-1860.

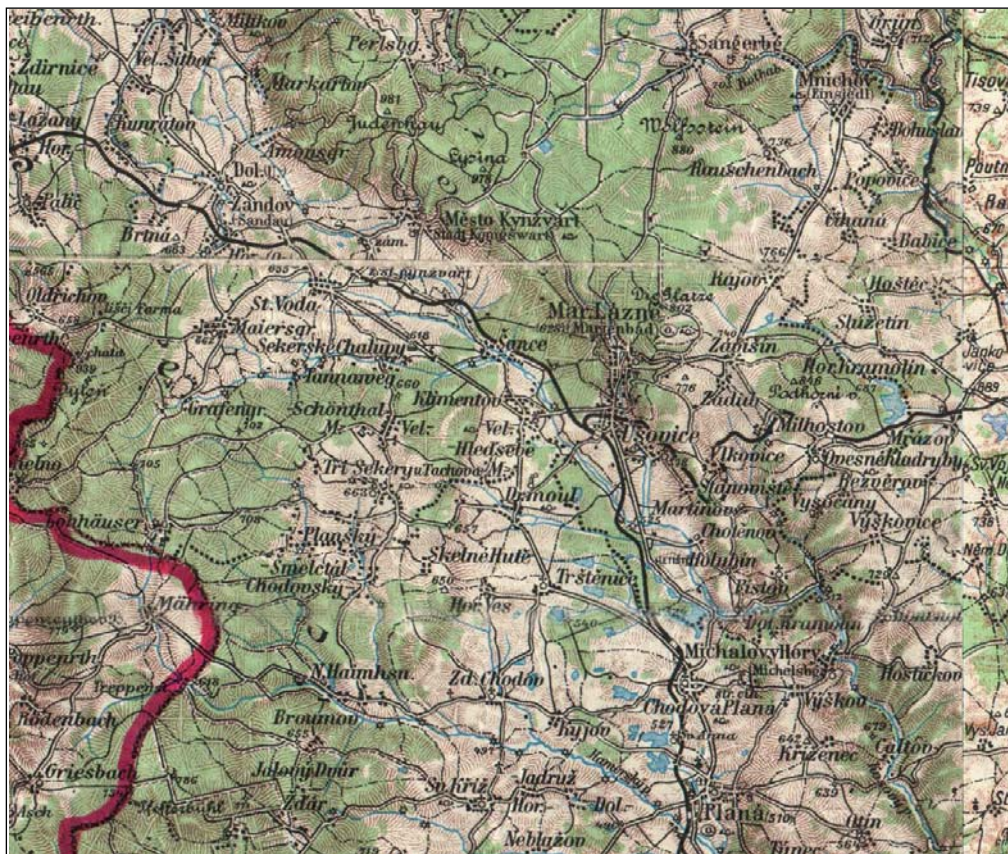
V roce 1832 byla dokončena spojka do Hamníků, což umožnilo, aby dvorní kočáry z Prahy do Chebu projížděly menší oklikou přes město.



Obr.1:
Výřez z
Kreybichovy
mapy Plzeňského
kraje z roku 1830

Zmíněné císařské silnice zachycuje již Kreybichova mapa Plzeňského kraje z roku 1830 (obr.1). Kromě nich jsou zde zachyceny i lokální cesty:

- ✓ přímá cesta z Mariánských Lázní do Rájova,
- ✓ cesta přes Vysokou Pec do Chodové Planě,
- ✓ cesta z Velké Hleďsebe přes Hamrníky, Úšovice, Stanoviště, Vlkovice, Ovesné Kladruby a Mrázov do Teplé. Ta zřejmě sloužila pro spojení s klášterem jako střediskem panství.



Obr.2:

Výřez ze speciální mapy z období kolem roku 1930

Na vojenské speciálce z počátku 20. století (obr.2) jsou vyznačeny komunikace v odstupňování podle kvality provedení takto:

- ✓ jako *chaussée* (zpevněné silnice) trasy zmíněných císařských silnic (Mariánské Lázně – Závěšín – Rájov – Karlovy Vary, Cheb – Velká Hleďsebe – Planá – Plzeň, Mariánské Lázně – Velká Hleďsebe), dále silnice Mariánské Lázně – Chodová Planá,
- ✓ jako *silnice* Mariánské Lázně – Hamrníky – Drmoul, Mariánské Lázně – Prameny, Mariánské Lázně – Kladská, Závěšín – Ovesné Kladruby – Mrázov – Teplá, Mariánské Lázně – Vlkovice,
- ✓ jako *udržované vozové cesty* např. odbočka jihovýchodně do vsi Úšovic z plánské silnice, odbočka do Zádubu z karlovarské silnice, trasa Klimentov – Valy – Lázně Kynžvart atd.

Z toho vidíme, že základní směry dnešních komunikací ven z města byly vytýčeny už před sto a více lety a postupně docházelo vesměs jen ke zvyšování kvality jejich povrchu.

Významným počinem v oblasti silničních staveb v okolí města byla jen v 70. letech 20. století stavba východního obchvatu tehdejší silnice I/24 (dnešní II/230) od Závěšína dolů na plánskou silnici.

Železniční síť

Provoz na železniční trati Plzeň – Cheb byl zahájen v lednu 1872. Jejím hlavním účelem bylo spojení z Vídně do Chebu. Po dokončení železnice došlo k výraznému nárůstu počtu lázeňských hostů a započala nová vlna stavebního rozvoje Mariánských Lázní.

Z hlediska lázeňského ruchu důležitá železniční spojka do Karlových Varů byla zprovozněna v roce 1898. Na trati byly v obvodu města tři železniční zastávky - Mariánské Lázně hlavní nádraží, Mariánské lázně Město (v místě při dnešní Husově ulici) a Mariánské Lázně zastávka. Zajímavostí je, že jednou z původně zvažovaných variant bylo i trasování železnice přímo přes centrum města.

V roce 1902 následovala stavba nové nádražní budovy.

Ve druhé polovině 20. století byla provedena elektrizace trati z Plzně do Chebu a tento úsek byl vybaven dálkovým zabezpečovacím zařízením.

V současné době se připravuje kompletní rekonstrukce celé trati v rámci tzv. III. tranzitního koridoru a zmodernizována má být i výpravní budova.



Obr.3: Pohled na přednádražní prostor s drožkami a tramvají (kolem roku 1910)

Historie komunikací ve městě

Vznik Mariánských Lázní jako urbanizovaného prostoru spadá do poslední čtvrtiny 18. století. Důvodem osídlení byla přítomnost léčivých pramenů. V roce 1786 byly postaveny ve volné přírodě u Křížového pramene první objekty, ke kterým vedla přístupová komunikace údolím od jihu - dnešní Masarykova ulice. Další zástavba vznikala v okolí Mariina pramene.

Obě urbanizované lokality byly propojeny komunikací, která s největší pravděpodobností musela sloužit také jako lázeňské korzo (přibližně v místech dnešní lázeňské promenády). Stavební vývoj obou urbanizovaných lokalit byl zpočátku živelný a probíhal odděleně. V roce 1808 vznikla osada, která dostala jméno Mariánské Lázně a zahrnovala již obě lokality. V prvopočátcích měla spíše charakter sídla venkovského typu.



Obr.4 Výřez z mapy Mariánských Lázní z roku 1811

Zlomový okamžik pro urbanistické a tím i dopravní řešení budoucího lázeňského města nastal s příchodem zahradního architekta Václava Skalníka v roce 1817. Václav Skalník vypracoval pro tehdejší urbanistický vývoj lázeňského místa dvě zásadní dokumentace: plán terénních a sadových úprav (r.1818) a zastavovací plán města (r.1819). Václav Skalník navrhoval urbanizovaný prostor od počátku jako městskou zástavbu, speciálně jako lázeňské město. K rozvržení městské kompozice využívá tvarování terénních vyvýšenin, kterými je obklopena do široka rozevřená mariánskolázeňská kotlina. Zastavovací plán respektoval obě původní lokality v okolí Křížového a Mariina pramene, které se staly součástí jediného urbanistického celku. Výstavba podle zastavovacího plánu započala na dnešním Goethově náměstí již v roce 1818. Samotnému naplnění zastavovacího plánu předcházelo uskutečnění parkových úprav v rámci promenádního prostoru v ose Křížový pramen – Karolinin pramen, okolí Ambrožova pramene a prostorů současných Skalníkových sadů. Nenásilné úpravy terénu i vedení vyhlídkových cest v okolí zajišťují plynulý přechod ze zastavěného území do krajiny. Úpravy parků byly provedeny v letech 1817 – 1824 v přírodně – krajinářském stylu (tzv. anglického parku).

Hlavní příjezdovou komunikací do města byla při postupu od jihu nejprve dnešní Hlavní třída a dále k severu Masarykova třída. V místě dnešní okružní křižovatky „U hodin“ vytvářela příjezdová komunikace jakýsi „trojzubec“. Dětila se na Masarykovu ulici, širokou Hlavní třídu a Reitenbergerovu ulici. Původní trasování komunikace do Teplé a Karlových Varů bylo dnešní Poštovní ulicí, která byla dále vedena přes dnešní svažité park a ústila do Dusíkovy ulice (dříve Stará Karlovarská silnice). Dnešní Anglická ulice představovala spojnici mezi městem a Ferdinandovým pramenem.

Oproti původnímu záměru Skalníkova zastavovacího plánu zůstala na východní straně Goethova náměstí nezastavěna jedna stavební parcela, ze které později (r.1831) vzniklo vyústění dnešní Karlovarské ulice mezi objekty č.p. 4 (dnes Skalník) a č.p.7 (Hvězda). Tato komunikace byla tehdy novou císařskou silnicí do Karlových Varů a samotným městem probíhala (podle mapy stabilního katastru z r.1839) následovně: serpentinou vedla od Závěšiny dolů, severně nad kostelem přetnula park (dnešní nám. J. W. Goetha) a pak kopírovala průčelí domů obklopujících výběžek základního půdorysu města za Křížový pramen. Pod blokem kolem Tepelského domu pak záměřila šikmo jihozápadním směrem přes západní část parku a napojila se na trasu nynější Hlavní třídy, z níž pak po Chebské třídě pokračovala ven z města k Velké Hleděsebi.

Skalníkův plán dále zahrnoval dnešní Mírové náměstí, jehož prostorovému uzavření dochází až v roce 1862. Dále obsahuje zástavbu podél dnešní Hlavní třídy od dnešního Hotelu Pacifik až k domu Anglický dvůr (Engischer Hof), kde byla uliční zástavba naplněna roku 1839.

Vzniklo tak město s výtvarným programem dle urbanistického záměru, kdy se těžištěm stal ústřední parkový prostor podkovovitěho tvaru s prameny minerálních vod a po obvodě s rozvržením lázeňských budov. Vzniká tak první zahradní město na našem území.



Obr.5 Mapa Mariánských Lázní z roku 1847

Zastavovací plán měl omezené množství stavebních parcel a zástavba mírně expanduje nad jeho rámec. Kolem roku 1841 vzniká zástavba podél dnešní Ruské ulice (lokalita nad radnicí). Vzniká také několik lokálních center výstavby na dnešní Hlavní a Chebské třídě, které měly význam při dalším rozšiřování města jižním směrem. Například okolí mlýna "Marienbader Mühle" v místě dnešního Hotelu Cristal nebo Hotelu Schönau (Šenov) dnešní Šumava na Chebské křižovatce. Roku 1861 vzniká zástavba podél dnešní Anglické ulice. Stavbou domu Fortuna na rohu dnešní Fibichovy ulice započala roku 1860 výstavba dnešní Třebízského ulice. Jsou stavěny výletní místa jako Lesní mlýn, kavárna Švýcarský dvůr nebo Bellevue.

Dá se říci, že do roku 1872 se Mariánské Lázně rozvíjely v rámci svého historického založení, čímž se podařilo naplnit Skalníkův zastavovací plán města. Započala také výstavba dalších přilehlých lokalit nad rámec zastavovacího plánu, jako část Karlovarské, Ruské, Anglické a Třebízského ulice.

Dalším zlomovým okamžikem, který měl bezprostřední vliv na stavební vývoj Mariánských Lázní, bylo zahájení provozu na železniční trati Plzeň – Cheb v roce 1872, kdy došlo k výraznému nárůstu lázeňských hostů. Železnice tak zpřístupnila lázně středním vrstvám, zlepšila zásobování a hlavně vyvolala novou vlnu stavebního rozvoje Mariánských Lázní.

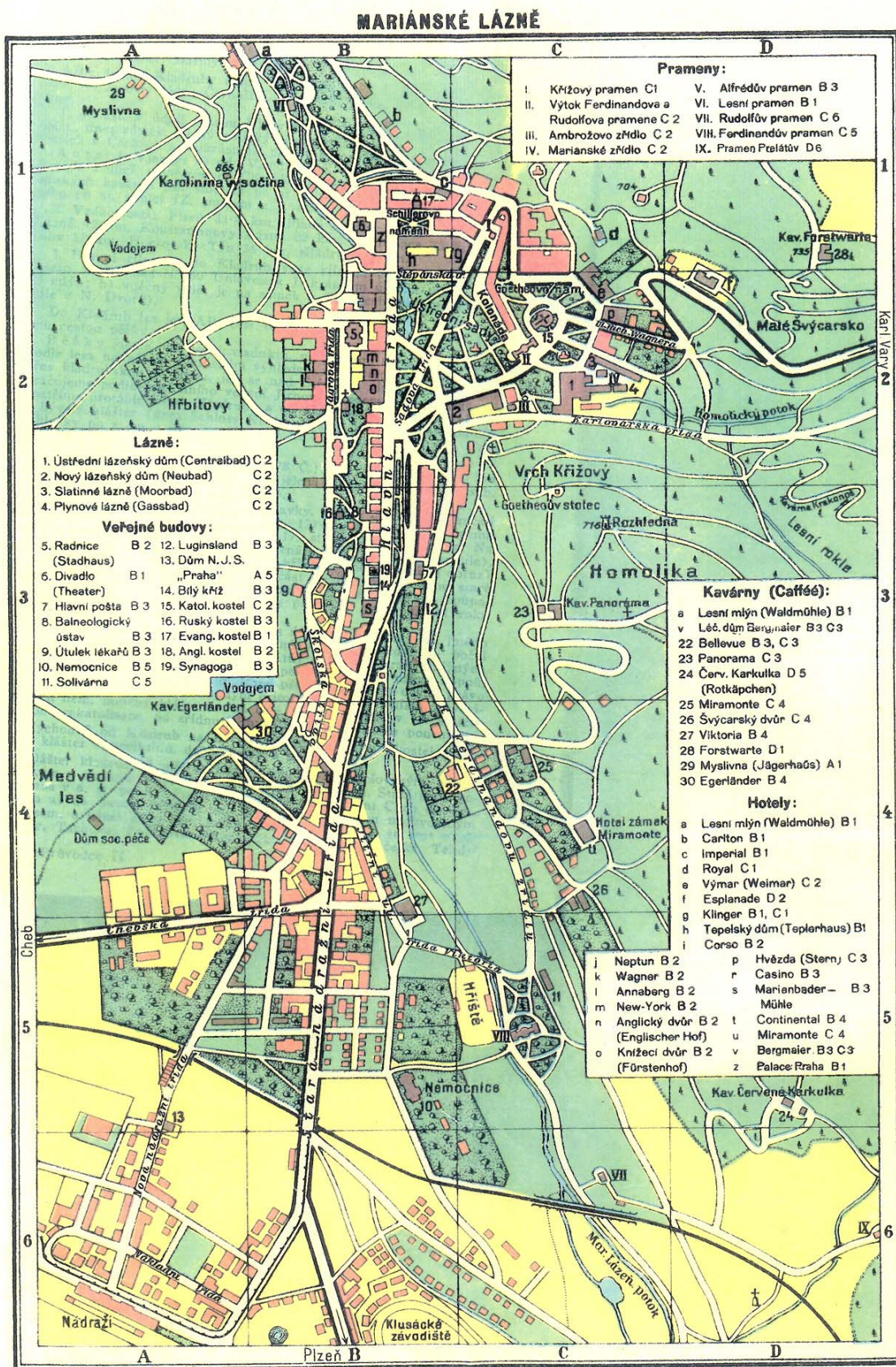
Přelom 19. a 20. století znamená největší stavební rozvoj města a z urbanistického hlediska definitivní propojení Mariánských Lázní se čtvrtí Šenov v roce 1895. Vzniklo tak lineární město, jehož další expanze pokračovala v propojení s Nádražní čtvrtí. Město již není ve své jižní části svázáno okolními kopci, naopak se plocha rozvolňuje a je umožněna šířková expanze.

Na přelomu 19. a 20. století probíhala expanze města také v blízkém okolí historického založení. Vzniká tak např. zástavba v Chopinově a Karlovarské ulici. Rovněž započala výstavba jižní části dnešní Anglické ulice v okolí Bellevue, která se stala v první čtvrtině 20. století reprezentativní vilovou čtvrtí s návazností na park u Ferdinanda pramene. Dochází k dostavbě Ruské ulice, kdy je komunikačně propojena lokalita nad radnicí s lokalitou „Marienbader Mühle“.

Viz obr.6 na další straně.

Z novodobé historie byla pro město zásadní 70. léta 20.století. V roce 1977-78 byla provedena demolice bloku jedenácti domů na místě dnešního prostoru Arniky, která dodnes negativně poznamenala lázeňskou část města. V těchto letech rovněž dochází k novému komunikačnímu propojení Dusíkovy a Karlovarské ulice u Koliby a k výstavbě tzv. silničního obchvatu - Pramenské ulice - severního obchvatu lázeňské části města, která byla dokončena v roce 1983. Od obou stavebních akcí se očekávalo zklidnění Hlavní třídy a lázeňské zóny.

Posledním významnějším počinem v oblasti komunikací bylo v roce 1994 nové propojení Masarykovou ulicí podél pošty a výstavba okružní křižovatky „U hodin“.

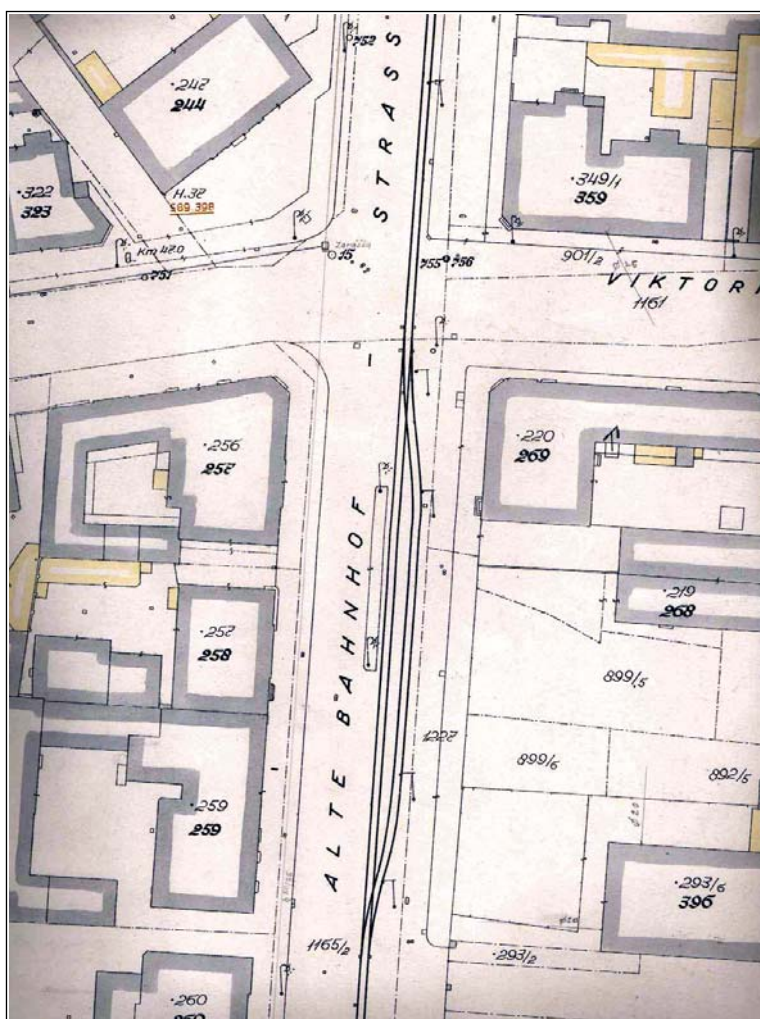


Obr.6 Mapa Mariánských Lázní z roku 1936

Historie MHD

Již k prvním vlakům na nově zprovozněné železniční trati v roce 1872 byla místními hoteliéři zavedena doprava v podobě koněpřežných omnibusů. Ta spojovala nádraží s hotely v poměrně vzdáleném lázeňském centru.

Rozvoj lázní, zprovoznění železniční trati do Karlových Varů v roce 1898 a příliv dalších návštěvníků vedl město k úvahám o elektrické tramvajové dráze. Ta zahájila provoz v roce 1902. Úzkorozchodná jednokolejná dráha měla výhybny před nádražím, u dnešní Chebské křižovatky, u dnešního hotelu Cristal a na konečné „U hodin“ (dnešní City Service). Celková délka dráhy byla 1,8 km a doba jízdy byla 12 minut. Tramvaj sloužila svému účelu až do roku 1952, kdy byla nahrazena trolejbusy.



Obr. 7:

Výřez z podrobné situace dokumentující umístění kolejí a výhybny. Po zrušení tramvajové trati zůstala šířka ulice mezi obrubníky zachována dodnes.

Autobusová doprava se již v první polovině 20. století stala alternativou a doplňujícím dopravním prostředkem k elektrické dráze. První pravidelná linka byla zprovozněna již v roce 1913 firmou Heinrich Bär a vedla od nádraží po dnešní Hlavní třídě kolem Lesního pramene až k Lunaparku. Skutečný systém městské autobusové dopravy lze pozorovat na konci 20. let a počátkem 30. let, kdy ve městě působilo více dopravců a autobusy zajišťovaly spojení i do okolních obcí. Například spoj Úšovice – Nové Lázně v té době jezdil s celodenním pravidelným intervalem 30 minut.

Zahájení trolejbusového provozu odválo z města nostalgický duch začátku 20. století, ale přineslo novou dimenzi do systému městské hromadné dopravy. Trolejbusová doprava se stala a do dnešní doby stále je páteří celého systému.



Obr.8:

Konečná tramvaje a linkové autobusy u dnešního City Servisu (kolem roku 1947)

První trolejbusová linka byla nově trasována jednosměrně od „hodin“ na Mírové náměstí a dále přes dnešní Goethovo náměstí a zastávku Casino zpět k „hodinám“. Dále pokračovala dnešní Hlavní ulicí až ke Klasu, kde odbočila do Nákladní ulice a k nádraží sjížděla Husovou ulicí. V roce 1953 byla přidána větev obsluhující Třebízského ulici až k Lesnímu prameni a zaveden byl obousměrný provoz v horní části dnešní Hlavní ulice.

Provoz do Úšovic byl zahájen až v roce 1960, kdy trolejbusy končily na konečné u kovárny. V roce 1961 opustily trolejbusy starou vozovnu u nádraží a přestěhovaly se do nově vybudované vozovny v Úšovicích, ke které byla logicky linka dotažena. Prodloužení linky do dnešní trasy až k Antoníčkovu prameni se Úšovice dočkaly v roce 1973.



Obr.9:

Hlavní ulice s obousměrným provozem (rok 1991)

V necitlivé době na přelomu 70. a 80. let (demolice Tepelského domu, výstavba tzv. silničního obchvatu - Pramenské ulice) byla provedena celková rekonstrukce trolejbusové sítě. V souvislosti s výstavbou obchvatu byla dočasně zkrácena linka od Lesního pramene jen na Mírové náměstí (definitivně byl provoz zastaven v roce 1994 po sesutí domu v Třebízského ulici), vzniklo prodloužení nádražní linky na Panská Pole a stopu Nákladní ulicí nahradila oboustranná trolej k nádraží po dnešní Hlavní ulici.

Trolejbusová trať do Velké Hleďsebe (tehdy součásti Mariánských Lázní) byla zprovozněna v roce 1984.



Obr 10:

Točka trolejbusů u dnešního City servisu (rok 1989) - srovnej též s obr.8

Po roce 1989 přešlo vlastnictví trolejí a provoz MHD do soukromých rukou. Stoupající finanční nároky na provoz městské hromadné dopravy se projevily nejen na stoupající ceně jízdného, ale i v samotném provozu. Ten byl postupně omezován a původní krátké intervaly (v 70. letech na Hlavní ulici ve špičce interval 2,5 minuty) jsou již jen dávnou vzpomínkou.

V roce 1996 došlo k rekonstrukci centra města, byla zrušena smyčka City Service a provoz z části Hlavní ulice ve směru k nádraží převeden do Masarykovy ulice. V té době byla snesena nepoužívaná trolej po západní straně Hlavní ulice v úseku od Mírového náměstí až k hotelu Cristal.

Autobusová doprava se stala po zavedení trolejbusů doplňkovým druhem dopravy. Postupně byly zřizovány další autobusové linky do okolních obcí. S rozvojem trolejbusových tratí v 70. a 80. letech dochází k redukci autobusových linek. K dalšímu omezení spojů došlo po osamostatnění okolních obcí.

Na počátku 21.století však začaly být autobusy stále více nasazovány i na trolejbusové linky a podílely se tak na útlumu elektrické trakce, jejíž budoucnost není v současné době stále zcela vyjasněna.



Obr 11:

Zastávky MHD u City servisu (rok 2004) - srovnej též s obr.8 a 10

V současné době není vyjasněna koncepce MHD. Intervaly na linkách se postupně prodlužují, na trolejbusových tratích se objevují autobusy. Město je prakticky otevřeno automobilové dopravě, není vyžadována dopravní kázeň. To vše odrazuje cestující od používání MHD. V důsledku toho dochází k dalšímu omezování provozu a zvyšování intenzity individuální automobilové dopravy ve městě.

Nárůst automobilové dopravy

Komunikační síť v řešeném území je stabilizována již od počátku 20.století (viz kapitolu 5.3), na svou dobu jistě komfortně vystavěné ulice bohatě postačovaly tehdejšímu dopravnímu provozu (tramvaj, koňské fiakry, ojedinelé automobily).

Rozvoj automobilizace však pomalými nenápadnými kroky postupně zahlcoval město dalšími a dalšími automobily, čím dál tím více obyvatel se začalo po městě pohybovat tímto moderním dopravním prostředkem. Docházelo k většímu využívání uličního prostoru k jízdě i parkování, parkování se začalo šířit i do různých ploch okolo domů a vnitrobloků.

Situace si vynutila začít se zabývat ochranou lázeňského prostředí – různými přeložkami komunikací, organizačními opatřeními až zákazem vjezdu do vybraného území.



Obr.12: Stavebně upravené kolmé stání pro drožky před hotelem Klinger (v současnosti nevzhledný areál Arnika) v dnešní Jugoslávské ulici (před rokem 1910)



Obr.13: Postupné vytlačování koňských drožek automobilovou dopravou před hotelem Klinger (kolem roku 1930)



Obr.14:

Hlavní ulice u hotelu Palace ve 30.letech 20.století, kdy se po komunikacích v ČSR jezdilo vlevo.



Obr.15:

Hlavní ulice u hotelu Palace ve 40.letech 20.století.



Obr.16:

Hlavní ulice u hotelu Palace v 50.letech 20.století.



Obr.17:

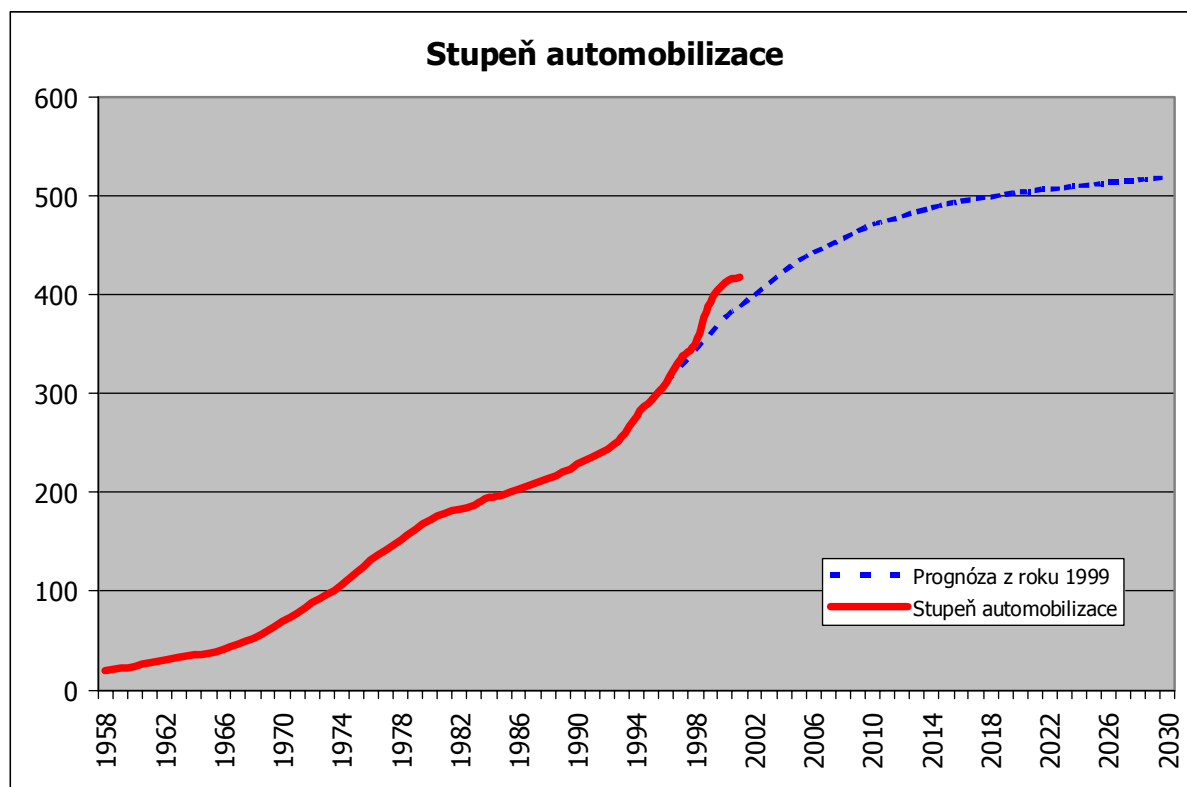
*Hlavní ulice u hotelu Palace
v 60. letech 20.století.
Nárůst automobilizace je již
dobře patrný.*



Obr.18:

*Hlavní ulice u hotelu Palace
v současnosti (2004).
Automobily již zcela ovládly
ulice ve městě.*

Důležitým ukazatelem vyjadřujícím nárůst dopravy je počet vozidel, respektive stupeň automobilizace (počet osobních vozidel na tisíc obyvatel). Následující graf ukazuje vývoj této veličiny v ČR od roku 1958 (viz [27]).



Obr.19: Vývoj stupně automobilizace v ČR od roku 1958 a jeho prognóza do roku 2030 (zdroj [27])

Již v roce 1990 byl překročen stupeň automobilizace předpokládaný v předchozích prognózách až pro rok 2020. Potvrzuje se tvrzení, že až dosud byly všechny prognózy automobilizace skutečným vývojem překonány. Graf dokládá i překonání poslední prognózy z roku 1999 již v roce 2000.

Tento trend potvrzuje i nárůst intenzit na komunikacích ve městech včetně Mariánských Lázní. Za 13 let (od roku 1989 do roku 2002) stouply intenzity na důležitých komunikacích města více než dvojnásobně (208%).

V současné době je v Česku sledován přibližně 3% meziroční nárůst intenzit automobilové dopravy a všechny prognózy o nasyceném trhu byly zatím vždy úspěšně překračovány. Poslední prognóza Ředitelství silnic a dálnic ČR z roku 1999 [27] předpokládá „nasycení českého trhu automobily“ kolem roku 2030, kdy by mělo být dosaženo stupně automobilizace přibližně 1:2 (tj. 1 automobil na 2 obyvatele). Nutno dodat, že v některých oblastech USA, kde je rozvoj automobilizace nejdále, je v současnosti pozorována stagnace až na stupni 1:1,8.

K dalšímu nárůstu intenzit přispívá i větší proběh vozidel (jejich častější využívání).

5. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY

Silniční síť

Přehledná situace širších dopravních vztahů je obsahem **přílohy 1**.

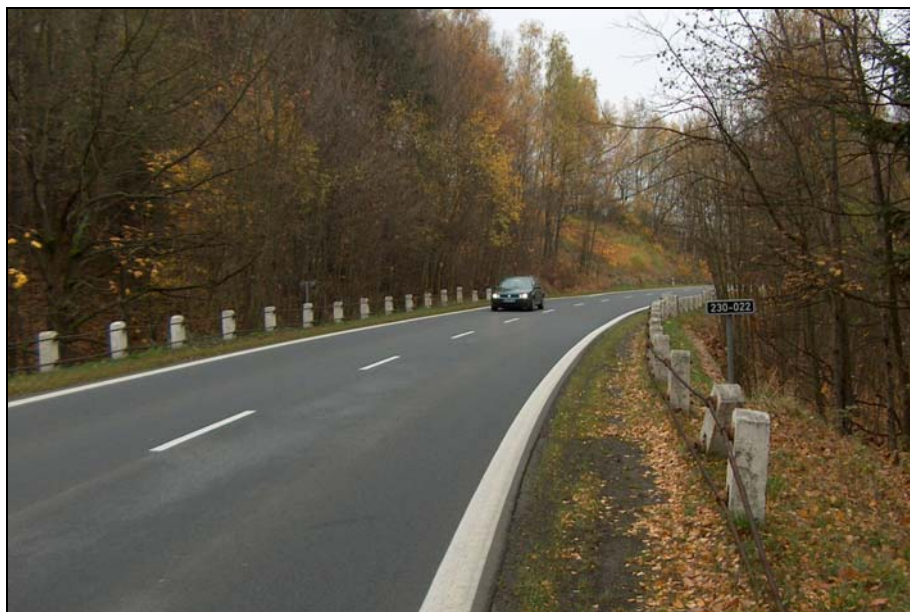
Hlavní přístupové silniční trasy do města

- ✓ Hlavní přístupovou trasou ve směru od Prahy a Plzně je dálnice D5 (Praha - Rozvadov). Z její křižovatky u Boru pak trasa do Mariánských Lázní přechází na silnici I/21.
- ✓ Pro jízdy do krajského města Karlovy Vary je využívána jak silnice II/230 přes Bečov a také silnice I/21 přes Jesenickou přehradu a dále silnice I/6 kolem Sokolova.

Silniční síť v okolí města

Blízkým okolím Mariánských Lázní procházejí tyto dopravně významné státní a krajské silnice:

- ✓ silnice I. třídy č. I/21 – dálnice D5 (km 128 Bor) - Planá – Cheb - Vojtanov. Intenzita ve Velké Hleděsebi cca 10 000 voz./den s vysokým 35% podílem nákladních vozidel (zejména kamionů).
- ✓ silnice II. třídy č. II/215 - Velká Hleděseba (I/21) - Mariánské Lázně (II/230). Je trasována Chebskou, Hlavní a Plzeňskou ulicí. Intenzita dosahuje na příjezdu z Velké Hleděseby cca 11 000 voz./den, na příjezdu od Sklářů 5 500 voz./den.
- ✓ silnice II. třídy č. II/230 – Chodová Planá (I/21) - Bečov (I/20). Intenzita dosahuje na příjezdu od Sklářů 6 000 voz./den, kolem Stanoviště 2 500 voz./den a na Bečov cca 4 000 voz./den.
- ✓ silnice III.třídy č. III/2110 - Drmoul (I/21) - Mariánské Lázně (II/215). Intenzita u Hamrníků dosahuje 2 500 voz./den, v místě železničního přejezdu u nádraží cca 5 000 voz./den.



Obr.20: Silnice II/230 u Mariánských Lázní

Hraniční přechody

- ✓ Nejbližší hraniční přechody do Německa pro automobilovou dopravu: Rozvadov/Waidhaus, Broumov/Mähring, Svatý Kříž/Waldsassen, Pomezí n.O./Schirnding, Aš/Selb, Vojtanov/Schönberg.
- ✓ V budoucnu je plánováno otevření hraničního přechodu Mýtina / Neualbenreuth.

Plánované změny silniční sítě

Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD) plánuje realizovat do roku 2010 na státní silniční síti dvě významné dopravní stavby, které ovlivní dopravní napojení města:

- ✓ Úprava silnice I/21 – je plánováno vybudování nové dvoupruhové trasy: obchvat Plané – obchvat Drmoulu a Trstěnic – obchvat Velké Hleděsebe).
- ✓ Výstavba čtyřpruhové rychlostní silnice R6 v kompletní trase Praha – Karlovy Vary – Cheb. Po jejím zprovoznění lze očekávat přesun dopravních vztahů z Mariánských Lázní do Karlových Varů.

Na krajské silniční síti (silnice II. a III. třídy) je plánována významnější investice na silnici II/230:

- ✓ Přeložka silnice II/230 - bude sloužit jako hlavní dopravní napojení města zejména ve vztahu na Plzeň, Planou, Tachov a částečně i ve směru do Chebu.

Železniční doprava

- ✓ Po jižním okraji města prochází železniční trať č.170 (Praha - Plzeň - Cheb) - jednokolejná, elektrifikovaná. V současnosti se připravuje její optimalizace v rámci stavby III. tranzitního koridoru (zachována dnešní trasa).
- ✓ Přes město je trasována železniční trať ČD č. 149 - Mariánské Lázně - Karlovy Vary - jednokolejná.

Regionální autobusová doprava

Městem prochází 13 regionálních autobusových linek (rozsah provozu cca 150 spojů v průměrný pracovní den), které slouží zejména pro denní dojížděku z okolních obcí do škol, do zaměstnání a na úřady. Autobusové nádraží (v nevyhovujícím stavebně technickém stavu) je situováno v návaznosti na železniční dopravu přímo před nádražím Českých drah.

Letecká doprava

Na území sídelního útvaru (ve Sklářích) leží civilní letiště o rozloze 74 ha s hangárem 3 200 m². Vzdálenost od centra lázeňské části města je 5,7 km.

Veřejná letecká doprava není v současnosti provozována ani jako sezónní. Pro leteckou dopravu (především mezinárodní) je v současnosti možno využívat nejbližší letiště Karlovy Vary nebo Praha – Ruzyně a přepravu do samotného města uskutečnit pozemní cestou.

6. SOUČASNÝ STAV

6.1 DOPRAVNÍ SYSTÉM

Druhy dopravy

V následujících kapitolách jsou popsány jednotlivé druhy dopravy v řešeném území, výsledky příslušných dopravních průzkumů a definovány hlavní závady současného stavu z hlediska dopravy.

V rámci řešeného území jsou popisovány tyto druhy dopravy:

- ✓ automobilová (doprava v pohybu a doprava v klidu),
- ✓ městská hromadná doprava,
- ✓ pěší,
- ✓ cyklistická.

Svůj poměrně malý díl přepravních vztahů v centru města přebírají i:

- ✓ koňské drožky,
- ✓ provoz taxislužby,
- ✓ lanová dráha v lyžařském areálu.

Dělbá přepravní práce

Celkový přepravní objem (počet cest během dne) se rozděluje mezi jednotlivé druhy dopravy, což se nazývá dělbou přepravní práce. Přesné stanovení podílů jednotlivých druhů dopravy se provádí rozsáhlými dopravními a sociologickými průzkumy.

Pro účely této studie je možno stanovit orientační údaje srovnáním výsledků z uskutečněných průzkumů jednotlivých druhů dopravy při zohlednění výsledků z anketních průzkumů. Dělbá přepravní práce je různá pro různé účely cest (jiná je pro cesty do zaměstnání, jiná pro cesty za kulturou nebo na úřady). Významnou část cest tvoří pravidelné cesty do zaměstnání a školy. U těchto cest byla v anketě [21] zjištěna následující dělbá přepravní práce:

- ✓ 39% cest městskou hromadnou dopravou,
- ✓ 27% cest individuální automobilovou dopravou,
- ✓ 25% cest pěšky,
- ✓ 9 % cest cyklistickou dopravou.

U ostatních cest lze předpokládat, že větší díl již přebírá individuální automobilová doprava. To lze dokladovat výsledky průzkumu [19]. V rámci jeho vyhodnocení byly porovnány počty přepravených osob na Hlavní ulici v běžný pracovní den v úseku nad Chebskou křižovatkou. Rozdělení počtu přepravených osob v osobních vozidlech (individuální automobilovou dopravou) a vozidlech městské hromadné dopravy činil cca 78:22%.

6.2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Pro současný dopravní systém v řešeném území je určujícím druhem dopravy právě individuální automobilová doprava. Řešené území je svojí atraktivitou pro každodenní cesty (umístění úřadů, bank, restaurací, pošty apod. - viz tabulkovou přílohu T.2.) významným zdrojem a cílem cest (generujícím dopravu).

6.2.1 Doprava v pohybu (jízda)

Popis komunikační sítě

Hlavní komunikační síť města tvoří ulice:

- ✓ Hlavní - (trasa silnice II/215, resp. III/2110, nad Chebskou křižovatkou již místní komunikace) - významná městská komunikace procházející v severojižním směru od nádraží až do lázeňské části města. Nejzatíženější komunikace ve městě jak z hlediska automobilové dopravy (18 000 voz./den), tak z hlediska chodců a cyklistů. Komunikací jsou vedeny všechny linky MHD,
- ✓ Plzeňská - (trasa silnice II/215) - intenzita cca 8 000 voz./den,
- ✓ Chebská - (trasa silnice II/215) - intenzita až 14 000 voz./den,
- ✓ Vítězství - (trasa silnice III/2110) - intenzita cca 5 000 voz./den - slouží k napojení Hamrníků a okolních obcí,
- ✓ Dusíkova, Karlovarská - intenzita cca 3 000 voz./den - slouží k napojení Zádubu, Závašína a okolních obcí,
- ✓ Palackého - intenzita cca 5 000 voz./den - slouží k napojení Úšovic,
- ✓ Husova - intenzita cca 5 000 voz./den – souběžná s Hlavní ulicí, slouží k napojení sídliště Panská Pole a oblasti nádraží.

Popis dalších komunikací v řešeném území je obsahem dalšího textu v této kapitole.

Organizace dopravy

Schéma současné organizace dopravy a hranice zón s dopravním omezením je obsahem **přílohy 3**.

Nejvýznamnější dopravní vstupy do řešeného území jsou:

- ✓ Hlavní ulice – příjezd z jižní části města a ve směru od Plzně i od Chebu,
- ✓ Karlovarská ulice – příjezd od golfového hřiště, Zádubu a Teplé, částečně využíváno pro cesty ve směru do Karlových Varů,
- ✓ Třebízského ulice - příjezd ze severu od Kladské a Pramenů,
- ✓ výjezd z území je umožněn také jednosměrnými ulicemi Anglickou, B.Němcové a Nerudovou.

Pro automobilovou dopravu platí v řešeném území tato omezení:

- ✓ Zákaz stání nákladních vozidel nad 3,5t a autobusů mimo vyhrazená parkoviště – platí na celém území města,
- ✓ Zákaz vjezdu nákladních vozidel nad 3,5t mimo dopravní obsluhu – platí severně od křižovatky "Hlavní x Chebská", tj. v celém řešeném území.
- ✓ Zóna zákazu stání - (v **příloze 3** modré podbarvení) - oblast zahrnující vybrané území (viz další odtrh) a dále Hlavní ulici (od hotelu Bohemia nahoru), Třebízského ulici (ke křižovatce s Pramenskou ulicí), Ruskou ulici (od gymnázia k radnici) a Reitenbergerovu ulici u Nových lázní.

- ✓ Zákaz vjezdu do vybraného území (v **příloze 3** žluté podbarvení) – jedná se o jakési vnitřní lázeňské území, vjezd je umožněn pouze na povolení Městského úřadu. Rozsah vybraného území, tj. oblasti s omezením vjezdu automobilové dopravy, je stanoven vyhláškou [3].

Jednorázové povolení k vjezdu do lázeňského území vydává Městská policie, poplatek 20 Kč/den, 140 Kč/týden. Dlouhodobé povolení k vjezdu do lázeňského území vydává odbor dopravy Městského úřadu - celoroční za poplatek 4000 Kč.

Dopravní situace v řešeném území je kromě výše uvedených zón s dopravním omezením silně ovlivněna i jednosměrným provozem na významných komunikacích:

- ✓ Hlavní ulice - od hotelu Bohemia k Mírovému náměstí,
- ✓ Mírové náměstí – Nehrova – Purkyňova,
- ✓ Masarykova – nad kolonádou,
- ✓ Anglická – od Dusíkovy k Zeyerově ulici,
- ✓ Boženy Němcové od Hlavní k Máchově ulici,
- ✓ Nerudova a Luční od Tyršovy k Chebské ulici.

Díky tomuto systému dochází k prodlužování cest a zavádění dopravy do komunikací, ve kterých nemá jízda zdroj ani cíl (např. do Anglické ulice přes městské centrum). Vjezd do severní části města od jihu je navíc možný výhradně Hlavní ulicí.

Dopravní průzkumy

Výsledky průzkumů důležitých pro zpracování návrhové části jsou souhrnně uvedeny ve zprávách [16], [18], [22] a [23]). Další doplňkové průzkumy byly zaměřeny na ověřování hypotéz při návrhu konkrétních opatření.

Intenzity dopravy na Hlavní ulici a ostatních významných komunikacích v řešeném území dosahují již poměrně vysokých hodnot – viz kartogram intenzit automobilové dopravy v **příloze 4**. Nejvíce zatížené komunikace v řešeném území jsou:

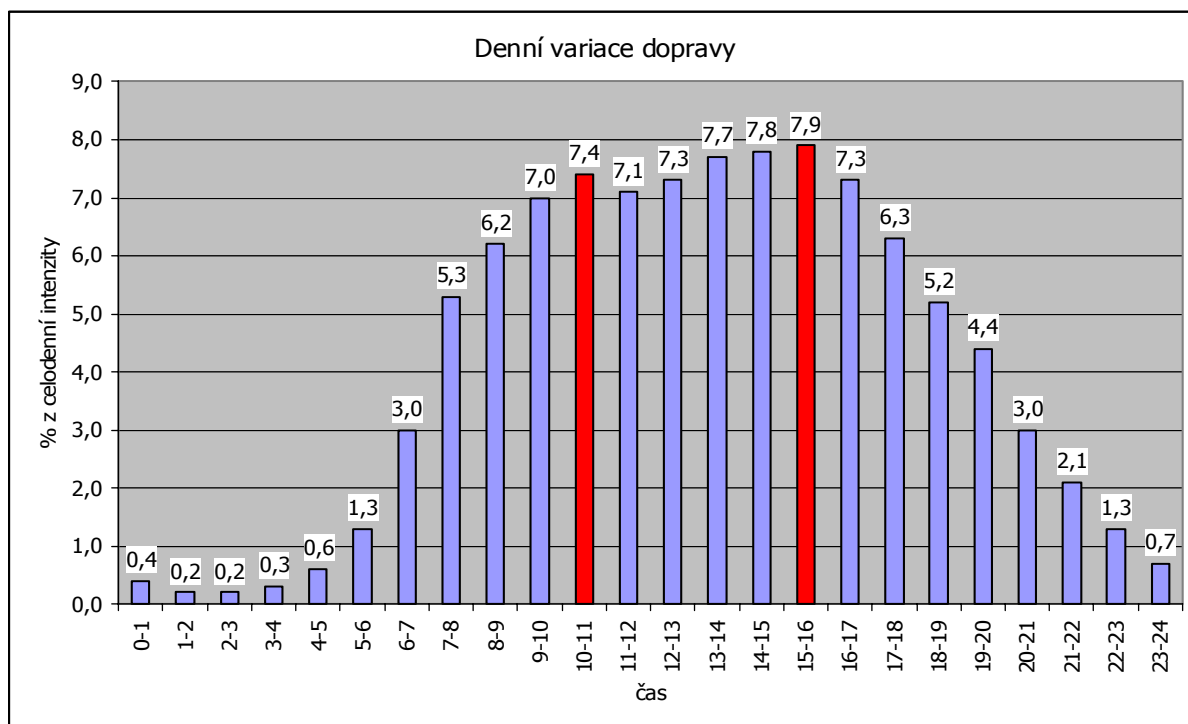
***Poznámka:** Údaje jsou uvedeny ve formátu „všechna vozidla / nákladní za 24 hodin za oba směry celkem“ v běžný pracovní den.*

- ✓ Hlavní ulice v úseku Palackého – Ruská: 18 000 / 1 300,
- ✓ Ruská ulice: 5 500 / 250,
- ✓ Reitenbergerova v úseku Anglická – Masarykova: 4 900 / 500,
- ✓ Třebízského v úseku Hlavní – Ibsenova: 2 300 / 140.

Na intenzity dopravy má také vliv:

- ✓ Státní svátek v sousedním Německu - v kombinaci s běžným pracovním dnem v Česku jsou intenzity ještě o cca 6% vyšší (viz [23]),
- ✓ roční období - v letním období - dle zprávy [18] intenzity poklesnou o cca 9%,
- ✓ sobota - sobotní špičkové hodinové intenzity dosahují zhruba stejných hodnot jako špičkové hodinové intenzity v pracovní den. Celodenní intenzity dopravy jsou však vlivem nižších odpoledních intenzit o cca 30% nižší (viz [18]).

Denní variace dopravy v běžný pracovní den (tj. rozložení intenzity v průběhu dne) ukazuje graf na obr.21. Graf byl sestaven z výsledků dopravního průzkumu na Hlavní ulici v roce 2002 a 1999, průběh v nočních hodinách, kdy se měření neprovádělo, byly převzaty z výsledků v jiných srovnatelných městech ČR.



Obr.21: Denní variace intenzit na Hlavní ulici v běžný pracovní den.

Denní průběh intenzit automobilové dopravy odpovídá svým průběhem ostatním srovnatelným městům v Česku – nárůst k dopolednímu špičkovému období (v době 10:00-11:00), polední sedlo (pokles intenzit), nárůst k odpolední špičce (v době 15:00-16:00) a lineární pokles intenzit až do nočních hodin.

Z výsledků provedených dopravních průzkumů vyplývá:

- ✓ Dopravní špička v Mariánských Lázních nastává ve všední den v době 15:00-16:00, v sobotu pak v době 10:00-11:00.
- ✓ Nejhorší dopravní situace nastává v běžný pracovní den v kombinaci s dnem pracovního volna v sousedním Německu.
- ✓ Protože Mariánské Lázně představují významné regionální spádové centrum a silnice s tranzitní dopravou město míjí, dosahuje podíl tranzitní dopravy na vnější hranici města jen 10 - 20 %, v centru pak pouze 5%. Většina dopravy je vyvolána samotným městem (cesty zde mají zdroj nebo cíl).
- ✓ Cca 68% vozidel přijíždějících do Mariánských Lázní míří do jižní části města, do severní části (tj. zhruba do řešeného území) míří pouze 32% vozidel.
- ✓ Vzhledem k turistické atraktivitě Mariánských Lázní zajíždějí do městského centra často zájezdové autobusy. Jejich příliv se projevuje nejvíce v sobotu.

Z hlediska automobilové dopravy v lázeňské části města zajímavé výsledky poskytuje průzkum [16], který byl uskutečněn v běžný pracovní den na hranicích vybraného území (vjezd možný pouze s povolenkou):

- ✓ v době průzkumu (13:00-17:00) vjelo do vybraného území celkem 331 vozidel, z toho jich 139, tj. 42%, územím pouze projíždělo,
- ✓ ze všech vozidel, která za dobu průzkumu vjela do vybraného území, jich pouze 19% mělo platnou povolenku.

Dopravní závady

Hlavní zjištěné dopravní závady současné komunikační sítě se soustředí zejména na výše uvedené páteřní komunikace:

- ✓ **Předimenzovaná šířka vozovky Hlavní ulice** - poměrně vysoká intenzita automobilového provozu a značně předimenzované šířky komunikací zvyšují nebezpečí střetu s přecházejícími chodci. Příliš široká vozovka navíc psychologicky umožňuje vysokou rychlost jízdy.



Obr.22: Hlavní ulice u spořitelny – široká vozovka znesnadňuje přecházení chodcům a svádí řidiče k jízdě vysokou rychlostí



Obr.23: Hlavní ulice u křižovátky s Ruskou ulicí – široká vozovka umožňuje jízdu vysokou rychlostí, auta zabírají nadbytečně mnoho uličního prostoru na úkor zeleně a chodců

- ✓ **Křižovatka "Hlavní x Chebská x Máchova"** - nejvíce dopravně zatížená křižovatka v Mariánských Lázních, řízená světelnou signalizací s řadičem umožňujícím dynamické řízení. V okolí křižovatky je soustředěno velké množství obchodů, což s sebou přináší nároky na přecházení chodců a zastavování vozidel (zásobování, nákupy). Nebude-li křižovatka upravena (což je navíc z prostorového hlediska poměrně složité), nebo dopravně odlehčena, mohlo by v návrhovém období územního plánu dojít k vyčerpání kapacity křižovatky.



Obr.24: Křižovatka Hlavní x Chebská v době odpolední dopravní špičky

- ✓ **Nepřehledné křižovatky** – rozlehlé a široké plochy pro automobily, nedostatečné rozhledové podmínky, příliš dlouhé nebo nevyznačené přechody pro chodce. Například křižovatky Hlavní x Tyršova", „Hlavní x Ruská“, „Ruská x Pramenská“, „Anglická x Reitenbergerova“, „Ruská x Dykova“ aj. Tento stav je živnou půdou pro vznik dopravních nehod.



Obr.25: Křižovatka Hlavní x Ruská – rozlehlá křižovatka s dlouhými přechody pro chodce, místo častých dopravních nehod.

- ✓ **Systém omezení vjezdu do lázeňského území** není dodržován a to zejména díky nedůsledné kontrole a nedostatečné restrikcí. To vede k většímu dopravnímu provozu lázeňském centru.



Obr.26: Masarykova ulice nad kolonádou – zahraniční zájezdový autobus uskutečňuje v nedělním odpolední okružní jízdu s průvodcem

- ✓ **Jednosměrný systém** – na jednu stranu pozitivní přínos ve zvýšení počtu parkovacích stání (evidentní např. v ulicích Anglická, Lidická, Nerudova nebo B.Němcové) s sebou však přináší řadu nevýhod:
 - zavádění dopravy na komunikace, ve kterých nemá zdroj ani cíl (např. do Anglické ulice přes městské centrum) a s tím související prodlužování jízd,
 - přispívá ke zvyšování intenzity dopravy z Mírového náměstí přes lázeňské území (místo legální ale delší trasy Třebízského a Pramenskou ulicí),
 - vjezd do řešeného území od jihu je možný pouze Hlavní ulicí. V případě neočekávané události není jiný vjezd možný.
- ✓ Zbytečně vysoké intenzity dopravy na komunikacích atraktivních pro chodce (návštěvníky i občany) – např. Hlavní ulice, Reitenbergerova ulice nebo Masarykova ulice u kolonády. To je způsobeno z velké části zbytnými průjezdy vozidel do jiné části města.
- ✓ Nemalou závadou je i stávající **zanedbaný technický stav komunikací** (rozbitý povrch, chybějící nebo nefungující odvodnění, chybějící chodníky apod.).
- ✓ Za významné dopravní závady lze považovat **nesplněné požadavky platných norem** – jedná se zejména o nedodržení maximální délky přechodu pro chodce (7,00 m).
- ✓ Mezi další technické závady lze zařadit např. příkré stoupání, malá šířka vozovky nebo malé poloměry zaoblení obrubníkových hran. Mnohdy však tyto závady vyplývají z konfigurace terénu, případně z jejich polohy v lázeňském centru (památková zóna), kde jsou možnosti dány stávající zástavbou a kde je potřeba úpravy podřízena požadavkům památkové péče.

6.2.2 Doprava v klidu (parkování)

Popis:

Schéma stávající organizace parkování a vyznačení režimu parkování v jednotlivých lokalitách je obsahem **přílohy 5**.

Charakteristika stávající organizace parkování:

- ✓ V zóně zákazu stání je parkování povoleno pouze na místech pro tento účel vyznačených.
- ✓ Povolení k vjezdu do vybraného území neopravňuje držitele k parkování v rámci tohoto území.

Kapacity parkovacích a odstavných stání (viz také **přílohu T.2**):

- ✓ V řešeném území se nachází celkem 2 937 parkovacích nebo odstavných stání:
 - 1 651 stání veřejně přístupných (včetně parkovacího objektu v Pramenské ulici),
 - 334 stání v soukromých garážích nebo garážových objektech,
 - 952 stání ve vnitroblocích (na soukromých pozemcích) a vyhrazených.
- ✓ Z hlediska režimu parkování je možno veřejně přístupná stání rozdělit na:
 - neplacená: 647 stání,
 - placená: 612 stání (včetně parkovacího objektu v Pramenské ulici),
 - rezidentní (placených formou roční karty): 316 stání,
 - vyhrazená pro hotely, firmy, postižené: 76 stání.

Aktuální sazby placeného parkování na veřejně přístupných stáních jsou obsahem **přílohy T.3**.

Záchytná parkoviště: jediné parkoviště s touto funkcí v Kollárově ulici (tzv. centrální parkoviště) je velmi málo využívané.

Bilance parkovacích a odstavných stání:

Potřebný počet parkovacích a odstavných stání pro jednotlivé objekty a aktivity udává ČSN 73 6110 [10] a pro Mariánské Lázně zpřesňuje obecně závazná vyhláška [2]. Vyčíslená bilance parkovacích a odstavných stání v řešeném území je obsahem **tabulky 3**.

Z provedené bilance vyplývá, že v řešeném území se nachází o cca 1 300 stání méně než požaduje obecně závazná vyhláška [2].

Dopravní oblast	Název	počet stání STAV	požadavek vyhlášky [2]	BILANCE STAV
1	Třebízského	80	80	0
2	Ibsenova a kolonáda	214	300	-86
3	Mírové náměstí	491	443	+48
4	Ruská a Mladějovského	189	277	-88
5	Goethovo náměstí	272	302	-30
6	Karlovarská (Esplanade)	70	113	-43
7	Reitenbergerova a Dusíkova	69	80	-11
8	Hlavní a Poštovní	271	485	-214
9	Hlavní	88	296	-208
10	Ruská a Lidická	242	240	+2
11	Anglická	122	288	-166
12	Hlavní a Dykova	152	342	-190
13	Ruská a Příkrá	154	309	-155
14	Tyršova	306	307	-1
15	Hlavní a Boženy Němcové	217	393	-176
Celkem		2 937	4 254	-1 317

Tabulka 3: Bilance parkovacích a odstavných stání v řešeném území pro 15 dopravních oblastí – současný stav. Podrobný výpočet je obsahem **přílohy T.4.**

Dopravní průzkumy:

Z provedeného průzkumu parkování v řešené oblasti (viz zprávu [16]) vyplývá:

- ✓ Celková průměrná obsazenost řešeného území dosahuje ve všední den cca 50 – 65% v denním období a cca 40 - 45% v nočním období. Vyšší obsazenost je dosažena v letním období. Celková průměrná obsazenost v sobotu se pohybuje okolo 50% v denním období a cca 45% v nočním období.
- ✓ Nejvíce obsazené (nezřídka i více než 100% kapacity) jsou lokality v okolí radnice, v okolí divadla, na Hlavní (Ruská – Cristal), v Nehrově a na Mírovém náměstí nebo v okolí pošty – Poštovní ulice a v Tyršově ulici. Naopak málo obsazené jsou lokality v Masarykově ulici (Léčebné lázně, Úzká) a dosahuje cca 20%, Goethovo náměstí – 20-30%. Poměrně malá obsazenost byla zaznamenána i v parkovacím domě v Pramenské ulici, cca 25 – 30% (pro dlouhodobé stání jej využívá 90% parkujících.). Téměř nevyužitě je tzv. centrální parkoviště v Kollárově ulici, nedosahuje ani 3% kapacity!
- ✓ Obsazenost zóny zákazů stání se v průběhu dne pohybuje od 30% – 60%, vyšší obsazenost byla zaznamenána v dopoledním období. Cca 50% vozidel parkuje v zóně déle než 4 hodiny. Podrobné výsledky průzkumu v zóně zákazů stání jsou prezentovány ve zprávě [16].
- ✓ Obsazenost vybraného území se v průběhu dne pohybuje od 20% - 40% kapacity. Celých 75% vozidel parkuje na komunikacích dlouhodobě (tj. déle jak 2 hodiny). Podrobné výsledky průzkumu ve vybraném území jsou prezentovány ve zprávě [16].

- ✓ Podíl platících uživatelů na placených stáních je nízký a činí v průměru cca 38% ze všech parkujících, povinnost zaplatit více respektují zahraniční řidiči, naopak nejméně platných lístků z parkovacích automatů bylo zjištěno ve vozidlech s SPZ okresu Cheb a Karlovarského kraje. Nejvíce platících řidičů (průměrně cca 75%) bylo zjištěno na parkovišti u křižovatky „u Oděvy“, naopak nejméně na Hlavní ulici v úseku Tyršova – Ruská (v průměru cca 5 - 10% platících). Podrobné výsledky průzkumu na placených stáních jsou prezentovány ve zprávě [16].
- ✓ Obsazenost rezidentních stání je nejvyšší v nočním období, v průběhu dne je kapacita stání využita z cca 50%. Nejvíce využívány jsou stání v Ruské, Poštovní a Anglické ulici.

Dopravní závady:

- ✓ **Nedodržování současného režimu parkování** – řidiči parkují celý den v zákazu stání, na některých místech i v zákazu zastavení. Na placených stáních dodržuje povinnost platit jen menšina řidičů. Stání určená ke krátkodobému parkování (dopravní značka č. IP 13b) jsou využívány k celodennímu stání. To vše je způsobeno nedůslednou kontrolou a nedostatečnou restrikcí. Díky tomu není možno nalézt volná parkovací stání.



Obr.27:

Ruská ulice u radnice – dlouhodobé parkování i přes zónu zákaz stání a značku č. B 28 „Zákaz zastavení“ je běžně tolerováno.



Obr.28: Poštovní ulice – parkování je omezeno dopravní značkou č. IP 13b na 30 minut. Odstavení vozidla na celý den je však běžně tolerováno.

- ✓ **Rezidentní stání** – jsou plně využita pouze ve večerním a nočním období. V průběhu dne zůstávají nevyužita. Na těchto stáních není umožněno krátkodobé parkování pro návštěvy v těchto ulicích.



Obr.29:

Ruská ulice – vyhrazený pruh pro parkování rezidentů bývá v průběhu pracovního dne obsazen jen z cca 50%. Z fotky je patrná nevyužívaná šířka na západní straně komunikace, která by se dala využít pro zvýšení kapacity parkování v lokalitě nebo rozšíření chodníku.

- ✓ **Uplatňování restrikce jen vůči vybraným skupinám návštěvníků města** - V případě, že během dne zaparkuje zahraniční vozidlo na rezidentním stání, stává se oblíbeným terčem umístění botičky.
- ✓ Nedostatek parkovacích stání, který se projevuje zejména v těchto lokalitách:
 - okolí radnice – přetížená lokalita s nedostatkem parkovacích stání, ve které jsou tolerovány dopravní přestupky. Vozidla běžně parkují celý den v zákazu stání i zastavení pod přímým dozorem městské policie. Krátkodobí návštěvníci oblasti nemají šanci nalézt volné parkovací místo. nedostatek cca 25% stání,
 - Mírové náměstí a Nehrova ulice – nedostatek cca 20% stání,
 - Reitenbergerova ulice u Nových Lázní – nedostatek cca 32% stání.
- ✓ Vybrané území – oblast s tolerovanými dopravními přestupky. Veřejně přístupné komunikace (na povolenku) jsou běžně využívány k dlouhodobému parkování, i když se nachází v zóně zákazu stání. Extrémním případem je celodenní parkování v přímé návaznosti na kolonádu (Nehrova ulice). Naopak parkování na Goethovo náměstí je žádoucí a mělo by být dopravním značením nebo formou placeného parkování umožněno.
- ✓ Placená stání v Anglické ulici – placená stání jsou umístěna až za posledním domem a nejsou podle výsledků průzkumu téměř vůbec využívána.
- ✓ Nevyužívaná rezidentní stání – Lužická, Karlovarská, Boženy Němcové.



Obr.30:

Nehrova ulice – komunikace sloužící jako nástupní pěší trasa ke kolonádě je běžně využívána k dlouhodobému parkování



Obr.31:

Goethovo náměstí – i zde lze nalézt dlouhodobě parkující vozidla

- ✓ Nízké využití současného parkovacího objektu – v objektu zůstává stále cca 200 míst nevyužitých.
- ✓ Systém financování – v současnosti není systém nastaven správně. Příjmy z parkovacích automatů plynou na provoz kultury, málo využívané Parking centrum v Pramenské ulici slouží jako výdělečná společnost (byť s 60% podílem města) a výstavba nových parkovacích možností (např. neziskových záchytných parkovišť) je financována z rozpočtu města.
- ✓ Novým investorům je navíc odpouštěna povinnost z vyhlášky č. 1/2003 budovat požadovaný počet stání odpovídající jejich aktivitě. Každá takováto nová aktivita tak přináší další zatížení stávajících kapacit a zvyšuje deficit v centru.
- ✓ Nedostatečná nabídka parkovacích stání v centru města – nabídka parkovacích stání je vzhledem k umístění mnoha úřadů a firem v centru města zcela nedostatečná.

6.3 MHD

Popis:

Provoz MHD je tvořen sítí trolejbusových linek (z Úšovic, od nádraží, z Velké Hleděsebe), které se v řešeném území sjíždějí do jedné trasy Hlavní ulicí. Systém je doplněn autobusovými linkami (z Hamrníků a tzv. školní spoje).

V současné době je na základě smlouvy s městem je provozováno 7 linek MHD firmou Dopravní podnik Mariánské Lázně, a.s. (celkem 178 spojů denně v pracovní dny) a 1 linka (Krakonoš – centrum) firmou Karel Hausdorf, Teplá (pouze 3 spoje denně).

Linky č. 3 a 5 projíždějí jednosměrně přes Mírové a Goethovo náměstí, linky 6 a 13 se otáčejí na okružní křižovatce u hotelu Bohemia. Do systému MHD je možno zahrnout i kabinkovou lanovku Koliba – Krakonoš, která slouží především k přepravě turistů v letní lázeňské sezóně a lyžařů v zimním období.

Schéma stávajících linek MHD v řešeném území je obsahem **přílohy 6**. Zde je vyznačeno i umístění všech zastávek a příslušné docházkové vzdálenosti (300m vzdušnou čarou = cca 4 až 5 minut chůze).

Dopravní průzkumy:

Pro zpracování návrhové části generelu jsou využity výsledky průzkumu MHD [19], z kterých vyplývá:

- ✓ systém MHD v Mariánských Lázních denně přepraví téměř 10.000 osob (pro srovnání ve městě Chebu s 30 tisíci obyvateli se denně přepraví jen cca 6.000 osob),
- ✓ nejvíce je zatížena linka č. 3 (maximální obsazenost vozidla je v průměru 28 osob), nejméně linka č. 13 (14 osob),
- ✓ průměrná maximální obsazenost vozidla za celý systém je 23 osob,
- ✓ Zdržení na zastávkách tvoří plných 27% z cestovní doby – to je způsobeno větším počtem zastávek s kratšími vzdálenostmi mezi sebou a především systémem odbavování cestujících.

Dopravní závady:

- ✓ **Nedostatečná obsluha** (docházková vzdálenost delší než 300 m) **Třebízského ulice** (cca 180 obyvatel) **a oblasti Karlovarské ulice** (cca 80 obyvatel + Koliba + hotel Esplanade a Royal).
- ✓ **Nekvalitní přestupní uzel** - v současnosti je přestup mezi linkami realizován na zastávkách „Úšovická křižovatka“ a „Chebská křižovatka“. Přestupní vzdálenosti jsou dlouhé a kombinované nutností překonávat pěšky přetíženou Hlavní nebo Chebskou ulici. To vede téměř k nulovému využívání MHD pro tangenciální, resp. západo-východní jízdy (Úšovice – Panská Pole – Chebská - Velká Hleděsebe) a nepřímo přispívá k většímu využívání individuální automobilové dopravy.
- ✓ **Jednosměrnost systému v centru** – současný systém je zachován již od roku 1952 - není možné využít MHD k jízdě v opačném směru, tj. např. nelze jet z Goethova náměstí na Mírové nebo k radnici apod.
- ✓ **Purkyňova ulice** - příkré stoupání a úzký uliční prostor.
- ✓ **Nevhodně situované zastávky MHD** – umístění některých zastávek nesplňuje požadavky ČSN 73 6425 (ve vztahu k jízdnímu pruhu, v rozhledovém poli křižovatky, ve vztahu k přecházejícímu chodci) a je nutné je upravit. V řešeném území se jedná především o zastávku Knihovna a Slovan. Další podrobnosti viz studii [24].

- ✓ **Technický stav zastávek** – nízká nástupní hrana, povrch zastávek i nástupišť, scházejí přístřešky apod. Další podrobnosti viz studii [24].



Obr.32: Zastávka MHD u knihovny je umístěna nebezpečně před přechodem pro chodce. Platí pro oba směry. Poznámka: v roce 2005 je plánována rekonstrukce celé křižovatky včetně přemístění zastávek.



Obr.33: Zastávka MHD na Goethově náměstí je ukázkou nevyhovujícího technického stavu zastávky: nízká nástupní hrana, nedostatečná šířka nástupiště, chybějící přístřešek a navíc sloup troleje umístěný přímo v místě výstupu ze zadních dveří vozidla.

6.4 PĚŠÍ DOPRAVA

Popis:

V řešeném území se chůze podílí významným způsobem na celkové dělbě přepravní práce.

Podél většiny komunikací jsou vybudovány oboustranné, místy jen jednostranné chodníky.

S výjimkou hlavních lázeňských tříd, prostranství a parků, podmínky pro chodce nejsou v Mariánských Lázních nijak dobré. V mnoha případech jsou chodníky příliš úzké ve prospěch zbytečně předimenzovaných vozovek, navíc povrch chodníků je mnohdy zcela nevyhovující. Pěší trasy nejsou řešeny logicky, přechody pro chodce jsou nebezpečně dlouhé a bezpečnost chodců je opomíjena.

V posledních letech probíhá obnova povrchu některých chodníků, u zbývajících však zůstává povrch a šířkové uspořádání stále zanedbané.

Ve městě byla zjištěna zvýšená nehodovost chodců s jedoucimi vozidly. To je dáno jednak předimenzovanou šířkou některých stávajících ulic (např. Hlavní ulice) a pak i nedostatkem zabezpečených míst pro přecházení. Podrobněji viz kapitolu 6.8.

V roce 2003 byl realizován zabezpečený přechod pro chodce se středním dělicím ostrůvkem na Hlavní ulici u hotelu Cristal. Další stavby, které zrovnoprávnějí chodce v provozu se v současnosti připravují.



Obr.34: Přechod pro chodce se středním dělicím ostrůvkem byl realizován na Hlavní ulici u hotelu Cristal v roce 2004 jako pilotní ukázka opatření ke zvýšení bezpečnosti přecházejících chodců.

Dopravní průzkumy:

Kompletní průzkum pěší dopravy nebyl uskutečněn. Počty přecházejících chodců byly zjišťovány v rámci křižovatkových průzkumů a slouží přímo k projektové přípravě navrhovaných staveb.

Dopravní závady:

- ✓ Nedostatečně upravené plochy, chodníky a přechody pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
- ✓ Chybějící přechody pro chodce – např. na Hlavní ulici u hotelu Butterfly, na Hlavní ulici u spořitelny, na Ruské ulici u Ruského kostela aj.
- ✓ Absence zabezpečených přechodů (např. dělených středovým ostrůvkem) - předimenzovaná šířka vozovky na některých komunikacích znamená prodloužení délky přechodu pro chodce a tím i jeho pobytu na vozovce. Díky vysoké intenzitě automobilové dopravy se tato situace nejvíce projevuje na Hlavní ulici v celém úseku Cristal – Plzeňská (tj. až mimo řešené území).



Obr.35: Ruská ulice – ukázka místa s chybějícím přechodem pro chodce. Široká komunikace navíc „nabádá“ řidiče k jízdě vysokou rychlostí. Viz také místo se scházejícím přechodem u spořitelny na obr.22)



Obr.36: Hlavní ulice – přechod pro chodce u knihovny – šířka komunikace a tudíž i délka přechodu pro chodce 13 m prodlužuje dobu pobytu chodce v jízdnicích a výrazně zvyšuje nebezpečí vzájemného střetu. Místo s častými dopravními nehodami.

- ✓ Chybějící chodníky – např. Dusíkova, Ruská, Pramenská od Parking centra k Třebízského ulici, Příkrá k hotelu Monty aj.
- ✓ Nevyhovující šířky chodníků – chodníky jsou na některých komunikacích příliš úzké – např. v ulicích Ruská, Hlavní, Třebízského,....



Obr.37:

Dusíkova ulice – chybějící chodník na poměrně využívané pěší trase k lyžařskému areálu a lanovce. V zimě navíc kombinováno zapadáním chodníkem u tržnice.



Obr.38:

Ruská ulice – nedostatečná šířka chodníku v místě východu z učiliště (schody), chybějící chodník po západní straně Ruské ulice ve směru k Helvetii (napojené vchody do přilehlých objektů, byl by využíván i chodci k hotelu Monty)

- ✓ Nevyhovující technický stav chodníků a stezek pro chodce – špatná kvalita povrchu (Ruská, B.Němcové, Sluneční cesta pod tenisovými kurty, aj.), scházející osvětlení (pěší trasa parkem podél Úšovického potoka)
- ✓ Nevhodné dopravní řešení před vchody do škol – v řešeném území: základní umělecká škola (hrozná křižovatka), gymnázium - nevhodný tvar křižovatky a předimenzovaná šířka Ruské ulice.

6.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Popis:

Přestože objem cyklistické dopravy není ve městě zanedbatelný, nejsou ve městě vytvořeny podmínky pro bezpečný provoz cyklistů. V řešeném území nejsou žádné cyklistické stezky ani vyhrazené pruhy pro cyklisty. Cyklisté jsou nuceni využívat motoristických komunikací nebo pěších komunikací, kde na ně číhají různé zákazy a omezení.

Stojany pro kola u škol, úřadů, obchodů a turistických atrakcí jsou spíše výjimkou.

Dopravní průzkum:

Z výsledků dopravního průzkumu cyklistické dopravy [20] vyplývá:

- ✓ Nejzátíženější komunikací z hlediska cyklistické dopravy v Mariánských Lázních je Hlavní ulice, kde denně (myšleno v sezóně od jara do podzimu) projíždí cca 600 cyklistů v obou směrech dohromady.
- ✓ V parku u Ferdinandova pramene projíždí denně cca 200 cyklistů v obou směrech dohromady.

Dopravní závady:

Podmínky pro provoz cyklistů jsou v Mariánských Lázních velmi špatné a v minulosti pro jejich zlepšení nebylo uděláno prakticky nic.

- ✓ Scházející cyklistické trasy pro každodenní cyklistickou dopravu – v současnosti jsou využívány nevyhovující komunikace (v parku na zklidněných cestách, na Hlavní ulici – vysoké intenzity vozidel a velké množství parkujících vozidel).
- ✓ Scházející místa pro odstavování jízdních kol – obzvláště u úřadů, škol a obchodů není dostatečně kvalitně řešena možnost odstavování jízdních kol (bezpečné uzamykatelné stojany).



Obr.39: Stojan na jízdní kola u radnice

6.6 OSTATNÍ

V této kapitole jsou shrnuty poznatky o dalších druzích dopravy popř. otázkách s dopravou souvisejících.

Kočáry s koňmi

V současnosti jsou jako turistická atrakce v letní sezóně provozovány koňské drožky. Kromě jejich přínosu pro cestovní ruch (připomenutí ducha začátku 20.století) s sebou tato činnost přináší i některé problémy.

- ✓ Umístění stání – v současnosti jsou pro stání kočárů využívány dvě lokality ve Skalníkových sadech. Z hlediska cestovního ruchu jsou umístěny logicky v přirozených trasách pěších návštěvníků města. Konstrukce vozovky, způsob odvodnění ploch a zařízení pro koně (voda) i kočáry (viz např. obr.12) jsou však zcela zanedbány. To vede k dopadům na estetické vnímání města a hygienickým dopadům (zápach).
- ✓ Trasy - jízda koňské drožky je většinou vedena kolem hlavních turistických atrakcí, v případě jízdy ve vozovce drožky výrazně snižují plynulost dopravy (což však může být ve zklidněných částech města i přínosem), v místě pěších tras (ve Skalníkových sadech) vede k obtěžování chodců.
- ✓ V rámci průzkumu parkování byla zjišťována i obsazenost obou lokalit ve Skalníkových sadech. Nejvíce kočárů bylo zaznamenáno v letní sezóně v době 12:00-17:00. Současně se v lokalitě vyskytovalo maximálně 9 kočárů (sobota 12:00).



Obr.40: Skalníkovy sady - odstavování koňských drožek v místě, které není pro tento účel nijak stavebně upraveno (odvodnění, zpevnění ploch).

Taxislužba

- ✓ Ve městě podniká více sdružení dopravců taxislužby. Provoz jejich vozidel se řídí obecným ustanovením pravidel provozu na pozemních komunikacích.
- ✓ Stání vozidel taxi se odehrává především v místech s předpokládaným zvýšeným výskytem zákazníků (tj. v centru a před významnými hotely).

Dopravní značení

- ✓ Svislé i vodorovné dopravní značky stanovují odlišnost místní situace od obecné úpravy pravidel provozu na pozemních komunikacích. Ve městě se však nachází velké množství dopravních značek, které jsou buď nadbytečné (např. zdůrazňující obecnou úpravu pravidel provozu), popř. svou funkci neplní (např. policií tolerované parkování v místě zákazu zastavení apod.). To přispívá k obecnému povědomí občanů i návštěvníků města, že v Mariánských Lázních je nedodržování pravidel provozu tolerováno a nepřímo přispívá ke zvýšené dopravní nehodovosti ve městě.
- ✓ Orientační dopravní značení ve městě je důležitým nástrojem pro orientaci návštěvníků města. Zvolený jednotný systém orientačního dopravního značení ve městě však není dodržován a důsledně vyžadován: na sloupech v okolí komunikací se kromě oficiálně schváleného systému vyskytují další reklamní cedule a směrovky.

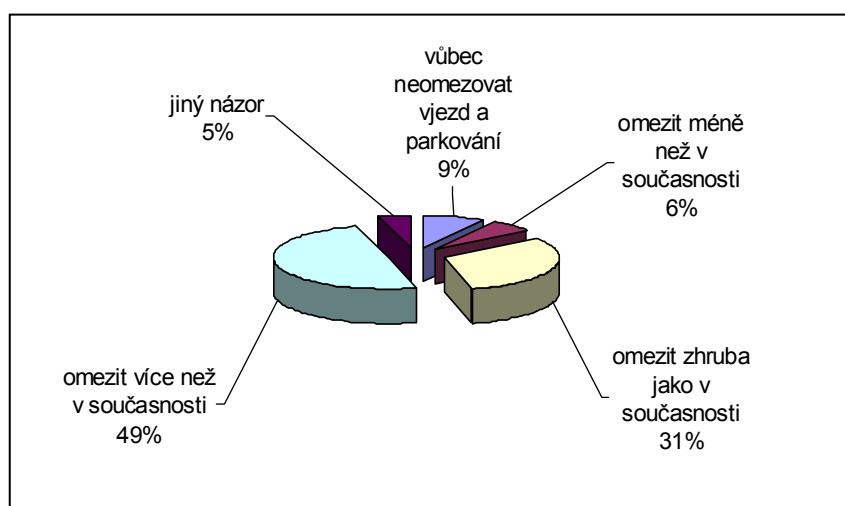
6.7 ZÁVĚRY Z DOTAZOVÝCH PRŮZKUMŮ

Anketní průzkum názoru občanů na řešení dopravy ve městě

Názor obyvatel Mariánských Lázní na dopravu ve městě byl zjišťován anketním průzkumem. V anketě bylo celkem odevzdáno 418 vyplněných dotazníků. Podrobné vyhodnocení ankety, které bylo pro tento návrh využito, je obsahem zprávy [21].

Otázky byly zaměřeny na dopravní systém jako celek i na jednotlivé druhy dopravy. Výběr nejzajímavějších výsledků:

- ✓ Z hlediska hodnocení dopravního systému jako celku (na co by se mělo město zaměřit při zlepšování dopravní situace) přikládají respondenti největší důležitost řešení následujících problémů:
 1. Zlepšení MHD – častější spoje (57 % respondentů), nedostatek večerních a nočních spojů (55 % respondentů).
 2. Přísnější omezení automobilové dopravy v lázeňské části města (49 % respondentů).
 3. Absence cyklistických stezek (36 % respondentů).
- ✓ Osobní automobil využívá denně třetina dotázaných.



Obr. 41:

Rozdělení odpovědí na otázku: „Jaké by bylo podle Vás optimální omezení automobilové dopravy v lázeňské části města?“

- ✓ Názor na větší nebo alespoň stávající omezení dopravy v lázeňské části města zastává 80% respondentů. 15% respondentů se naopak přiklání k menšímu, popř. žádnému omezení.
- ✓ Názor, že systém parkování v centru je v zásadě správný, zastává 28% respondentů; za dobrý pro rezidenty, avšak omezující pro návštěvníky jej považuje 25% respondentů; za špatný pro oba druhy parkování jej považuje 12% respondentů.
- ✓ MHD využívá denně 35% respondentů, což je výrazně vyšší podíl než hodnoty zjištěné při obdobných anketách v jiných městech ČR (Cheb 14%, Česká Lípa 8%).
- ✓ Pro zachování trolejbusů (i za cenu vyšších provozních nákladů) se vyslovilo 63% respondentů.
- ✓ Jízdní kolo v jarní a letní sezóně využívá alespoň jednou týdně 54% respondentů. Důvodem, proč nejezdí na kole častěji, je především absence komunikací pro cyklisty ve městě, s čímž souvisí také obava o svoji bezpečnost, ale také nedostatečné podmínky pro odstavení kola ve městě.

Anketa k Městské památkové zóně

Anketa v rámci Koncepce regenerace městské památkové zóny [38] byla zaměřena na různé aspekty Městské památkové zóny (dále jen MPZ) (architektura, doprava, životní prostředí, cestovní ruch apod.). Pro účely řešení dopravy v centru byly do ankety zahrnuty i otázky týkající se dopravního systému.

Celkem bylo odevzdáno 178 vyplněných anketních lístků.

Z výsledků dotýkajících se dopravy vybíráme:

- ✓ Nejčastější odpovědí na otázku „Co Vám nejvíce vadí na území MPZ?“ byly připomínky k dopravní situaci.
- ✓ Parkovací režim považuje za nevyhovující 35% respondentů. Polovina z nich (19%) se shoduje v požadavku zakázat anebo alespoň omezit na co možná nejnížší míru parkování v území MPZ. Je poukazováno na nedostatečné využívání centrálního a záchytných parkovišť.
- ✓ Téměř každý třetí respondent (30%) podotýká potřebu posílit spoje MHD, a to zejména o víkendech a ve večerních hodinách.
- ✓ V rámci nevyužitých možností MPZ je z oblasti dopravy nejčastěji jmenovaná absence cyklistických tras.
- ✓ Názor na řešení šířkového uspořádání Hlavní třídy od hotelu Cristal po Mírové náměstí - polovina (51%) dotázaných preferuje rozšíření prostoru pro chodce, přičemž podle více než dvou třetin z nich (36%) by měla vzniknout v celé šířce komunikace pěší zóna.
- ✓ Mezi názory na nejvhodnější druh dopravy na území MPZ jednoznačně vítězí trolejbusová doprava (74%). Důvodem pro volbu trolejbusové dopravy je kromě ekologického a tichého provozu rovněž vnímání trolejbusů jako městotvorného prvku či tradice.

6.8 ANALÝZA DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI

Dopravní nehody jsou jedním z negativních důsledků dopravy (spolu s hlukem exhalacemi a dalšími jevy). Jejich počet i následky je možné (a navíc žádoucí) účinně snižovat. K tomu je však nutné mít o nich aktuální přehled, znát jejich lokalizaci na komunikační síti a sledovat jejich příčiny.

Poznámka: Zdrojem informací pro tuto kapitolu byly obecné statistické sestavy nehodovosti Krajské správy Policie ČR z let 2000 až 2003 a údaje o lokalizaci nehod od dopravní Policie ČR – DI Cheb za období 1.1.2003 až 19.7.2004. Vzhledem k tomu, že pro vyhodnocení nebylo nahlíženo do protokolů o dopravní nehodě a obecné statistiky vykazují běžně drobné nepřesnosti, je třeba chápat uváděné údaje za orientační.

Statistika dopravní nehodovosti

Souhrnné údaje o dopravní nehodovosti za období 2000 až 2003 jsou uvedeny v **tabulce 4**.

rok	počet nehod	smrtelných zranění	těžkých zraněné	lehkých zranění	celková věcná škoda (Kč)
2000	324	0	11	18	7 455 tis.
2001	228	1	11	18	8 140 tis.
2002	251	1	10	20	10 287 tis.
2003	225	2	6	11	8 142 tis.
Průměr (2001-2003)	235 (*)	1	10	17	8 856 tis. (*)

Tabulka 4: Přehled dopravních nehod na území města Mariánské Lázně v letech 2000-2003.

(*) Vzhledem ke změně systému hlášení nehod v roce 2001 (malé nehody se již nemusí Policii ČR hlásit) je celkový počet nehod a celková hmotná škoda zprůměrnována jen z období 2001-2003.

V Mariánských Lázních se v letech 2000-2003 stalo v průměru cca 235 dopravních nehod ročně, při nichž v průměru ročně zemřel 1 člověk, 10 lidí bylo těžce a 17 lidí lehce zraněno. Celkové věcné škody se ročně pohybují okolo 9 miliónů korun. Tato čísla jsou vzhledem k velikosti města nejhorší na území Karlovarského kraje.

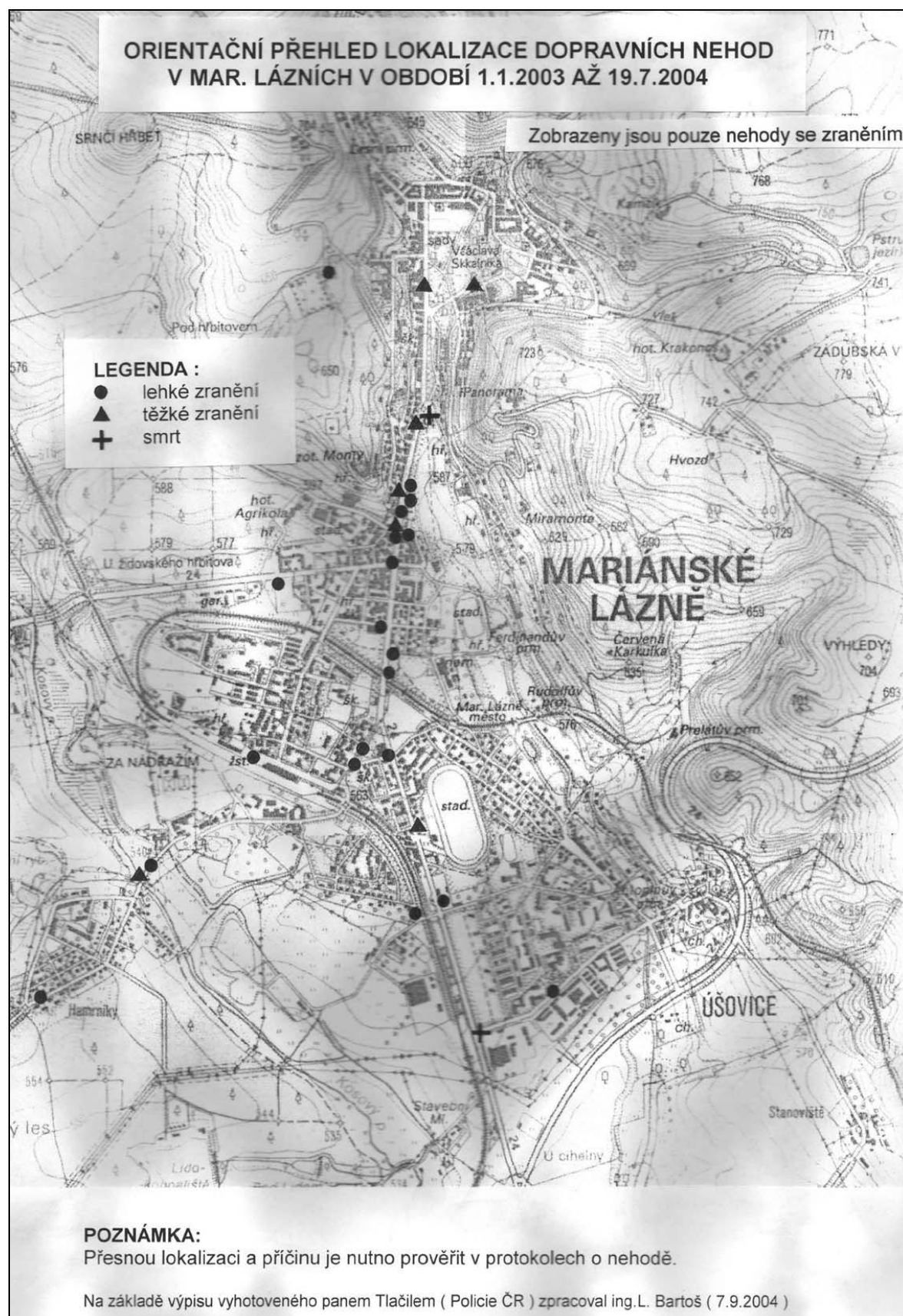
Viníkem dopravních nehod na území města je v drtivé většině řidič motorového vozidla. Nejčastější příčinou je nesprávný způsob jízdy a nepřiměřená rychlost.

Lokalizace dopravních nehod

Analýzou lokalizace dopravních nehod (jejich zákresem do mapy města) lze vytipovat nehodové lokality s následky na zdraví. V řešeném území se jedná zejména o tato místa:

- ✓ křižovatka „Hlavní x Chebská“
- ✓ Hlavní ulice v úseku Chebská – Ruská, zejména křižovatka „Hlavní x Tyršova“ a křižovatka „Hlavní x Ruská“
- ✓ Hlavní ulice v okolí hotelu Butterfly.

Orientační zákres dopravních nehod s následky na zdraví za období 1.1.2003 až 19.7.2004 je obsahem obr.42.



Obr.42: Orientační přehled lokalizace dopravních nehod s následky na zdraví na území města Mariánské Lázně v období 1.1.2003 až 19.7.2004.

Princip snižování dopravní nehodovosti

Počet nehod a zejména jejich následky ukazují na nutnost se systematicky věnovat analýze nehodovosti a odstraňování příčin, zejména úpravami komunikací. Toho lze dosáhnout jak postupnými úpravami nehodových lokalit, ale i důslednějším vyžadováním dodržování pravidel provozu (počínaje již porušováním zákazu zastavení).

Každým rokem při dopravních nehodách vznikne v Mariánských Lázních věcná škoda téměř 9 miliónů korun. Pomocí ocenění společenských ztrát lze vyčíslit i škody způsobené smrtí nebo zraněním účastníka dopravní nehody. Tyto škody představují každým rokem částku 31 miliónů korun. Celkem tedy představují dopravní nehody zbytečné každoroční ztráty ve výši téměř 40 miliónů korun. Investice do úprav komunikací zvyšující dopravní bezpečnost se tedy vrátí na uspořené milionech ztrát z dopravních nehod.

Z prvotního posouzení statistiky dopravních nehod na území města vyplývá nutnost se zaměřit zejména na:

- ✓ zužování širokých vozovek a zkracování délky přechodů,
- ✓ doplňování přechodů pro chodce v přirozených pěších trasách,
- ✓ zpřehlednění křižovatek,
- ✓ vymezení prostoru pro cyklistickou dopravu,
- ✓ zpřehlednění systému parkování.
- ✓ dalším krokem ke zvýšení bezpečnosti je řádné osvětlení problémových lokalit (zejména křižovatky a přechody pro chodce).

Ke správnému návrhu opatření je nutné mít o nehodách aktuální přehled, sledovat jejich příčiny a lokalizaci na komunikační síti. Tomu se v současné době v Česku bohužel nikdo systematicky nevěnuje a záleží mnohdy jen na přístupu každé obce.

Vyhodnocování dopravní nehodovosti doporučujeme uskutečňovat v pravidelných (ročních) intervalech. Místa s vyšším výskytem nehod je třeba odborně prověřit ve spolupráci ve spolupráci s Policií ČR přímo v protokolech o dopravní nehodě s cílem odhalit skutečné příčiny dopravní nehody a navrhnout a vyprojektovat opatření ke zvýšení bezpečnosti v těchto lokalitách.

Pro kvalitnější možnost vyhodnocování lokalizace a příčin dopravních nehod doporučujeme městu zavedení tzv. „uzlového lokalizačního systému“.

6.9 CELKOVÉ ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

Z hlediska dopravního systému lze za největší klady a nejvýznamnější zápory označit tyto:

Klady:

- ✓ Celková urbanistická koncepce města: vymezení klidových ploch (parky), poměrně široké uliční šířky (od domu k domu) umožňují navrhnout kvalitní pěší plochy a plochy zeleně i v souběhu s automobilovou dopravou a MHD.
- ✓ Uzavřené město v údolí pod kopci – řešeným územím neprochází žádná významná komunikace, nízký podíl tranzitní dopravy = převážná většina vozidel, která se v řešeném území pohybuje, má zde zdroj nebo cíl své cesty.
- ✓ Vysoké zastoupení vzrostlé zeleně.
- ✓ Obecná atraktivita města pro návštěvníky.
- ✓ Výkonný a atraktivní systém MHD.

Zápory:

- ✓ Nepoměr v hustotě využívání území a z toho plynoucí požadavky na dopravu (jedoucí i stojící) mezi některými částmi centra. Jako příklad přehuštěných oblastí lze uvést Hlavní ulici od hotelu Butterfly k Pacifiku, okolí radnice, Mírové náměstí, Nehrovu ulici a okolí Chebské křižovatky. Na opačném pólu se nachází dopravou téměř nevyužívané Goethovo náměstí.
- ✓ Snížení atraktivity cenných částí města z důvodu obtěžování dopravou (jedoucí i stojící).
- ✓ Předimenzované šířky komunikací – umožňují vysokou rychlost, nebezpečné přechody pro chodce, nepřehledné křižovatky.
- ✓ Vysoká dopravní nehodovost s následky na zdraví způsobená nevhodným stavebním uspořádáním komunikací.
- ✓ Nízká kvalita povrchů vozovek a chodníků (nad rámec dopravního řešení lze zmínit i zápor v podobě opuštěných objektů a ploch – např. areál Arnika).
- ✓ Nedostatečná kontrola přispívající k nerespektování dopravních omezení (vjezd do lázeňského území, placené parkování, dopravní značky).
- ✓ Jednosměrný systém komunikací vede k prodlužování cest v centru města, zatahuje dopravu do míst, kde nemá ani zdroj ani cíl své cesty
- ✓ Placené parkování neslouží k regulaci nabídky a poptávky, ale ke zvýšení zisku města. Atraktivní ulice jsou zaplněny parkujícími auty, naopak parkovací objekt v Pramenské ulici je využíván jen ze 30% své kapacity.
- ✓ Nedostatek zařízení pro cyklistickou dopravu.
- ✓ Nevhodně umístěné aktivity v centru města. Jedná se o úřady a instituce, které slouží především občanům města bydlejícím mimo řešené území, popř. občanům okolních obcí – např. některé agendy městského úřadu, Policie, pošta apod.). Vede to k přitěžování centra města projíždějícími a parkujícími automobily, na druhou stranu působí potíže lidem, kteří nemohou zaparkovat.

7. ZÁVĚRY Z PLATNÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU

Úvod

Základním dokumentem pro návrh dopravního systému v řešeném území je územní plán [1].

Princip dopravního řešení v územním plánu

Územní plán nepředpokládá výrazné změny v urbanistické struktuře města, které by si vyžádaly rozsáhlé změny v dopravním systému.

Územní plán předpokládá, že nově navrhované napojení města na silnici I/21 (přeložka silnice II/230 v úseku Plzeňská – Drmoul – podrobněji viz kapitolu 5) bude přivádět většinu cest do města od jihu. Díky tomu bude možno vliv dopravy na město regulovat v těchto pásmech:

- ✓ jižní část města - navrhován především rozvoj výrobních kapacit. Zde by měla končit velká část těžké nákladní dopravy,
- ✓ střední část města - převládající bydlení. Sem by měly být zároveň přemístěny i některé aktivity z lázeňského centra, které nejsou na polohu v lázeňské části města vázány (např. radnice, pošta, policie apod.),
- ✓ severní část města - převládající lázeňská a rekreační funkce - předpokládá se vymístění nevhodných zdrojů dopravy a celkové zklidnění lázeňské části.

Navrhované veřejně prospěšné stavby v územním plánu

Územní plán v zásadě ponechává stávající komunikační skelet. Z nově navrhovaných komunikací, které mají vliv na dopravní systém v řešeném území, vybíráme:

- ✓ Komunikační propojení Hlavní - Husova – Chebská (navrhováno jako přeložka silnice II/215, Hlavní ulice by se stala místní komunikací) - jedná se o odlehčovací tangenciální trasu, která by měla převádět dopravu z jižní části města do Velké Hleděsebe. Jejím hlavním účelem je dopravní odlehčení křižovatky „Hlavní x Chebská“. Dopravně inženýrské posouzení viz studii [25] z roku 2004.
- ✓ Komunikační propojení Masarykova - Dusíkova – jedná se o přímé propojení Dusíkovy ulice přes park u Černého koně do Masarykovy ulice. Hlavním cílem této propojky je umožnit úplné dopravní zklidnění Reitenbergerovy ulice mezi Hlavní a Anglickou ulicí.
- ✓ Komunikační propojení Pramenská - Ruská u gymnázia - nové komunikační propojení přesouvá stávající křižovatku o cca 120 m severně, což umožní dopravní zklidnění Ruské ulice před školou Sever.
- ✓ Komunikační propojení Chebská - Tyršova (podél lesa) – komunikace by měla sloužit k odlehčení křižovatky „Hlavní x Chebská“ o jízdy z Tyršovy ulice do Velké Hleděsebe a díky přímé návaznosti na propojení Hlavní – Husova - Chebská i do jižní části města.
- ✓ Komunikační propojení Tyršova - Luční – z důvodu odlehčení křižovatky Hlavní x Tyršova je navržena jednosměrná obslužná komunikace za budovou sokolovny jako přímé napojení do Luční ulice (vjezd na navrhované záchytné parkoviště).
- ✓ V územním plánu je navržena územní (nezastavitelná) rezerva pro možnost vedení komunikace v trase Ruská - Tyršova – Chebská. Realizace této komunikace se však nepředpokládá.

Ostatní navrhované úpravy se soustředí na odstranění dopravních závad v rámci stávajících tras komunikační sítě.

- ✓ Hlavní ulice – je navrženo zúžení šířky hlavního dopravního prostoru ve prospěch ploch pro chodce, cyklisty a vzrostlou zeleň.

- ✓ Rozšíření Ibsenovy ulice - pro možnost přímého dopravního napojení severu lázeňské části a ve výhledu možnost průjezdu vozidel MHD.
- ✓ Křižovatka "Hlavní x Chebská" – předpokládá se rekonstrukce na okružní křižovatku.
- ✓ Křižovatka „Třebízského x Pramenská“ - navržena malá okružní křižovatka

Parkování

Územní plán navrhuje řešit odstavování vozidel prioritně v rámci vlastního pozemku stavby. Součástí vyhlášky o územním plánu [2] je způsob stanovení požadovaného počtu parkovacích a odstavných stání ve městě.

Územní plán předpokládá vybudování systému záchytných parkovišť na všech příjezdových komunikacích, avšak v rozumné docházkové vzdálenosti od centra města, příp. s návazností na MHD.

- ✓ Záchytné parkoviště u křižovatky Hlavní x Plzeňská (tzv. centrální parkoviště) - požadovaná kapacita 350 stání - na příjezdu od Plzně a Karlových Varů - docházková vzdálenost do centra města 1,5 km, přímá návaznost na MHD, určeno i pro parkování autobusů.
- ✓ Záchytné parkoviště Tyršova (u zimního stadionu) - požadovaná kapacita 150 stání - na příjezdu od Velké Hleďsebe, Chebu - docházková vzdálenost do centra 1,1 km.
- ✓ Záchytné parkoviště Chebská - požadovaná kapacita 80 veřejně přístupných stání - na příjezdu od Velké Hleďsebe, Chebu - docházková vzdálenost do centra 1,8 km, určeno i pro parkování autobusů.
- ✓ Záchytné parkoviště u horní stanice lanovky - parkoviště s kapacitou 60 veřejně přístupných stání v návaznosti na horní stanici lanové dráhy.

V centru města navrhuje ÚP tyto parkovací plochy:

- ✓ Stávající parkovací objekt v Pramenské ulici - stávající kapacita 350 stání (skutečná kapacita 330 stání) - bude zachován.
- ✓ Parkoviště v Poštovní ulici (Černý kůň) - požadovaná kapacita 100 stání.
- ✓ Parkoviště u hřbitova - stávající kapacita cca 20 stání bude rozšířena na 50 stání.
- ✓ Parkoviště Ruská u gymnázia - kapacita cca 200 stání – předpokládá se vybudování podzemního parkovacího objektu pod školním hřištěm a přímým peším propojením do Hlavní ulice.
- ✓ Parkoviště v ulici B. Němcové – navrhuje zachovat nejméně 25 stání nad rámec požadavků vázaných na konkrétní funkci.

Cyklistická doprava

Územní plán předpokládá zvýšení podílu cyklistů na celkové dopravě uvnitř města a zlepšení podmínek pro ně. Navrhuje vytvářet bezpečné a pohodlné cyklistické trasy a podporovat výstavbu dalších zařízení pro cyklisty. Navrhované páteřní cyklistické trasy v řešeném území:

- ✓ Cyklistická trasa po Hlavní ulici - je navržena páteřní cyklistická trasa vedená uličním prostorem Hlavní ulice v úseku od pošty po nádraží. Cyklistická trasa musí být oddělená od pěší dopravy, v případě dostatečných prostorových možností i od dopravy automobilové.
- ✓ Stezka pro cyklisty podél Úšovického potoka - páteřní cyklistická komunikace v trase Hlavní ulice (u pošty) - Úšovice (Antoníčkův pramen), která by měla sloužit ke každodenní cyklistické dopravě mezi městem (pracoviště) a Úšovicemi (bydlení).

8. DOPRAVNÍ POLITIKA

Doprava je důležitou součástí města a podmiňuje jeho rozvoj. Od poloviny 20.století se však prudce rozvíjí automobilová doprava. Její rozvoj se střetává s místně podmíněnými urbanistickými a ekologickými omezeními.

Cílem dopravního systému obecně je pokrýt požadavky všech druhů dopravy (individuální automobilové, hromadné, cyklistické a pěší). Přitom ale nesmí dojít k podstatnému narušení jiných městských funkcí (obytné, kulturně společenské a lázeňské) a životního prostředí. Kvalitní návrh dopravního řešení proto musí splňovat tyto základní principy (bez pořadí důležitosti):

- ✓ zajištění dopravních vazeb,
- ✓ zachování urbanistických kvalit (neomezí rozvoj a zachová primární funkce),
- ✓ zachování přírodních hodnot (ekologická stabilita území a zlepšování hygienických parametrů i subjektivně vnímané příjemnosti prostředí).

Pro naplnění a možnost vzájemné provázanosti výše uvedených principů byly pro podmínky Mariánských Lázní formulovány Zásady dopravní politiky města [5]. Ty jsou obecným zadáním pro tvorbu dopravního systému a stanovují základní cíle, priority a principy

Dopravní politika je obecným zadáním pro řešení dopravy v centru města.

Zásady dopravní politiky ve znění schváleném Zastupitelstvem města jsou obsahem **přílohy T.5**.

9. NÁVRH

9.1 DOPRAVNÍ SYSTÉM

Obecně

Dopravní systém se skládá z více vzájemně provázaných druhů dopravy, které se doplňují a spolupracují.

Jelikož není možno vždy dosáhnout souladu mezi požadavky dopravy a možnostmi městského prostředí (např. v lázeňském území) je v návrhu řešení dopravy přistoupeno (v souladu se Zásadami dopravní politiky [5]) k regulaci individuální automobilové dopravy, která je k okolnímu prostředí nejméně šetrná.

Zejména v centru města v lázeňském území by bez regulace brzy došlo k nežádoucímu zaplnění ulic automobilovou dopravou. A to jak vozidly v pohybu, tak parkujícími vozidly.

Regulace automobilové dopravy musí být kompenzována účinnou podporou ostatních druhů dopravy (v tomto pořadí preference):

- ✓ pěší doprava,
- ✓ MHD,
- ✓ cyklistická doprava.

Cílem navrhovaného řešení je snížení počtu cest vykonaných osobními automobily a jejich přesun na jiné druhy dopravy.

Principy návrhu

Pro návrh řešení dopravy v centru Mariánských Lázní byly zvoleny tyto základní principy:

- ✓ Zvýšení kvality města zejména jako lázeňského města a zachování jeho urbanistické, léčebné a přírodní hodnoty.
- ✓ Zvýšení atraktivity pěší, cyklistické a městské hromadné dopravy.
- ✓ Návrat pobytové funkce do ulic - rozšíření ploch pro chodce (parky, pěší zóny), odstranění bariér, zvýšení bezpečnosti.
- ✓ Srozumitelný systém dopravy - navržený systém musí být přirozený a pro občany i návštěvníky jednoznačně pochopitelný.
- ✓ Vymístění aktivit, které nemají přímou vazbu na umístění v lázeňské části města a generují větší počet cest automobilovou dopravou, mimo cenné části města. Jedná se o aktivity, které nemusí být nutně s polohou v severní části města svázané (např. pošta, některé odbory městského úřadu, policie apod.).
- ✓ Při návrzích musí být kladen důraz na potřeby a pohodlí návštěvníků města, zejména na potřeby lázeňských hostů. Dopravní systém proto musí splňovat nároky osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Možné přístupy

K naplnění výše uvedených zásad a principů se nabízí několik možných přístupů k řešení dopravního systému:

- a) **Bez jakékoliv regulace** – výhodou je volně přístupné území zejména pro automobilovou dopravu (nejsilnější druh), jasnou nevýhodou je potlačování ostatních druhů dopravy šetrnějších k okolnímu prostředí.

V případě centra Mariánských Lázní je tento přístup z hlediska funkce území zcela chybný a nerealizovatelný.

- b) **Regulace pomocí dopravních omezení** – regulace automobilové dopravy je uplatňována vydanými zákazy a výjimkami (vyhlášky, dopravní značení, povolenky v vjezdu). Účinnost systému je přímo závislá na schopnosti postihovat nedodržování těchto nařízení.

Jedná se vlastně o stávající systém ve vybraném území (v kombinaci se zpoplatněním vjezdu – povolenky), který se díky obecné toleranci k dopravním přestupkům ve městě ukazuje jako málo účinný (to dokumentují výsledky dopravního průzkumu, kdy pouze 19% vozidel, které vjely do vybraného území, mělo platnou povolenku k vjezdu).

- c) **Cenová regulace** - regulace automobilové dopravy se odehrává pomocí cenových nástrojů (vjezd do území osobním automobilem nebo parkování v území je zpoplatněno). To přispívá k vykonání některých cest do tohoto území jiným (v tu chvíli cenově příznivějším) druhem dopravy.

- d) **Regulace systémem neprůjezdných oblastí** – regulace automobilové dopravy stavebními a organizačními opatřeními. Každá oblast je při aplikaci tohoto přístupu zatížena pouze dopravou, která má v oblasti cíl/zdroj své cesty. Vykonání cesty mezi dvěma oblastmi osobním automobilem je časově nevýhodné, cesta jiným druhem dopravy, na který se neprůjezdnost nevztahuje, se stává výhodnější.

K celkovému snížení intenzit automobilové dopravy dojde jednak díky neprůjezdnosti těchto oblastí, tj. do oblasti vjede jen řidič, který zde má cíl své cesty a jednak odrazujícím systémem, kdy jistá část cest bude raději vykonávána jiným druhem dopravy.

Zvolené řešení

Na základě proběhlých diskuzí v rámci projednávání konceptu bylo přistoupeno a na jednání 28.4.2004 následně odsouhlaseno řešení kombinující regulaci automobilové dopravy:

- ✓ pomocí cenových nástrojů formou důsledného zpoplatnění všech veřejně přístupných parkovacích stání v řešeném území
- ✓ systémem neprůjezdných oblastí pro automobilovou dopravu s dopravním napojením těchto oblastí z vnějšku řešeného území.

Vjezd do navržených oblastí nebude zpoplatněn ani jinak omezován s výjimkou několika cenných komunikací nebo těžko přístupných oblastí. Systém umožní dopravní obsluhu všech objektů v území bez zákazu či omezení vjezdu. Stávající omezení vjezdu pro nákladní vozidla bude zachováno.

Placené parkování se stane díky možnosti odlišných sazeb parkovného prioritně nástrojem pro vyrovnaní nabídky a poptávky po parkovacích stáních v každé oblasti. Zvýšením sazby parkovného v atraktivních lokalitách se dosáhne stavu, kdy každý bude moci zaparkovat v místě, které si zvolí. Za tuto nadstandardní službu však bude platit odpovídající cenu.

Ruku v ruce s důsledným zpoplatněním parkovacích stání v centru musí být vytvořena nabídka záchytných parkovišť s docházkovou vzdáleností do centra nebo přímou návazností na fungující MHD. Zároveň s tím musí být podporovány ostatní druhy dopravy.

Fond dopravní infrastruktury

Podporu neziskových avšak preferovaných částí dopravního systému (MHD, záchytná parkoviště, opravy komunikací, zařízení pro cyklisty apod.) je možné realizovat (financovat) přerozdělením příjmů ze ziskových forem dopravy (placené parkování, příjmy z vyhrazených stání pro podnikatelské účely apod.) v rámci nově vytvořeného Fondu dopravní infrastruktury.

9.2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

9.2.1 Doprava v pohybu

Principy řešení

Zklidnění dopravy je v návrhu odstupňováno od poměrně silně dopravně zatížené Hlavní ulice v jižní části území až po zcela zklidněné komunikace a pěší zóny v přímé návaznosti na nejcennější území lázní: kolonádu a Skalníkovy sady.

Základní principy návrhu lze shrnout do tří bodů:

- ✓ zachování současné komunikační sítě (až na výjimky nejsou navrhovány nové komunikace),
- ✓ vytvoření čtyř neprůjezdných oblastí s dopravně zklidněnými ulicemi,
- ✓ návrat k obousměrnému provozu na většině komunikací.

Rekonstrukce všech komunikací v řešeném území bude navrhována podle moderních zásad: musí přenést výhledové objemy automobilové dopravy, ale současně musí působit esteticky a zaručit přiměřené žádoucí zklidnění automobilového provozu v městském prostředí. Spíše než na vysokou jízdní rychlost bude při jejich projektování dbáno na plynulost dopravy a především na bezpečnost použitím vhodných opatření a úsporných návrhových parametrů.

Schéma navrhované organizace dopravy v řešeném území je obsahem **přílohy 7**.

Komunikační síť

Základní komunikační síť v návrhu řešení dopravy v centru města tvoří ulice:

- ✓ Hlavní (v úseku Chebská – hotel Bohemia) – očekáváme mírné snížení intenzity, je navrženo rozšíření plochy pro chodce a cyklisty a zúžení předimenzované šířky vozovky, nutno doplnit přechody pro chodce,
- ✓ Ruská (v úseku Hlavní – Pramenská) – slouží k dopravnímu napojení severní části města, očekáváme vyrovnání poměru intenzit obou směrů jízdy a mírné zvýšení celkové intenzity – nutno zvýšit bezpečnost chodců (doplnění chodníků, rozšíření chodníků, zvýšení bezpečnosti v místech přecházení),
- ✓ Pramenská – očekáváme vyrovnání poměru intenzit obou směrů jízdy a mírné zvýšení celkové intenzity,
- ✓ Dusíková – jediné napojení neprůjezdné oblasti Goethovo náměstí – tím dojde k navýšení intenzity - nutno zvýšit bezpečnost chodců (doplnění chodníků, zvýšení bezpečnosti v místech přecházení),
- ✓ Karlovarská (v úseku od křižovatky s Dusíkovou ulicí až na hranice území) – očekáváme zachování současné intenzity provozu – je nutno doplnit scházející chodník,
- ✓ Třebízského (v úseku od křižovatky s Pramenskou ulicí až na hranice území) – zachování stávajících intenzit dopravy.

Na základní komunikační síť budou logicky soustředěny vyšší intenzity provozu. Návrhové parametry budou odpovídat plynulému provozu návrhovou rychlostí nejvýše 50 km/h. Na komunikace základního komunikačního sítě napojeny jednotlivé neprůjezdné oblasti.

Ostatní komunikační síť bude dopravně zklidněná s návrhovou rychlostí nejvýše 30 km/h.

Příklady šířkového uspořádání těchto komunikací jsou obsahem **přílohy 12**.

Obousměrný systém

Navrhované řešení předpokládá zobousměrnění většiny komunikací v řešeném území – oproti současnému stavu se jedná zejména o tyto úseky:

- ✓ Hlavní ulice v úseku Bohemia – Mírové náměstí,
- ✓ Anglická ulice,
- ✓ Masarykova – nad kolonádou.

Tím dojde ke zkrácení cest v řešeném území a doprava nebude zatahována do míst, kde nemá zdroj ani cíl své cesty. Obousměrné komunikace přispívají ke snížení rychlosti jízdy (jsou-li zároveň přirozeně široké).

Neprůjezdné oblasti

Oproti současnému stavu bude umožněn vjezd na všechny komunikace s výjimkou pěších/obytných zón. Všechna veřejně přístupná parkovací stání v oblastech budou důsledně zpoplatněna.

Návrh řešení dopravy v centru předpokládá vytvoření 4 neprůjezdných oblastí:

A. Oblast „Mírové náměstí“:

- ✓ zahrnuje Mírové náměstí, ulici Ibsenovu, Třebízského, Purkyňovu, Fibichovu a Chopinovu a území za divadlem,
- ✓ dopravní napojení (z jižní části města) zajištěno výhradně ulicemi Ruskou, Pramenskou a Třebízského,
- ✓ průjezd do ostatních oblastí zamezen:
 - pěší zónou na Hlavní ulici v úseku Ruská – Mírové náměstí.
 - obytnou/pěší zónou v Masarykově ulici u Křížového pramene v úseku Ibsenova – Úzká.
- ✓ Oproti současnému stavu bude možné zajet např. k základní umělecké škole a zde zaparkovat (vyšší sazba parkovného).

B. Oblast „Goethovo náměstí“:

- ✓ zahrnuje Goethovo náměstí, ulice Karlovarskou, Úzkou, Centrální lázně,
- ✓ dopravní napojení (z jižní části města) zajištěno výhradně ulicemi Dusíkovou a Karlovarskou,
- ✓ průjezd do ostatních oblastí zamezen:
 - rozšířením parkové úpravy mezi Goethovým náměstím a Novými lázněmi v Reitenbergerově ulici.
 - obytnou zónou v Masarykově ulici u Křížového pramene v úseku Ibsenova – Úzká
- ✓ Oproti současnému stavu bude možné zajet na Goethovo náměstí a zde zaparkovat (vyšší sazba parkovného). Díky tomu a také díky očekávané rekonstrukci hotelů očekáváme oživení tohoto území.

C. Oblast „Reitenbergerova ulice“

- ✓ zahrnuje Reitenbergerovu ulici s obsluhou jen budovy Nových lázní a Casina
- ✓ dopravní napojení zajištěno výhradně Anglickou ulicí z křižovatky s nově trasovanou Dusíkovou ulicí (nebo variantně z dnešní křižovatky Anglická x Reitenbergerově – viz další text)
- ✓ průjezd do ostatních oblastí zamezen:
 - rozšířením parkové úpravy mezi Goethovým náměstím a Novými lázněmi v Reitenbergerově ulici.

D. Oblast „Ruská a Hlavní“

- ✓ zahrnuje Hlavní ulici v úseku od hotelu Bohemia k Ruské ulici, Ruskou (od gymnázia k Hlavní) a Mladějovského ulic
- ✓ průjezd do ostatních oblastí zamezen:
 - pěší zónou na Hlavní ulici v úseku Ruská – Mírové náměstí.

Pěší zóny

Návrh pěších/obytných zón s sebou přinese omezení vjezdu v určitém časovém období. Jejich přínosem však bude zvýšení celkové atraktivity těchto komunikací pro pěší návštěvníky města. Pěší zóny jsou navrženy v takových úsecích, aby došlo k co možná nejmenšímu ovlivnění běžného provozu přilehlých objektů.

K zamezení zbytného průjezdu mezi oblastmi a jako rozšíření ploch pro chodce v řešeném území jsou navržena tato opatření:

A. Rozšíření parkové úpravy mezi Goethovým náměstím a Novými lázněmi

- ✓ V této oblasti nemá zásobovací doprava žádný cíl. Významným přínosem tohoto řešení je rozšíření ploch pro chodce bez konfliktu s automobily od kolonády až k Ambrožovým pramenům a dále k Mariinu prameni a lyžařskému areálu.
- ✓ Volba formy řešení (pěší zóna nebo rozšíření parkové úpravy) musí být řešeno architektonicko-urbanistickou studií při současném zohlednění navrhovaných variant vedení tras MHD (viz kapitolu 9.3).
- ✓ V současné době komunikací projíždí denně cca 1 600 vozidel – v navrhovaném řešení lze předpokládat, že do oblasti Nových lázní budou zajíždět již jen vozidla, které zde budou mít cíl své cesty. Tím dojde ke snížení intenzity na cca 200 vozidel denně.

B. Pěší zóna na Hlavní ulici v úseku Ruská – Mírové náměstí

- ✓ Do pěší zóny bude povolen vjezd pouze MHD a v době 22:00 až 11:00 i vozidlům zásobujícím objekty na této pěší zóně.
- ✓ V současnosti na Hlavní ulici v úseku Bohemia – Ruská projíždí denně cca 3 500 vozidel, z čehož 60 % tvoří přímé průjezdy na Goethovo náměstí. Po realizaci této pěší zóny lze očekávat, že do oblasti budou zajíždět již jen vozidla, které zde budou mít cíl své cesty. Tím dojde ke snížení intenzity na cca 1 500 vozidel denně (obousměrně).
- ✓ Kromě zamezení průjezdu umožňuje navržená pěší zóna bezkonfliktní průchod pěších v ose „parkovací dům v Pramenské ulici – kolonáda“.
- ✓ Zásobování objektů v pěší zóně se bude odehrávat ze zadního traktu z Ruské ulice (možnost vybudování zásobovací komunikace) a nebo od divadla.
- ✓ Případné využití areálu Arnika doporučujeme dopravně napojovat z Mírového náměstí.

C. Obytná zóna v Masarykově ulici u Křížového pramene v úseku Purkyňova – Úzká

- ✓ Do obytné zóny bude povolen vjezd MHD, obyvatelům zde bydlícím a firmám zde působícím.
- ✓ V současnosti zde projíždí denně cca 1 000 vozidel, výhledově očekáváme snížení intenzity na cca 300 vozidel denně.
- ✓ Určení vhodnosti řešení formou obytné nebo pěší zóny s provozem MHD musí být určeno podrobnější studií.

Nově navrhované komunikace

- ✓ **Komunikační propojení Masarykova – Dusíkova** - řešení je navrhováno ve dvou variantách:
 - A) přímé propojení Dusíkovy ulice přes park u Černého koně do Masarykovy ulice. Hlavním cílem této propojky je umožnit úplné dopravní zklidnění Reitenbergerovy ulice mezi Hlavní a Anglickou ulicí.
 - B) úprava současné trasy Anglickou a Reitenbergerovou ulicí – zachovává park u černého koně, avšak neumožňuje kvalitně upravit nástupní trasu ke kolonádě Reitenbergerovou ulicí.

 - ✓ **Komunikační propojení Pramenská - Ruská u gymnázia** - řešení je navrhováno ve dvou variantách:
 - A) nové komunikační propojení přesouvá stávající křižovatku o cca 120 m severně, což umožní dopravní zklidnění Ruské ulice před školou Sever. Řešení podle územního plánu s sebou přináší nutnost pokácení několika vzrostlých stromů,
 - B) vybudování okružní křižovatky Tuská x Pramenská s napojením plánovaným napojením podzemního parkovacího objektu u gymnázia.
- Obě navrhovaná řešení byla zpracována do fáze studie v listopadu 2004.
- ✓ **Lázeňská ulice** – protažení do křižovatky Karlovarská x Dusíkova – přínosem bude kvalitnější dopravní napojení oblasti Lázeňské ulice a odlehčení Karlovarské ulice. Součástí řešení musí být i pěší napojení k lyžařskému areálu. Navrhované řešení s sebou přinese nutnost vykácení několika stromů.

9.2.2 Doprava v klidu (parkování)

Obecně

Návrh parkování je řešením vztahu mezi poptávkou po parkování a nabídkou parkovacích míst. Tento vztah je možné ovlivňovat buď změnou poptávky a nabídky nebo vyrovnaním disproporce mezi poptávkou a nabídkou pomocí cenové regulace:

- ✓ **Ovlivňování nabídky** – nejběžnější způsob řešení parkování. Rozšiřování nabídky je možné buď prostým navyšováním počtu parkovacích míst na terénu nebo může mít technicky i investičně náročnější formu podzemních či nadzemních parkovacích objektů. Způsob řešení je závislý na charakteru území i funkci objektů. Tento princip je vhodné uskutečňovat v okrajových částech města (kde nižší tlak na parkovací kapacity umožňuje realizovat parkování na terénu) a v obytných souborech (neboť zde není možné zavádět omezování poptávky ani výraznou cenovou regulací).
- ✓ **Ovlivňování poptávky** – má charakter systémových opatření vycházejících z regulačních zásad dopravní politiky (diskriminace automobilové dopravy). Možnosti snižování poptávky po parkování v centrální oblasti se nalézají i mimo oblast dopravy. Je to například stanovení optimální koncentrace aktivit v území, míra zastavenosti ploch, výška zástavby, podíl administrativy atd. To vše musí vycházet z územního plánu.

Ovlivňování poptávky má omezenou účinnost a lze ho aplikovat pouze v některých oblastech (centrální oblast, rekreační oblasti). V případě Mariánských Lázní se jedná o dlouhodobé řešení spojené s vymístováním aktivit z lázeňského centra, které nejsou na tuto polohu svoji funkcí přímo vázány (např. radnice, banky, pošta apod.).

- ✓ **Cenová regulace** – zavádí se všude tam, kde disproporci v parkování nelze řešit prostou úpravou nabídky a poptávky a jejich poměr je třeba uměle upravovat systémem cenových nástrojů. Zavedení cenové regulace dává parkování charakter placené služby s částečným využíváním tržních zákonitostí. Je nezbytným prvkem systémového řešení parkování a promítá se do několika oblastí:
 - Vyrovnává nerovnoměrnost poptávky po parkování.
 - Vytváří ekonomické prostředí pro výstavbu a využívání objektů pro parkování.
 - Vytváří podmínky pro uplatnění systému záchytných parkovišť.
 - Vytváří tlak na využívání jiných druhů dopravy.

Principy řešení

Žádná záležitost nebývá nikdy černobílá a tak se i v případě návrhu řešení dopravy v centru města jedná o kombinaci všech výše uvedených možností.

Současný deficit parkovacích stání v území bude v budoucnu prohlouben:

- ✓ nárůstem automobilové dopravy obecně (viz kapitolu 4),
- ✓ předpokládaným nárůstem počtu lůžek v ubytovacích zařízeních,
- ✓ možná i očekávanou (nebo spíše žádanou) změnou klientely - mluví se o možném zvýšení podílu mladší klientely, která se do města dopravuje spíše vlastními vozidly.

Hlavní podíl z parkujících vozidel v centru bude však jako v současnosti přináležet občanům dojíždějícím do území ze spádové oblasti města.

Návrh dopravního řešení v centru města proto předpokládá regulaci automobilové dopravy. Nástrojem k této regulaci je kromě vzniku neprůjezdných oblastí (viz kapitolu 9.2.1) i důsledné zpoplatnění všech veřejně přístupných parkovacích stání v řešeném území.

Placené parkování

Výše sazby placeného parkování bude sloužit prioritně k regulaci nabídky a poptávky po parkovacích stáních a to jak z hlediska poptávky tak z hlediska požadovaného omezení automobilové dopravy:

- ✓ v místech s požadovaným omezením počtu parkujících aut a nebo vysokou poptávkou po parkování bude sazba nejdražší,
- ✓ v lokalitách pro parkování určených nebo v místech s nízkou poptávkou po parkování budou sazby nižší,
- ✓ v případě záchytných parkovišť mimo centrum budou parkoviště nejlevnější až neplacená.

Záchytná parkoviště

K vyrovnání nedostatku parkovacích stání budou vybudována záchytná parkoviště na okraji řešeného území v rozumné docházkové vzdálenosti. Ty jsou navrženy v místech, kde odstavování vozidel neruší jiné funkce města.

Návrh předpokládá jak formu parkování na terénu v jižní části území, tak náročnější formu parkovacích objektů uvnitř území.

Vymíst'ování aktivit, které nemají přímou vazbu na umístění v řešeném území

V dlouhodobém horizontu musí být neustále hledány cesty a způsoby k postupnému vymístění aktivit, které nemají přímou vazbu na umístění v lázeňské části města a generují větší počet cest, do jižních částí města. Mezi ně lze zařadit některé odbory městského úřadu, poštu, banky, policii apod.).

Tyto aktivity zahrnují komunikace v centru:

- ✓ zbytnými jízdami automobilů,
- ✓ zaplňováním ulic odstavovanými automobily.

Omezení nároků na parkování v centru bude realizováno i dodržováním povinnosti zajištění požadovaného počtu nových parkovacích stání u novostaveb a rekonstrukcí (podle vyhlášky [2]).

Bilance parkovacích stání v návrhovém období

Vyčíslení bilance parkovacích stání v řešeném území je obsahem **přílohy T.6**. Souhrn výsledků pro jednotlivé dopravní oblasti je obsahem **tabulky 5**.

V současné době se v řešeném území nachází celkem 2 937 parkovacích stání, což znamená deficit cca 1 300 stání.

Návrh řešení dopravy v centru předpokládá rozšíření počtu stání na cca 3 200 stání (vliv záchytných parkovišť). To však při zohlednění dalšího nárůstu požadavků na počet parkovacích stání znamená deficit cca 1 850 stání.

Deficit je patrný zejména v oblastech blízkých lázeňské části (Ibsenova a kolonáda, Goethovo náměstí) a Hlavní ulici.

Naopak vyšší počet parkovacích stání než požaduje vyhláška lze očekávat v ulicích Karlovarská (u Koliby), Ruská a v okolí Tyršovy. Jedná se vesměs o území na okraji řešeného území.

Dopravní oblast	Název	požadavek vyhlášky [2]	počet stání NÁVRH	BILANCE NÁVRH
1	Třebízského	145	80	-65
2	Ibsenova a kolonáda	543	200	-343
3	Mírové Náměstí	500	449	-51
4	Ruská a Mladějovského	347	233	-114
5	Goethovo Náměstí	536	145	-391
6	Karlovarská (Esplanade)	109	110	+1
7	Reitenbergerova a Dusíkova	76	69	-7
8	Hlavní a Poštovní	489	322	-167
9	Hlavní	327	83	-244
10	Anglická	245	282	+37
11	Ruská a Lidická	296	303	+7
12	Hlavní a Dykova	371	126	-245
13	Ruská a Příkrá	322	162	-160
14	Tyršova	323	441	+118
15	Hlavní a Boženy Němcové	415	177	-238
Celkem		5 046	3 182	-1 864

Tabulka 5: Bilance parkovacích a odstavných stání v řešeném území ve výhledovém období

Poznámka: Očekávané navýšení požadavků na parkovací stání v řešeném území jsou v tabulce zohledněny pouze plánovaným nárůstem počtu lůžek v ubytovacích zařízeních.

Formy parkování

Návrh řešení dopravy v centru předpokládá vytvoření zóny s placeným parkováním. V rámci zóny bude na veřejně přístupných parkovacích plochách umožněno parkování těmito formami:

- ✓ **placené** – umožňující krátkodobé parkování zaplacením poplatku u parkovacího automatu. Stání budou vyhrazena pro parkování návštěvníků města, nebude na nich umožněno stání formou rezidentního parkování. Jedná se převážně o lokality podél Hlavní ulice, kde není žádoucí dlouhodobé odstavování vozidel rezidentů,
- ✓ **rezidentní** – stání vyhrazená pouze pro rezidenty, tj. držitele roční předplatitelské karty. Bez možnosti parkování návštěvníků. K tomuto stání jsou většinou využívány komunikace, mimo základní komunikační síť a komunikace, na kterých by bylo umístění parkovacích automatů neefektivní. Rezidentům bude umožněno parkování na stáních pro tyto účely vyhrazených v rámci určené oblasti (tj. rezidentní karty se nebudou vztahovat pouze k jedné ulici – může se jednat např. o oblast zahrnující ulice Tyršovu, Nerudovu, Luční, Boženy Němcové a Hlavní od Tyršovy k Ruské – viz další bod),
- ✓ **kombinované** – umožňující stání rezidentům, ale současně i placené stání návštěvníkům zaplacením poplatku u parkovacího automatu. Tyto lokality využívají vzájemně se časově nepřekrývající se poptávku po parkovacích stáních: zatímco rezidentská stání bývají plně obsazena ve večerním a nočním období u placených stání pro návštěvníky města je tato situace obrácená. Tím dojde k lepšímu využití omezené kapacity parkovacích stání v řešeném území. Cenově je třeba nastavit tak, aby byla zajištěna obsazenost a využití.

V rámci všech výše uvedených forem parkování mohou být vyčleněna parkování:

- ✓ **vyhrazená** – stání vyhrazená pro konkrétní vozidla (registrační značku vozidla, tzv. SPZ) - pronajatá subjektům za vyšší poplatek firmám nebo určená osobám s omezenou schopností pohybu.

Mimo tyto druhy parkování je v zónách zastoupeno i parkování:

- ✓ **na vlastních pozemcích** – mimo veřejně přístupné komunikace a tudíž mimo rámec řešení této studie,
- ✓ v rámci zóny budou vymezené i úseky se **zákazem parkování**.

Do celého systému parkování patří mimo řešené území i:

- ✓ parkování na **záchytných parkovištích** na obvodu řešeného území (zaparkuj a jdi),
- ✓ parkování na **záchytných parkovištích** mimo řešené území (v návaznosti na fungující MHD - zaparkuj a jed').

Mezi jednotlivými složkami dopravy v klidu existují podmiňující vazby a při zavádění systému regulace nelze zaměnit posloupnost těchto kroků:

1. Zavedení zóny placeného parkování
2. Realizace záchytných parkovišť na obvodu řešeného území (tzv. zaparkuj a jdi)
3. Realizace záchytných parkovišť na mimo řešené území návazností na kvalitně fungující MHD (tzv. zaparkuj a jed')

Nedodržení tohoto pořadí vede ke ztrátě funkčnosti a k neefektivitě vybudovaných záchytných parkovišť.

Návrh

Navržený systém parkování je patrný z **přílohy 8**.

Placená stání

K placenému parkování jsou určeny komunikace:

- ✓ Mírové náměstí,
- ✓ Nehrova ulice,
- ✓ Hlavní ulice od hotelu Cristal k Ruské u radnice,
- ✓ Poštovní u pošty,
- ✓ Masarykova u pošty.

Rezidentní stání

K rezidentnímu stání jsou určeny ulice:

- ✓ Fibichova,
- ✓ Ibsenova mezi Purkyňovou a Masarykovou,
- ✓ oblast za divadlem,
- ✓ Mladějovského,
- ✓ Úzká a Lesní,
- ✓ Karlovarská (ve směru k Zádubu),
- ✓ Reitenbergerově u Nových Lázní (předpoklad vyhrazeného stání),
- ✓ Klíčová,

- ✓ Lidická a Dykova,
- ✓ Příkrá (předpoklad vyhrazeného stání),
- ✓ Ruská u hotelu Helvetia (předpoklad vyhrazeného stání),
- ✓ Luční.

Neplacená stání

Ke stání v rámci řešeného území bez zpoplatnění (z důvodu nízké poptávky, nebo potřeby parkování v těchto lokalitách) jsou určeny ulice:

- ✓ Tyršova,
- ✓ záchytné parkoviště Tyršova (u plánovaného OZ Kaufland),
- ✓ parkoviště u hřbitova.

Kombinované stání

Ostatní veřejně přístupná stání jsou navržena jako kombinovaná.

Záchytná parkoviště

Záchytná parkoviště v rámci řešeného území:

- ✓ Stávající parkovací dům v Pramenské ulici – stávající kapacita 330 stání je využita jen z 30%. Navrhujeme snížit sazbu za parkování na výrazně nižší úroveň než jaká bude sazba za parkování v této lokalitě na ulici. Tím dojde k žádoucímu omezení počtu stojících vozidel v cenné části města a zároveň zaplnění parkovacího domu.
- ✓ Navrhovaný podzemní parkovací objekt na Ruské ulici za gymnáziem – předpokládaná kapacita cca 200 stání – výhodou přímé pěší napojení Hlavní ulice, na střeše objektu možno vybudovat školní hřiště, dopravní napojení z Ruské ulice.
- ✓ Navrhovaný parkovací objekt v Poštovní ulici (Černý kůň) - předpokládaná kapacita cca 100 stání. Objekt navrhován územním plánem. Výhodou je přímé napojení z Hlavní ulice, zatahuje však dopravu přímo do centra města.
- ✓ Navrhované parkoviště u lyžařského areálu v Dusíkově ulici (u Koliby) – nedostatek parkovacích stání v lokalitě je možno řešit vybudováním parkoviště, nebo podélných parkovacích pruhů podél Dusíkovy ulice. Navrhované parkoviště není součástí veřejně prospěšných staveb v územním plánu.
- ✓ Stávající parkoviště u hřbitova - stávající kapacita cca 20 stání bude rozšířena na 50 stání.
- ✓ Stávající parkoviště v ulici B. Němcové – navrhujeme zachovat nejméně 25 stání nad rámec požadavků vázaných na konkrétní funkci.

Záchytná parkoviště mimo řešeného území:

- ✓ Záchytné parkoviště Tyršova (u zimního stadionu) - požadovaná kapacita 150 stání - na příjezdu od Velké Hleďsebe, Chebu - docházková vzdálenost do centra 1,1 km.
- ✓ Záchytné parkoviště u křižovatky Hlavní x Plzeňská (tzv. centrální parkoviště) - požadovaná kapacita 350 stání - na příjezdu od Plzně a Karlových Varů - docházková vzdálenost do centra města 1,5 km, přímá návaznost na MHD, určeno i pro parkování autobusů.

Jednotný systém parkování

Za účelem vytvoření jednotného systému parkování ve městě musí být ve všech významných parkovacích kapacitách (komunikace, parkoviště, parkovací domy) zajištěny dostatečné majetkové podíly města.

Tok financí ve sféře parkování musí tvořit ucelený, na území města jednotný, k prosazování záměrů města cílevědomě utvářený systém. Ten by měl zaručit, že nebude docházet k odlivu finančních prostředků

z lukrativních forem parkování mimo oblast parkování, ale že jich bude využito opět v systému dopravy v klidu.

Příjmy ze zpoplatněných stání na veřejných plochách i v parkovacích objektech, příjmy za využívání parkovacích stání k podnikatelským účelům, budou sloužit k dotování nevýdělečných forem parkování, především k výstavbě nových parkovacích kapacit na pozemcích města, dále také k dotování provozu hromadné dopravy aj.

Sazby

Obsahem **přílohy 9** je orientační návrh sazeb parkovného v řešeném území:

- ✓ vysoká sazba (např. 30 Kč/h),
- ✓ střední sazba (např. 20 Kč/h),
- ✓ nízká sazba (např. 10 Kč/h),
- ✓ zdarma.

Výše ceny za parkování by měla být nastavena tak, aby došlo k vyrovnání nabídky a poptávky tj. aby byla vždy k dispozici volná stání. V místech s vyšším požadavkem na parkování by měla být cena vyšší, v místě s požadavkem nižším by měla být i cena parkovného nižší.

Odpovídajícím způsobem by měly být zpoplatněny další služby placeného nebo rezidentního parkování. V **tabulce 6** je uvedený možný návrh cen za parkování v placené zóně. Uvedený příklad je nutno brát za orientační a je nutno jej důkladně projednat a přizpůsobit místním zvyklostem.

	základní sazba (Kč/h)	předplatitelská karta pro firmy a rezidenty (Kč/rok)	cena za vyhrazené stání (Kč/rok)
Vysoká sazba	30	3 000	75 000
Střední sazba	20	2 000	50 000
Nízká sazba	10	1 000	25 000

Tabulka č.6 – Orientační návrh ceny parkovného v řešeném území

Fond dopravní infrastruktury

U rekonstrukcí a novostaveb musí obecně platit, že každý investor je povinen zajistit parkování a odstavování vozidel vázaných na jím provozovanou funkci vlastními prostředky a na vlastních pozemcích.

Jelikož výstavba parkovacích kapacit pro rezidenty a záchytných parkovišť je ekonomicky náročná, je záměrem přerozdělení prostředků v rámci systému parkování. K tomu by měli přispět také investoři, kteří nebudou schopni dodržet požadavky norem nebo místní vyhlášky na počet parkovacích stání na vlastním pozemku a budou potřebovat zajistit parkování na veřejných plochách.

Příjmy ze ziskových forem parkování (placené) budou dotovat formy neziskového parkování (neplacené a rezidentní) prostřednictvím nově vytvořeného Fondu dopravní infrastruktury.

Parkování autobusů a nákladních vozidel

Parkování zájezdových autobusů bude v centru města umožněno pouze jako krátkodobé (určeno pouze pro výstup a nástup návštěvníků). Dlouhodobé parkování autobusů se bude odehrávat na záchytných parkovištích mimo centrum (centrální parkoviště a Chebská).

V řešeném území je přípustné parkování autobusů na veřejně přístupných komunikacích pouze placenou formou (nadstandardní služba) v Pramenské ulici jako podélné.

9.3 MHD

Obecně

MHD je schopna převzít významnou část přepravních vztahů z jižních částí města do řešeného území, ale i v rámci řešeného území a tím přispět ke snížení intenzit automobilové dopravy.

Pro účinnost systému je nutná kvalita a dostatečná atraktivita MHD. To vyžaduje podporu z prostředků města s cílem:

- ✓ zachování přijatelné ceny jízdného,
- ✓ zajištění dostatečné frekvence spojů,
- ✓ zajištění obsluhy všech významných částí města.

Principy

Stávající systém MHD je poměrně kvalitní a zásadní systémové změny by měly být realizovány spíše mimo řešené území v souvislosti s rozvojem zástavby v jižní části města (např. sídliště Vora, Plzeňská apod.)

Optimální návrh provozu MHD včetně definování standardů a podmínek obsluhy celého města musí být předmětem samostatného generelu rozvoje městské hromadné dopravy.

V rámci řešeného území je třeba hledat řešení, které:

- ✓ odstraní některé nedostatky stávajícího systému MHD (nedostatečná obsluha území, jednosměrný systém v centru),
- ✓ bude respektovat navržená opatření k regulaci automobilové dopravy.

Návrh regulace automobilové dopravy formou neprůjezdných oblastí je stavebně realizován za pomoci pěších nebo obytných zón, popř. úplném zrušení komunikací mezi jednotlivými oblastmi. Provoz MHD musí být preferován a vjezd do pěších nebo obytných zón je v zásadě možný.

Návrh

Trasování linek MHD Hlavní ulic v úseku Chebská – hotel Cristal je zcela funkční a návrh spočívá „pouze“ v odstranění dopravních závad na konkrétních zastávkách.

V úseku hotel Cristal – okružní křižovatka „U hodin“ je možno zvažovat tyto varianty:

- ✓ zachování stávajícího jednosměrného systému Hlavní ulic a zpět Masarykovou ulic,
- ✓ vedení trasy linek Masarykovou ulic obousměrně.

Pro obsluhu lázeňského území byly v rámci projednávání konceptu diskutovány tyto varianty:

- ✓ **Zachování stávajícího jednosměrného systému** (Hlavní – Purkyňova – Masarykova – Reitenbergerova):
 - nedostatky současného stavu zůstávají zachovány (nemožnost cestování v opačném směru, nedostatečná obsluha území Koliba, Karlovarská a území Třebízského),
 - znemožňuje úplné zklidnění úseku mezi kostelem a Novými lázněmi – nutno řešit formou průjezdu pěší zónou.
 - nespornou výhodou je zachování současného trolejového vedení (u všech ostatních variant bude nutná investice do nových úseků trati)
- ✓ **Protážení linky Dusíkovou ulicí** - z Goethova náměstí Karlovarskou ulicí k lyžařskému areálu a dolů Dusíkovou ulicí:

- varianta neodstraňuje nevýhodu jednosměrného systému avšak zlepšuje obsluhu Karlovarské ulice,
 - může se stát výhodnou jen zprovozněním dalších aktivit v Dusíkově ulici (lyžařský areál, parkovací objekt apod.),
 - nevýhodou je prodloužení jednosměrné trasy (zejména pro cestující jedoucí např. z Mírového náměstí k nádraží)
 - umožňuje důsledně dopravně zklidnit úsek mezi kostelem a Novými lázněmi.
- ✓ **Tzv. okružní linka** – linky z jižních částí města by končily na okružní křižovatce „U hodin“. Zde by navazovala okružní jednosměrná linka MHD obsluhovaná menšími vozidly a kratším intervalem. Trasa by byla zvolena tak, aby rozumně obsloužila co největší území (např. Hlavní – Třebízského – Ibsenova – Masarykova – Karlovarská – Dusíkova).
- linka by mohla být využívána pro okružní jízdy kolem centra,
 - nevýhodou je nutnost přestupu těsně před cílem cesty, což obecně vede ke snižování atraktivity MHD.
- ✓ **Obousměrný systém** – trasa by byla vedena z Goethova náměstí na konec Karlovarské ulice (ke křižovatce s Dusíkovou ulicí), kde by byla v okružní křižovatce (točka) a návrat zpět obousměrným systémem přes Goethovo náměstí, Masarykovu a nově Ibsenovu a Třebízského ulicí (zastávka u divadla) a dolů Hlavní ulicí k City servisu.
- umožňuje důsledně dopravně zklidnit úsek mezi kostelem a Novými lázněmi,
 - zlepšuje obsluhu Karlovarské ulice a částečně i Třebízského,
 - umožňuje cesty v obou směrech jízdy.

Z hlediska výše uvedených principů navrhuje pro výhledové řešení variantu „Obousměrný systém“, která je schématicky zobrazena v **příloze 10**.

Úprava zastávek MHD

V rámci navrhovaných staveb se předpokládá rekonstrukce stávajících nevyhovujících zastávek MHD:

- ✓ Knihovna a Slovan – přesun v rámci rekonstrukce křižovatky Hlavní x Ruská
- ✓ Ibsenova – v rámci rekonstrukce Masarykovy ulice doporučujeme přesun nad Křížový pramen

Změna systému MHD s sebou přinese i potřebu vybudování nových zastávek:

- ✓ Divadlo – před divadlem na Třebízského ulici,
- ✓ Městský úřad – ve směru dolů,
- ✓ Karlovarská – konečná u křižovatky Karlovarská x Dusíkova,
- ✓ Goethovo náměstí - přemístění zastávky ke kostelu a vybudování zastávky v opačném směru,
- ✓ Úprava zastávek v Masarykově ulici u City servisu.

Ostatní

V souvislosti s řešením nedostatku parkovacích stání v centru výstavbou záchytných parkovišť mimo řešené území je nutné kvalitně dopravně napojit záchytná parkoviště na Chebské ulici (u plánovaného OZ Kaufland) a v Kollárově ulici (tzv. centrální parkoviště).

V rámci navrhovaných staveb a rekonstrukcí komunikací v řešené území musí být odstraňovány i dopravní závady na zastávkách MHD: přemístění některých zastávek MHD, dostatečný prostor na nástupištích, bezpečné a bezbariérové přechody a přístupové trasy.

Za úvahu jistě stojí i zvážit sloučení některých zastávek s méně zatíženými zastávkami regionální autobusové dopravy.

9.4 PĚŠÍ DOPRAVA

Obecně

Základním prvkem života města je chodec. V rámci dopravního systému je však současně nejvíce zranitelný. Chůze je zároveň nejběžnějším způsobem pohybu v centru města pro lázeňské hosty a turisty.

Chůze v centru města je z hlediska dopravního systému jediným druhem dopravy, kterým je možno obsloužit celé řešené území, aniž je život města jakkoliv negativně ovlivňován. Z tohoto důvodu musí mít pěší doprava nejvyšší možnou prioritu.

Principy návrhu

Již samotné dopravní zklidnění v centru města formou neprůjezdných oblastí a důsledného zpoplatnění parkovacích stání sebou přinese zvýhodnění chodců. Díky tomuto návrhu by mělo v některých místech k výraznému úbytku projíždějících vozidel.

Veškeré návrhy dopravních opatření musí v první řadě zohledňovat potřeby chodců, zejména lázeňských hostů. Mezi základní principy kvalitního návrhu řešení pro pěší dopravu patří :

- ✓ bezpečnost – bude zajišťována nikoliv vylučováním chodců z jejich přirozených tras, ale přizpůsobením ostatních druhů dopravy,
- ✓ pohodlnost - bude zajišťována dostatečnou kapacitou (šířkou), logickým trasováním cest, bezbariérovostí, kvalitou povrchu a celkovou estetickou přívětivostí pěších komunikací
- ✓ přívětivost – návštěvníci města a lázeňští hosté by se měli cítit v centru města a v parcích opravdu jako v lázních. To lze zajistit celkovou estetickou přívětivostí pěších komunikací, což lze zajistit i vymístěním nebo snížením počtu projíždějících a parkujících automobilů.

Návrh

Návrh řešení dopravy v centru naplňuje výše uvedené principy pro zvýšení kvality pěších tras těmito opatřeními:

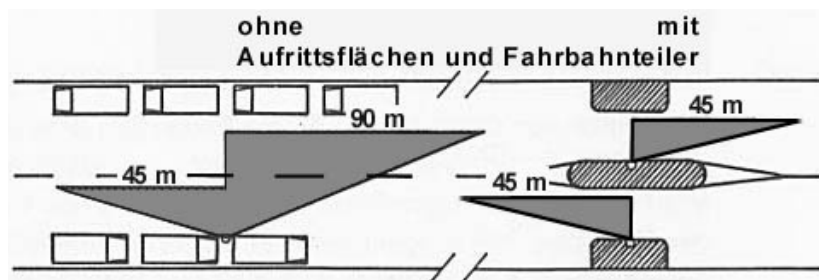
- ✓ **doplnění chybějících chodníků** – např. v Dusíkově ulici, v Ruské ulici (mezi Příkrou ulicí a Skotskou restaurací). Chodníky budou navrhovány s dostatečnou šířkou podle skutečných intenzit chodců.
- ✓ **rozšíření chodníků s nedostatečnou šířkou** – např. v Ruské ulici u učiliště, na Hlavní ulici v úseku od hotelu Cristal kolem okružní křižovatky U hodin až k Ruské ulici (umožní zachování dostatečné šířky chodníku i v případě umístění předzahrádek) apod.
- ✓ **návrh pěších zón** - uzavření některých částí města od automobilové dopravy návrhem pěších nebo obytných zón, případně rozšířením parkových úprav. Mezi nejvýznamnější změny patří:
 - rozšíření parkových úprav (případně vybudování pěší zóny) v Reitenbergerově ulici mezi kostelem a Novými lázněmi. Se současným vymístěním průjezdné (jiná zde není) automobilové dopravy to umožní bezkonfliktní pěší průchod v prodloužení promenády od kolonády k Ambrožovým a případně i Mariinu pramenu.
 - pěší zóna na Hlavní ulici v úseku Ruská – Mírové náměstí (s umožněním dopravní obsluhy např. v dopoledním období). I když hlavním cílem opatření je omezení průjezdnosti Hlavní ulice na Mírové náměstí, tak řešení umožňuje bezkonfliktní průchod pro chodce mezi parkovacím domem v Pramenské ulici, kolonádou a v kombinaci s předchozími opatřeními teoreticky až k lyžařskému areálu.
 - pěší zóna v Nehrově ulici – z této nástupní ulice ke kolonádě („zlatá ulička“) musí být vymístěna parkující vozidla a ulice celkově oživena.



Obr.43:

Příklad pěší zóny s povoleným zásobováním pouze v pracovní dny v době 6:00 – 11:00 (Bad Homburg)

- ✓ **opatření ke zvýšení bezpečnosti** – zejména při přecházení komunikací. Přechody přes komunikace budou navrhovány v místech přirozených tras pěších.
 - doplnění přechodů pro chodce např. v těchto lokalitách: přes Hlavní ulici u spořitelny, přes Hlavní ulici u Dykovy ulice (v návaznosti na schody v parku), přes Hlavní ulici u pošty a přes Ruskou ulici u ruského kostela,
 - úprava přechodů pro chodce přes více zatížené komunikace – přechody budou buď zkráceny (zúžení vozovky na max. 7,00 m) nebo rozdělovány dělicími ostrůvky – již realizovaná úprava přechodu u hotelu Cristal, vyprojektované úpravy přechodů pro chodce na křižovatce u knihovny.



Obr.44: Porovnání kvality a bezpečnosti přecházení na přechodu pro chodce rozděleného středním dělicím ostrůvkem a bez něj.

V rámci všech výše uvedených staveb budou respektovány zásady bezbariérovosti a celkové estetické přívětivosti pro chodce.

9.5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Principy návrhu

Využívání jízdního kola pro každodenní cesty (do zaměstnání nebo školy) přispívá ke snížení zátěže ulic automobilovou dopravou (zejména z hlediska parkování v centru města). Cyklistická doprava musí být proto více využívána pro každodenní cesty. To je však možné očekávat až po zkvalitnění nabídky bezpečných tras a zařízení pro cyklistickou dopravu.

Výstavba potřebných cyklistických tras, pruhů pro cyklisty a zařízení musí být městem jasně podporována.

Provoz cyklistů má být umožněn na všech komunikacích v centru města s výjimkou ploch určených pouze pro chodce (např. kolonáda a promenádní cesty).

Návrh je možno v principu rozdělit do těchto vzájemně provázaných témat:

- a) Komunikace pro cyklisty
- b) Zařízení pro cyklisty

Komunikace pro cyklisty

V řešeném území bude navržena síť cyklistických tras, spojujících významné zdroje a cíle cyklistické dopravy. Trasy budou voleny s důrazem na minimalizaci kolizních míst s automobily a chodci.

Způsob oddělení cyklistů od ostatních druhů dopravy (oddělit nebo sloučit?) je z hlediska bezpečnosti poměrně citlivou záležitostí a správnost řešení je závislá na mnoha faktorech (intenzity cyklistů a ostatních druhů dopravy, vzdálenost křižovatek, druh povrchu apod.).

V parcích by měla být forma vedení cyklistické trasy určena s ohledem na potřeby lázeňských hostů pohybujících se především pěšky.

Návrh bude zahrnovat řešení od úplného zákazu jízdy na kole (např. na většině komunikací ve Skalníkových sadech), přes důsledné oddělení od provozu chodců (např. v úseku od hotelu Cristal k Anglické ulici) až ke společnému provozu s chodci (v úsecích mimo řešené území nebo v místech s nízkou intenzitou chodců). K provozu cyklistů budou využívány tyto možnosti vedení trasy:

- ✓ **Společně s automobily v hlavním dopravním prostoru** (tj. „na vozovce“) – cyklista využívá vozovku společně s automobily. Lze realizovat na méně zatížených komunikacích v centru města, zklidněných komunikacích, v obytných oblastech nebo obytných zónách.
- ✓ **Odděleně od automobilů v hlavním dopravním prostoru** (tj. „na vozovce“) - formou vyhrazených pruhů pro cyklisty. Je možno řešit v místech s dostatečnou šířkou uličního prostoru na více zatížených komunikacích (např. Hlavní ulice v úseku Chebská – hotel Cristal). Nutno zvážit vedení v blízkosti parkovacích pruhů.
- ✓ **Odděleně od chodců v přidruženém prostoru** (tj. „na chodníku“) – vhodné při vyšší intenzitě provozu chodců, nedostatečné šířce chodníku a nižší rychlosti jízdy cyklistů. Z hlediska pravidel provozu méně oblíbené řešení. Oddělení musí být provedeno speciálním hmatným pásem umožňujícím orientaci i osobám se zrakovým postižením.
- ✓ **Společně s chodci v přidruženém prostoru** (tj. „na chodníku“) – obecně bezpečnější řešení při nižších intenzitách chodců. Jasně definovaná pravidla provozu. Přispívá ke vzájemné toleranci obou druhů dopravy. Do této skupiny lze zařadit i provoz cyklistů společně s ostatními druhy dopravy v rámci pěší nebo obytné zóny.



Obr.45:

Příklad vedení cyklistické trasy formou vyhrazeného pruhu v hlavním dopravním prostoru („na vozovce“)



Obr.46:

Příklad vedení cyklistické trasy formou odděleného pruhu pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru („na chodníku“)



Obr.47:

Příklad vedení cyklistické trasy formou stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem („na chodníku“)

Zařízení pro cyklisty

Ruku v ruce se vznikem tras pro cyklisty musí být podporována výstavba dalších zařízení pro cyklisty (především odstavných míst pro kola a orientačního systému).

V principu by u každého cíle pro cyklistickou dopravu (úřad, škola, sportoviště, obchod apod.) měly být umístěny stojany pro bezpečné odstavení jízdního kola. Výhodně lze u soukromých zařízení tato zařízení kombinovat s reklamními poutači (tzv. Áčka) např. nižším poplatkem za pronájem plochy chodníku a tím cyklistickou dopravu podporovat.



Obr.48: Příklad stojanu na jízdní kola kombinovaného s upoutávkou na přilehlý obchod.

Doporučujeme, aby ve městě v takto atraktivní turistické oblasti vznikla půjčovna jízdních kol. Umístění takového zařízení je možné např. na nádraží.

Zlepšení stavu cyklistické dopravy je třeba zahájit zpracováním generelu cyklistických tras celého města, který určí možnosti vedení tras v území, návaznost na trasy v okolí města a navrhne řešení konfliktních míst. Teprve na jeho základě lze postupně budovat cyklistické trasy a ostatní vybavení pro cyklisty, tak aby byly logicky propojeny.

9.6 OSTATNÍ

Kočáry s koňmi

Koňské drožky jsou jako historická vzpomínka přínosem pro cestovní ruch. Jejich vliv na okolní prostředí musí být eliminován návrhem vhodných lokalit pro jejich stání (je však nutné zohlednit potřebu umístění takovéto lokality v turisticky atraktivním místě) a zejména jejich stavební úpravou.

Z hlediska umístění lze za vhodné lokality považovat:

- ✓ Skalníkovy sady – u pomníku „napíchnuté paní“ – v případě realizace komunikačního propojení Hlavní – Dusíkova možno realizovat v místě dnešní okružní křižovatky.
- ✓ Jugoslávská ulice – zejména pro turisty přicházející do parku od parkovacího domu.
- ✓ Anglická ulice (u Nových lázní) - v případě, že by se realizovalo komunikační propojení Hlavní – Dusíkova, které by odvedlo dopravu mimo tuto komunikaci.
- ✓ V zásadě však není možno kategoricky vyloučit jiné lokality.

Zásadní podmínkou je však jejich stavební úprava, která by měla zahrnovat:

- ✓ kvalitní zpevnění povrchu (např. betonový),
- ✓ odvodnění plochy do příslušné kanalizace (umožňující pravidelný úklid),
- ✓ ostatní zařízení pro koně a jejich obsluhu (voda, odpadkové koše, lavičky apod.).

Pro jejich řešení lze dále zvážit, nebylo-li by vhodnější řešení formou kolmých stání, tak je to patrné z většiny starých snímků Mariánských Lázní.

Pro jejich jízdu by měly být vyčleněny trasy, které splní poznávací funkci pro turisty, ale významněji neovlivní ostatní druhy dopravy spíše formou zákazu vjezdu koňských drožek do vybraných komunikací.



Obr. 49:

Kočár právě najíždí na zpevněnou betonovou plochu v centru města (Videř)

Nehodovost

- ✓ Vývoj nehodovosti je nutné průběžně sledovat (statistiky DI PČR), vyhodnocovat a vyzozovat důsledky. To znamená odstraňovat všechna nebezpečná (nehodová), nebo potenciálně nebezpečná místa.
- ✓ Podrobněji viz kapitolu 6.8.

Zásobování

- ✓ Zásobování komerčních aktivit zbožím je zvláštní forma obsluhy území, funkčně náležející k obchodní činnosti. Je součástí podnikatelských aktivit.
- ✓ Tam, kde se zásobování dostává do konfliktu s obecně společenskými potřebami (např. s dopravou v pohybu, s parkováním apod.) je třeba tuto činnost regulovat podmínkami pro zásobování. Tyto podmínky musí být zároveň podmínkami pro provozování obchodní činnosti v daném místě.
- ✓ V zásadě bude platit omezení vjezdu do pěších zón mimo dobu pro zásobování vyhrazenou. Na základě zkušenosti z jiných měst doporučujeme tuto dobu určit na noční a dopolední hodiny.

Dopravní značení

- ✓ Doporučujeme zpracovat pasport dopravního značení, na jehož základě lze provést aktualizaci dopravního značení v řešeném území s cílem snížení počtu dopravních značek v řešeném území.
- ✓ Doporučujeme sjednotit orientační dopravní značení ve městě s cílem zvýšení přehlednosti pro návštěvníky města. Navrhované řešení dopravy v centru předpokládá důkladné označení směru jízdy do jednotlivých neprůjezdných oblastí.

Taxislužba

- ✓ Pro provoz taxislužby doporučujeme stanovit jednotné podmínky pro všechny provozovatele.
- ✓ V atraktivních místech s potencionálním výskytem zákazníků v rámci řešeného území jim doporučujeme vyhradit a pro jejich účely pronajmout stání v řešeném území.
- ✓ Z hlediska jejich funkce je na ně nutno nahlížet jako na vozidla zásobování. Vjezd do pěších zón mimo dopoledne však nesmí být umožněn ani jim.

Uliční zeleň

- ✓ Zeleň byla vždy součástí ulic v Mariánských Lázních. Díky nutnosti umístění inženýrských sítí do komunikací byla v minulosti na mnoha komunikacích vymýcena. Cílem lázeňského města musí být návrat uliční zeleně zpět do všech uličních prostorů a parkovišť.
- ✓ Vzrostlá zeleň musí být nedílnou součástí uličního prostoru komunikací a parkovišť, a to nejen z důvodu estetického a ekologického, ale i jako účinný nástroj zklidňování dopravy.
- ✓ Při projektování novostaveb a rekonstrukcí komunikací musí být zeleň chápána jako prvek infrastruktury rovnocenný s ostatními požadavky dopravy a inženýrských sítí.



Obr.50:

Ruská ulice před radnicí v době, kdy uliční zeleň byla běžnou součástí uličního profilu (40.léta 20.století)

10. PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB A OPATŘENÍ

Návrh řešení dopravy v centru města předpokládá realizace těchto opatření:

- ✓ systémová,
- ✓ stavební.

Systémová opatření

Pro účinnou realizaci dopravního systému je třeba:

- ✓ Založit **Fond dopravní infrastruktury**, který zajistí efektivní přerozdělení prostředků získaných z výtěžných forem parkování a dopravy ve prospěch nevýtěžných (podpora MHD, výstavba záchytných parkovišť apod.) a kumulaci prostředků získaných od jiných subjektů pro rozvoj dopravního systému.
- ✓ Upravit příslušné **obecně závazné vyhlášky**, např. [3] a [4].

Návrh dopravního řešení v centru města je třeba po jeho odsouhlasení dopracovat o další odvětvové generely:

- ✓ Vlastní návrh staveb by měl být rozpracován v předprojektové (studie) a projektové přípravě staveb.
- ✓ V oblasti městské hromadné dopravy je nezbytné po rozhodnutí o systémovém přístupu zpracovat **generel rozvoje městské hromadné dopravy**, který stanoví základní zásady pro vedení linek, obnovu vozového parku, technické základny a dopravních cest.
- ✓ V oblasti cyklistické dopravy je třeba zpracovat **generel cyklistických tras**.

Stavební opatření

Obsahem **přílohy T.7** je Přehled navrhovaných staveb a návrh jejich etapizace. Jejich schématické znázornění je patrné v **příloze 11**.

Návrh řešení dopravy v centru města je předpokládá realizaci cílového stavu v postupných krocích. Etapy jsou rozděleny na čtyřletá období:

- ✓ **I.etapa (do roku 2006)** – odstranění nejhorších závad z hlediska bezpečnosti dopravy + přípravné stavby pro vytvoření dopravního systému (úpravy komunikací pro výhledový provoz – rozšiřování nebo zužování a další opatření)
- ✓ **II.etapa (2007-2010)** – základní nezbytné stavby dopravního systému (vytvoření neprůjezdných oblastí)
- ✓ **III.etapa (2011-2014)** – stavby dotahující fungování navrženého systému (doplnění parkovacích kapacit, změna vedení linek MHD apod.)
- ✓ **Výhled (po roce 2014)** – stavby zlepšující funkce dopravního systému.

Každá stavba je doplněna orientačním odhadem nákladů na její realizaci. Tato cena by měla být ještě před zpracováním projektové dokumentace zpřesněna technickou studií každé stavby.

11. ZÁVĚR

Navrhované řešení nebude moci být nikdy funkční, nepřijmou-li ho za své zástupci města i občané. Vzhledem k nutné regulaci automobilové dopravy musí být chápán ne jako nástroj omezení, ale jako nástroj rozvoje a zvýšení atraktivity lázeňského města.

Předkládaný návrh se snaží komplexně zhodnotit problematiku dopravy ve městě a je kompromisním návrhem vzešlým z řady projednávání. Výsledná podoba studie však není a ani nemůže být jediným možným řešením. V rámci dalšího projednávání a zpracovávání podrobnějších dokumentací (studie, projekty) musí být otevřená dalším podnětům a názorům a musí být schopna je dále „vstřebávat“.

Pro naplnění cíle řešení však považujeme za zásadní neopouštět základní principy návrhu, a to zejména:

- ✓ vytvářet jednoznačně srozumitelný systém dopravy, přirozený pro občany i návštěvníky,
- ✓ regulovat individuální automobilovou dopravu (formou neprůjezdných oblastí a důsledného zpoplatnění všech veřejně přístupných parkovacích stání),
- ✓ zvyšovat atraktivitu pěší, cyklistické a městské hromadné dopravy,
- ✓ k vyřešení převisu poptávky po parkování bude nutné kromě regulace formou zpoplatnění přistoupit i k budování dalších parkovacích kapacit v rozumné docházkové vzdálenosti do centra,
- ✓ dlouhodobým záměrem města musí být vymístění zbytných aktivit z lázeňské části města, tj. aktivit, které nejsou s polohou v severní části města svázané a generují větší množství cest automobilovou dopravou.

12. DOKLADOVÁ ČÁST

Obsahem **přílohy T.8** je záznam z projednávání návrhu řešení dopravy v centru města s vedením města a příslušnými odbory městského úřadu, které se konalo 28.4.2004.

Návrh řešení dopravy v centru města byl dále projednáván na jednáních odborných komisí města. Zápisy z těchto jednání jsou k dispozici u příslušných tajemníků komise:

- ✓ 30.1.2003 Komise cestovního ruchu
- ✓ 30.1.2003 Komise urbanistiky a dopravy
- ✓ 26.8.2003 Komise urbanistiky a dopravy
- ✓ 4.9.2003 Komise cestovního ruchu
- ✓ 20.11.2003 Komise cestovního ruchu
- ✓ 3.2.2004 Komise urbanistiky a dopravy

13. PODKLADY

Městské vyhlášky a usnesení:

- [1] Územní plán města Mariánské Lázně
- [2] Obecně závazná vyhláška č. 1/2003, o závazných částech územního plánu města Mariánské Lázně, schválená Zastupitelstvem města dne 8.4.2003
- [3] Obecně závazná vyhláška města Mariánské Lázně č.2/1999 o provozu vozidel ve vybraném území, schválená Zastupitelstvem města dne 16.2.1999
- [4] Obecně závazná vyhláška města Mariánské Lázně č.5/1999 o vymezení místních komunikací a jejich úseků ke stání motorového vozidla, schválená Zastupitelstvem města dne 22.6.1999
- [5] Zásady dopravní politiky města Mariánské Lázně, schválené Zastupitelstvem města dne 8.4.2003

Právní předpisy, normy, směrnice pro navrhování

- [6] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- [7] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- [8] Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- [9] ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- [10] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- [11] ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky
- [12] TP 85 - Zpomalovací prahy
- [13] TP 103 - Navrhování obytných zón
- [14] TP 135 - Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- [15] TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi

Dopravně inženýrské průzkumy a studie:

- [16] Mariánské Lázně, Generel organizace dopravy a dopravy v klidu v centru města, Část: Dopravní průzkumy, Ing. Bartoš, 2002
- [17] Mariánské Lázně, Studie rozvoje a rekonstrukce komunikační sítě města, Ing. Bartoš, Ing. Hovorka, 2001
- [18] Mariánské Lázně, Směrový dopravní průzkum širšího okolí města, Ing. Bartoš, 1999
- [19] Mariánské Lázně, Dopravní průzkum městské hromadné dopravy, EDIP s.r.o., 2004
- [20] Mariánské Lázně, Dopravní průzkum cyklistické dopravy, Ing. Bartoš, 2000
- [21] Mariánské Lázně, Anketní průzkum názorů občanů na řešení dopravy ve městě, Ing. Bartoš, 2002
- [22] Mariánské Lázně, Porovnání intenzit automobilové dopravy v období 1999 - 2002, Ing. Bartoš, 2003
- [23] Mariánské Lázně, Vliv pracovního volna v Německu na intenzity dopravy ve městě, dopravní průzkum, Ing. Bartoš, 2000
- [24] Mariánské Lázně, Posouzení stavu zastávek Městské hromadné dopravy, Ing. Hovorka, 2000
- [25] Mariánské Lázně, Obchodní zařízení Chebská ulice, Dopravně inženýrské posouzení, EDIP s.r.o., 2004
- [26] Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2000, svazek za Karlovarský kraj, ŘSD, 2001
- [27] Prognóza dopravních výkonů do roku 2030, ŘSD, 1999
- [28] Průzkum a prognóza dálkové nákladní dopravy v Karlovarském kraji, EDIP s.r.o., 2004

- [29] Statistika dopravní nehodovosti z let 2000 a 2003, Policie ČR
- [30] Údaje o lokalizaci nehod na území města Mariánské Lázně za období 1.1.2003 až 19.7.2004, Policie ČR – DI Cheb
- [31] Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji – návrh, EDIP s.r.o., 2003

Projekty:

- [32] Generální dopravní plán města Mariánské Lázně, koncept návrhu, Pragoprojekt Praha, 1990
- [33] Generel dopravy v klidu Plzeň, Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, 1995
- [34] Projekt úpravy křižovatky „Hlavní x Ruská“, Ing. Hovorka, 2004
- [35] Projekt úpravy křižovatky „Hlavní x Tyršova, Ing. Hovorka, 2004
- [36] Projekt úpravy křižovatky na Hlavní ulici u hotelu Cristalu, Ing. Bartoš, 2003

Ostatní podklady:

- [37] Digitální mapový podklad města
- [38] Demografické údaje, Český statistický úřad, 2003
- [39] Koncepce regenerace Městské památkové zóny, Ing. Graca, 2003
- [40] Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, III. díl, Karel Kuča, Libri 1998
- [41] Mariánské Lázně 1902 – 1952 - 2002, 100 let městské dopravy, Vydavatelství Wolf, 2002
- [42] Album starých pohlednic Západočeské lázně, Nakladatelství 555, 2001

14. TABULKOVÉ A TEXTOVÉ PŘÍLOHY

- T.1 POČTY OBYVATEL OBCÍ VE SPÁDOVÉ OBLASTI MARIÁNSKÝCH LÁZNÍ
- T.2 PŘEHLEDNÁ TABULKA AKTIVIT V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ S ROZDĚLENÍM DO DOPRAVNÍCH OBLASTI
- T.3 PŘEHLED SAZEB PLACENÉHO PARKOVÁNÍ
- T.4 BILANCE ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STÁNÍ – STAV
- T.5 ZÁSADY DOPRAVNÍ POLITIKY MĚSTA MARIÁNSKÉ LÁZNĚ
- T.6 BILANCE ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STÁNÍ - NÁVRH
- T.7 PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB
- T.8 ZÁZNAM Z PROJEDNÁNÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ DOPRAVY V CENTRU DNE 28.4.2004

POČTY OBYVATEL OBCÍ VE SPÁDOVÉ OBLASTI MARIÁNSKÝCH LÁZNÍ

Obec	Počet obyvatel	Denní dojíždka do ML				Denní vyjíždka z ML			
		do zaměstnání	do školy	celkem	obyvatel příslušné obce	do zaměstnání	do školy	celkem	obyvatel Mariánských Lázní
Drmoul	758	181	67	248	33%	28	2	30	0,2%
Dolní Žandov	1 180	113	39	152	13%	13	2	15	0,1%
Chodová Planá	1 786	104	34	138	8%	173	0	173	1,2%
Lázně Kynžvart	1 621	175	68	243	15%	58	2	60	0,4%
Mnichov (zahrnuje Mrázov a Sítiny)	342	47	25	72	21%	19	0	19	0,1%
Ovesné Kladruby	124	20	10	30	24%				
Planá	5 380	115	89	204	4%	88	13	101	0,7%
Prameny	144	16	33	49	34%	ČSÚ neuvádí - denně vyjíždí méně než 10 občanů			
Stará Voda (zahrnuje Sekerské Chalupy)	456	64	11	75	16%	49	0	49	0,3%
Teplá (zahrnuje 25 obcí)	3 079	156	53	209	7%	16	0	16	0,1%
Trstěnice (zahrnuje Horní Ves)	468	51	37	88	19%	22	0	22	0,2%
Tři Sekery (zahrnuje Krásné, Tachovskou Hut' a Chodovskou Hut')	727	94	31	125	17%	13	1	14	0,1%
Valy	305	64	25	89	29%	ČSÚ neuvádí - denně vyjíždí méně než 10 občanů			
Velká Hleďsebe	2 125	483	168	651	31%	261	1	262	1,8%
Vlkovice	130	46	8	54	42%				
Zadní Chodov	283	10	5	15	5%	9	0	9	0,1%
Zádub - Závíšín	254	61	30	91	36%	26	0	26	0,2%
Spádová oblast Mariánských Lázní celkem	19 162	1 800	733	2 533	13%	775	21	796	5,5%

Spádová oblast Mariánských Lázní - počet obyvatel, denní vyjíždka a dojíždka za prací a do škol (zdroj ČSÚ - SLDB 2001).

Tabulka zahrnuje pouze obce, z nichž do Mariánských Lázní dojíždí denně za prací nebo do školy ze spádové oblasti více než 10 obyvatel

Aš	12 582	ČSÚ neuvádí				8	3	11	0,1%
Františkovy Lázně	5 246	ČSÚ neuvádí				26	0	26	0,2%
Cheb	32 991	55	123	178		161	109	270	1,8%
Karlovy Vary	52 906	12	0	12		23	5	28	0,2%
Plzeň	164 336	8	1	9		28	40	68	0,5%
Sokolov	24 968	12	1	13		ČSÚ neuvádí			
Tachov	12 685	46	116	162		66	7	73	0,5%

Města mimo spádovou oblast Mariánských Lázní - počet obyvatel, denní vyjíždka a dojíždka za prací a do škol (zdroj ČSÚ - SLDB 2001)

PŘEHLEDNÁ TABULKA AKTIVIT V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ S ROZDĚLENÍM DO DOPRAVNÍCH OBLASTÍ

Dopravní oblast	Název	Zahrnuje ulice	Počet obyvatel	Počet míst v restauracích	Prodejních plocha (m ²)	Ubytovací kapacita	Počet kanceláří	Kapacita parkovacích stání											
								Veřejná						celkem veřejná	Neveřejná			celkem neveřejná	CELKEM
								placená	rezidentní	parkovací hodiny	bez omezení	zákaz stání	vyhrazená		vyhrazená na ulici	na vlastním pozemku	v garážích		
1	Třebízského	Třebízského	174	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	40	0	35	5	40	80
2	Ibsenova a kolonáda	Chopinova, Ipsenova, Fibichova, Purkyňova, Nehrova	39	398	407	955	62	0	0	0	0	128	0	128	0	76	10	86	214
3	Mírové Náměstí	Mírové n., Jugoslávská, Vrchlického, Hlavní, Nehrova, Třebízského	72	345	257	820	62	375	0	0	0	47	18	440	0	44	7	51	491
4	Ruská a Mladějovského	Ruská, Mladějovského	176	20	58	280	90	0	18	14	0	48	8	88	0	82	19	101	189
5	Goethovo Náměstí	Goethovo n., Lázeňská, Karlovarská, Lesní, Úzká, Masarykova	232	125	0	1030	2	0	28	0	0	155	7	190	0	74	8	82	272
6	Karlovarská (Esplanade)	Karlovarská, Dusíkova	21	0	0	350	0	0	0	0	8	0	7	15	0	55	0	55	70
7	Reitenbergerova a Dusíkova	Reitenbergerova, Dusíkova	5	25	0	180	16	13	0	0	0	26	0	39	0	30	0	30	69
8	Hlavní a Poštovní	Hlavní, Poštovní, Masarykova	357	591	891	116	81	76	30	14	0	0	14	134	0	134	3	137	271
9	Hlavní	Hlavní, Ruská	34	505	390	369	26	25	0	0	0	0	0	25	0	63	0	63	88
10	Ruská a Lidická	Ruská, Lidická	181	30	150	400	20	0	52	0	13	0	15	80	0	33	129	162	242
11	Anglická	Anglická, Klíčova	282	265	0	277	13	20	66	0	0	0	1	87	0	35	0	35	122
12	Hlavní a Dykova	Hlavní, Dykova, Lidická	239	275	843	380	5	33	14	0	6	5	4	62	0	12	78	90	152
13	Ruská a Příkrá	Ruská, Příkrá	367	85	115	284	26	0	35	0	0	3	1	39	0	101	14	115	154
14	Tyršova	Tyršova, Luční, Nerudova	403	267	894	0	37	0	35	35	105	0	0	175	0	100	31	131	306
15	Hlavní a Boženy Němcové	Hlavní, Boženy Němcové, Máchova	541	200	930	70	19	70	38	0	0	0	1	109	0	78	30	108	217
Celkem			3123	3131	4935	5511	459	612	316	63	172	412	76	1651	0	952	334	1286	2937

PŘEHLED SAZEB PLACENÉHO PARKOVÁNÍ

PARKOVACÍ AUTOMATY:

Tarif 1, provozní doba: 7:00 – 18:00 hodin

- u České spořitelny – Hlavní ul.
- u hotelu Helvetia – Hlavní ul.
- nad hotelem Butterfly (u galanterie) – Hlavní ul.
- u hotelu Butterfly – hlavní ul.
- v ul. Anglická

Tarif: 15 minut – 5 Kč
 1 hodina – 20 Kč
 Každá další hodina 20 Kč
 Celý den 220 Kč

Tarif 2, provozní doba: 7:00 – 20:00 hodin

- parkoviště proti České spořitelně – Hlavní ul.
- u obchodu Baťa – Hlavní ul.
- parkoviště pod poštou – Poštovní ul.
- parkoviště proti CUP VITAL infocentru – Masarykova ul.
- u Komerční banky – Hlavní ul.
- u hotelu Bohemia – Hlavní ul.
- u hotelu Polonia – Hlavní ulice
- u hotelu Atlantic – Hlavní ul.
- u Obchodní banky – Hlavní ul.
- u hotelu Zvon – Hlavní ul.

Tarif: 15 minut – 5 Kč
 1 hodina – 30 Kč
 Každá další hodina 30 Kč
 Celý den 390 Kč

Tarif 3, provozní doba: 5:00 – 19:00 hodin

- Anglická ul. – pod hotelem Romano

Tarif: 30 minut – 10 Kč
 1 hodina – 25 Kč
 2 hodiny – 60 Kč
 Maximální možná doba parkování 4 hodiny

Tarif 4, provozní doba: 7:00 – 20:00 hodin

- Mírové náměstí – u hotelu Pacific

Tarif: 15 minut – 5 Kč
 1 hodina – 40 Kč
 2 hodiny – 80 Kč
 Každá další hodina 50 Kč

PARKING CENTRUM PRAMENSKÁ:

Tarif: 8:00 – 19:00 hodin: 1 hodina / 28 Kč
 19:00 – 8:00 hodin: 1 hodina / 11 Kč
 Celý den (24 hodin): 451 Kč

Při parkování nad 48 hodin bez přerušení – každá hodina 7 Kč / celý den 168 Kč

Abonentní karta (min. 3 dny): 1 den – 160 Kč + záloha na abonentní kartu.

BILANCE ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STÁNÍ - STAV

Dopravní oblast	Název	Počet obyvatel	Počet míst v restauracích	Prodejních plocha (m ²)	Ubytovací kapacita	Počet kancelář	Kapacita parkovacích stání			Výpočet požadovaného počtu stání podle [2]							
							celkem veřejná	celkem neveřejná	CELKEM	Oo	Po	ka	kv	kp	kd	POŽADAVEK vyhlášky [2]	BILANCE STAV
1	Třebízského	174	20	0	0	0	40	40	80	50	9	1,4	0,7	1,0	1,2	80	0
2	Ibsenova a kolonáda	39	398	407	955	62	128	86	214	11	403	1,4	0,7	0,6	1,2	300	-86
3	Mírové Náměstí	72	345	257	820	62	440	51	491	21	352	1,4	0,7	1,0	1,2	443	48
4	Ruská a Mladějovského	176	20	58	280	90	88	101	189	50	176	1,4	0,7	1,0	1,2	277	-88
5	Goethovo Náměstí	232	125	0	1030	2	190	82	272	66	296	1,4	0,7	0,6	1,2	302	-30
6	Karlovarská (Esplanade)	21	0	0	350	0	15	55	70	6	89	1,4	0,7	1,0	1,2	113	-43
7	Reitenbergerova a Dusíkova	5	25	0	180	16	39	30	69	1	66	1,4	0,7	1,0	1,2	80	-11
8	Hlavní a Poštovní	357	591	891	116	81	134	137	271	102	291	1,4	0,7	1,0	1,2	485	-214
9	Hlavní	34	505	390	369	26	25	63	88	10	240	1,4	0,7	1,0	1,2	296	-208
10	Ruská a Lidická	181	30	150	400	20	80	162	242	52	143	1,4	0,7	1,0	1,2	240	2
11	Anglická	282	265	0	277	13	87	35	122	81	149	1,4	0,7	1,0	1,2	288	-166
12	Hlavní a Dykova	239	275	843	380	5	62	90	152	68	209	1,4	0,7	1,0	1,2	342	-190
13	Ruská a Příkrá	367	85	115	284	26	39	115	154	105	138	1,4	0,7	1,0	1,2	309	-155
14	Tyršova	403	267	894	0	37	175	131	306	115	155	1,4	0,7	0,8	1,2	307	-1
15	Hlavní a Boženy Němcové	541	200	930	70	19	109	108	217	155	150	1,4	0,7	1,0	1,2	393	-176
Celkem		3123	3131	4935	5511	459	1651	1286	2937							4254	-1317

Poznámka: Na základě odhadu dělby přepravní práce cca 30 IAD : 70 ostatní (viz kapitulu 6.1) byl stanoven součinitel vlivu dělby přepravní práce kd = 1,2.

Příloha T.4

ZÁSADY DOPRAVNÍ POLITIKY MĚSTA MARIÁNSKÉ LÁZNĚ

Prudký nárůst automobilové dopravy v 90. letech 20. století a zanedbaná infrastruktura z minulého období postavily většinu našich měst před svízelný úkol řešit větší či menší dopravní problémy v ulicích. Zlepšování dopravní situace je dlouhodobá a nákladná činnost, která vyžaduje trvalou pozornost městské správy. Dosáhnout cíle při efektivním vynaložení prostředků je možné jedině koordinovaným rozvojem dopravního systému. Ten vyžaduje jasné systémové pokyny, které jsou formulovány v zásadách dopravní politiky města.

Zastupitelstvo města Mariánské Lázně, vědomo si dopravních problémů města i nutnosti zajistit efektivní a koordinovaný rozvoj dopravního systému, přijímá svým usnesením č. 93/2003 ze dne 8. 4. 2003

Zásady dopravní politiky města Mariánské Lázně

1. Základní přístupy k navrhování dopravního systému

- Cílem dopravního systému obecně je pokrýt požadavky všech druhů dopravy (individuální automobilové, hromadné, cyklistické a pěší). Přitom ale nesmí dojít k podstatnému narušení jiných městských funkcí (obytné, kulturně společenské a lázeňské) a životního prostředí.
- Kde nebude možno dosáhnout souladu mezi požadavky dopravy a možnostmi městského prostředí, bude v potřebné míře regulována individuální automobilová doprava. Tato regulace bude kompenzována podporou ostatních druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí.
- K dosažení optimální funkčnosti dopravního systému je nutné zvýšit podíly hromadné a cyklistické dopravy.
- Při prostorovém střetu, kdy nebude možné plně uspokojit požadavky všech druhů dopravy (například při nedostatečné šířce uličního profilu), budou přednostně uspokojovány požadavky pěší, cyklistické a hromadné dopravy před individuální automobilovou.
- Ve vnitřním území lázeňského místa je nutné omezit realizaci aktivit s vyššími nároky na automobilovou dopravu.

2. Městská hromadná doprava

- Hromadná doprava je schopna pokrýt značnou část přepravních vztahů a snížit tak intenzitu individuální automobilové dopravy. Je základním způsobem dopravní obsluhy v centru a ve vybraném území, kde je jako jediná schopna pokrýt přepravní požadavky.
- Hromadná doprava bude podporována z prostředků města tak, aby mohla být zachována přijatelná cena jízdného, dostatečná frekvence spojů a obsluha všech významných částí města.
- Atraktivita hromadné dopravy bude zvyšována vytvářením preferencí, údržbou a obnovou příslušné infrastruktury. Při navrhování zařízení pro cestující bude zohledňována především jejich bezpečnost a pohodlí (dostatečný prostor na nástupišťích, bezpečné přechody a přístupové trasy atd.).
- Způsob dalšího rozvoje městské hromadné dopravy navrhne generel rozvoje MHD.
- Lázeňský charakter, prestiž města a důvody ochrany životního prostředí zavazují město k podpoře ekonomicko-ekologické dopravy, která bude zajišťovat dopravu na všech hlavních přepravních směrech a ve vybraném území.

3. Individuální automobilová doprava

- Nové nebo rozšířené komunikace budou navrhovány, bude-li prokazatelný jejich přínos pro životní prostředí města a to pouze tam, kde nedojde k podstatnému zhoršení ostatních městských funkcí.
- Všechny nové komunikace a rekonstrukce stávajících komunikací budou navrhovány podle moderních zásad: musí přenést výhledové objemy automobilové dopravy, ale současně musí působit esteticky a zaručit přiměřené žádoucí zklidnění automobilového provozu v městském prostředí. Spíše než na vysokou jízdní rychlost bude dbáno na plynulost dopravy a především na bezpečnost použitím vhodných opatření a úsporných návrhových parametrů.
- Ve vybraném území bude individuální automobilová doprava regulována na přijatelnou mez s ohledem na dominantní funkce (bezpečnost a pohodlí lázeňských hostů, ochrana pramenů apod.). Způsoby a míru regulace automobilové dopravy ve vybraném území určí generel organizace dopravy a dopravy v klidu.

4. Parkování

- Mimo vnitřní území lázeňského místa budou vytvářeny předpoklady pro úplné pokrytí požadavků na parkování a odstavování osobních automobilů.
- Ve vnitřním území lázeňského místa bude parkování regulováno tak, aby nedošlo k přetížení komunikací a k neúměrnému narušení společenské a lázeňské funkce centra. Požadavky zde bydlicích občanů budou uspokojovány přednostně před požadavky návštěvníků.
- Omezení nároků na parkování v centru bude realizováno i pomocí systému záchytných parkovišť v docházkové vzdálenosti, případně s dobrou návazností na MHD a dodržováním povinnosti zajištění požadovaného počtu nových parkovacích stání u novostaveb a rekonstrukcí.
- Způsob a míru regulace parkování v centru určí generel organizace dopravy a dopravy v klidu.
- Zpoplatnění parkování bude sloužit prioritně k regulaci nabídky a poptávky po parkovacích stáních. K tomu musí být veškeré veřejně přístupné parkovací kapacity ve městě (komunikace, parkoviště, parkovací domy) zapojeny do jednotného parkovacího systému. Příjmy ze ziskových forem parkování budou dotovat formy neziskového parkování prostřednictvím nově vytvořeného Fondu dopravní infrastruktury.

5. Pěší doprava

- Základním prvkem života města je chodec. V rámci dopravního systému je však současně nejvíce zranitelný. Veškeré dopravní návrhy a opatření proto musí v první řadě zohledňovat potřeby chodců. Jejich bezpečnost bude zajišťována nikoliv vylučováním chodců z jejich přirozených tras, ale přizpůsobením ostatních druhů dopravy, pohodlnost pak dostatečnou kapacitou, logickým trasováním, bezbariérovostí, kvalitou povrchu a celkovou estetickou přívětivostí pěších komunikací.
- Dopravní systém musí splňovat nároky osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

6. Cyklistická doprava

- Je žádoucí zvýšení podílu cyklistů na celkové dopravě uvnitř města. Za tím účelem budou vytvářeny bezpečné a pohodlné cyklistické trasy a podporována výstavba dalších zařízení pro cyklisty (především odstavných míst pro kola a orientačního systému).
- Vnitroměstské cyklistické trasy budou využívat samostatných cyklistických stezek, smíšených stezek s chodci, pěších nebo obytných zón a méně zatížených komunikací.
- Způsob řešení cyklistických komunikací a zařízení pro cyklisty navrhne generel cyklistických tras.

7. Letecká doprava

- Prestiž města zavazuje město k zachování letecké dopravy, která, byť užívaná malou částí návštěvníků, je v současnosti nejrychlejším způsobem dopravy na větší vzdálenosti.
- Kvůli nutnosti zachování klidového charakteru města a malým objemům přepravy se bude podporovat nepravidelný letecký provoz malými letadly (aerotaxi) a úpravy ke zvýšení bezpečnosti tohoto druhu dopravy.

8. Návaznost na regionální a celostátní dopravní systémy

- Město bude dle svých možností napomáhat realizaci staveb na silniční a železniční síti, které zlepší dostupnost města a spojení s jeho okolím.
- Město se bude zasazovat za pravidelný a přiměřeně hustý (intervalový) provoz na dálkových i regionálních železničních spojích, vytvářet podmínky pro naplnění potřeb dálkové a regionální autobusové dopravy a zajistit dobrou návaznost prostředků MHD na vlakové a autobusové spoje

9. Uliční zeleň

- Vzrostlá zeleň musí být nedílnou součástí uličního prostoru komunikací a parkovišť v Mariánských Lázních, a to nejen z důvodu estetického a ekologického, ale i jako účinný nástroj zklidňování dopravy.
- Při projektování novostaveb a rekonstrukcí komunikací musí být zeleň chápána jako prvek infrastruktury rovnocenný s ostatními požadavky dopravy a inženýrských sítí.

BILANCE ODSTAVNÝCH A PARKOVACÍCH STÁNÍ - NÁVRH

Dopravní oblast	Název	Počet obyvatel	Počet míst v restauracích	Prodejních plocha (m ²)	Ubytovací kapacita	Počet kancelář	Kapacita parkovacích stání			Výpočet požadovaného počtu stání podle [2]							
							celkem veřejná	celkem neveřejná	CELKEM	Oo	Po	ka	kv	kp	kd	POŽADAVEK vyhlášky [2]	BILANCE STAV
1	Třebízského	174	20	0	200	0	40	40	80	50	59	1,6	0,7	1,0	1,0	145	-65
2	Ibsenova a kolonáda	39	398	407	1 219	62	114	86	200	11	469	1,6	0,7	1,0	1,0	543	-343
3	Mírové Náměstí	72	345	257	1080	62	398	51	449	21	417	1,6	0,7	1,0	1,0	500	-51
4	Ruská a Mladějovského	176	20	58	530	90	132	101	233	50	238	1,6	0,7	1,0	1,0	347	-114
5	Goethovo Náměstí	232	125	0	1380	2	63	82	145	66	384	1,6	0,7	1,0	1,0	536	-391
6	Karlovarská (Esplanade)	21	0	0	350	0	55	55	110	6	89	1,6	0,7	1,0	1,0	109	1
7	Reitenbergerova a Dusíkova	5	25	0	180	16	39	30	69	1	66	1,6	0,7	1,0	1,0	76	-7
8	Hlavní a Poštovní	357	591	891	116	81	185	137	322	102	291	1,6	0,7	1,0	1,0	489	-167
9	Hlavní	34	505	390	519	26	20	63	83	10	278	1,6	0,7	1,0	1,0	327	-244
10	Ruská a Lidická	181	30	150	410	20	120	162	282	52	145	1,6	0,7	1,0	1,0	245	37
11	Anglická	282	265	0	277	13	268	35	303	81	149	1,6	0,7	1,0	1,0	296	7
12	Hlavní a Dykova	239	275	843	480	5	36	90	126	68	234	1,6	0,7	1,0	1,0	371	-245
13	Ruská a Příkrá	367	85	115	284	26	47	115	162	105	138	1,6	0,7	1,0	1,0	322	-160
14	Tyršova	403	267	894	0	37	310	131	441	115	155	1,6	0,7	0,8	1,0	323	118
15	Hlavní a Boženy Němcové	541	200	930	70	19	69	108	177	155	150	1,6	0,7	1,0	1,0	415	-238
Celkem		3123	3131	4935	7095	459	1896	1286	3182							5046	-1864

Poznámka: Na základě odhadu dělby přepravní práce ve výhledovém období cca 25 IAD : 75 ostatní (regulace automobilové dopravy) byl stanoven součinitel vlivu dělby přepravní práce kd = 1,0.

Příloha T.6

PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB - I. ETAPA (DO ROKU 2006)

číslo	název	etapa	odhad nákladů (mil.Kč)	popis stavby	zdůvodnění	poznámka
I-01	Hlavní x Ruská - rekonstrukce křižovatky	do 2006	1,500	nakolmení Ruské ulice, vybudování středního dělicího ostrůvku v místě přechodu pro chodce na Hlavní ulici, přemístění zastávek MHD	zvýšení bezpečnosti při přecházení chodců, zlepšení rozhledových podmínek (zamezení parkování v křižovatce), přemístění zastávek MHD podle zásad bezpečnosti	vydáno stavební povolení, realizace plánována v roce 2005
I-02	Hlavní x Tyršova - rekonstrukce křižovatky	do 2006	1,500	vybudování odbočovacích pruhů, rozšíření chodníků v křižovatce, vybudování přechodu pro chodce	rekonstrukce křižovatky z důvodů bezpečnosti - vymezení jízdních pruhů, zlepšení rozhledových poměrů (zamezení parkování v křižovatce), doplnění přechodu pro chodce, zjednosměrnění ulice B.Němcové - výjezd jen přes Máchovu ulici	vyprojektováno, realizace plánována na rok 2005
I-03	Hlavní - rekonstrukce křižovatky u Cristalu	do 2006	0,500	vybudování středního dělicího ostrůvku na místo odbočovacího pruhu, úprava křižovatky s Poštovní ulicí	rekonstrukce křižovatky z důvodů bezpečnosti - ochrana chodců, omezení zbytných průjezdů Hlavní ulicí	bylo realizováno v roce 2004
I-04*	Chebská x Husova - rekonstrukce křižovatky	do 2006	10,000	nakolmení Husovy ulice, úprava Chebské ulice, vymezení zastávek MHD, řízení provozu světelnou signalizací	zvýšení kapacity pro automobily, zvýšení bezpečnosti při přecházení chodců, úprava zastávek MHD	projektováno v rámci OZ Kaufland, realizace plánována na rok 2005
I-05*	Chebská - záchytné parkoviště u zimního stadionu	do 2006	6,000	vybudování záchytného parkoviště s kapacitou cca 150 stání, napojení z Chebské ulice, funkčně je plánováno spojení s parkovištěm u OZ Kaufland	řešení deficitu parkovacích stání u zimního stadionu a plaveckého bazénu ve špičce, napojení z Chebské odlehčuje křižovatku Hlavní x Tyršova, cenově výhodnější (zdarma) parkování na kraji centra v rozumné docházkové vzdálenosti	projektováno v rámci OZ Kaufland, realizace plánována na rok 2005
I-06	Ruská - rozšíření ulice nad radnicí	do 2006	2,000	rozšíření komunikace o cca 1,00 m	umožnění plynulého obousměrného provozu při zachování, případně rozšíření stávajících parkovacích kapacit	zpracována studie
I-07	Lidická - rekonstrukce ulice	do 2006	6,000	rekonstrukce ulice na obytnou zónu	zklidnění dopravy, umožnění bezpečného pohybu chodců, realizace v rámci stavby hotelu	bylo realizováno v roce 2004
I-08	Ruská - zvýšení počtu stání v okolí radnice	do 2006	2,000	úprava parkoviště u radnice, rekonstrukce Ruské ulice před vstupem, doplnění vzrostlou zelení	rozšíření parkovacích kapacit v okolí radnice, vysoká poptávka - nutno zproplatnit; přemístit agendy náročně na dopravu mimo centrum města (odbor dopravy, sociální odbor apod.)	zpracována studie
I-09	Dusíkova - chodník	do 2006	6,000	vybudování chodníku mezi "centrem města" a lyžařským areálem	výstavba chodníku z důvodu ochrany chodců - možné varianty umístění chodníku (po západní straně, po východní straně, po obou stranách), koordinace s návrhem "spojených provozů Léčebných lázní, v ulici schází dešťová kanalizace	zpracována studie
I. etapa celkem		do 2006	19,500 (+ 16,000 mimo řešené území)			

Poznámky:

- 1) * (uvedeno u čísla stavby) Navrhovaná stavba se nachází mimo řešené území, avšak s vyřešením dopravy v centru města přímo souvisí.
- 2) Uvedené odhady nákladů jsou pouze orientační a bude třeba je před zadáním projektu prověřit technickou studií.

PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB - II. ETAPA (2007 - 2010)

číslo	název	etapa	odhad nákladů (mil.Kč)	popis stavby	zdůvodnění	poznámka
II-01	Reitenbergerova - rozšíření parkové úpravy mezi Goethovým náměstím a Novými lázněmi	2007-2010	7,000	vybudování pěší zóny a rozšíření parkové úpravy	současná komunikace bez potřeby zásobování, zamezení zbytečného průjezdu nejčinnějším lázeňským územím, rozšíření ploch pro chodce - pěší propojení mezi kolonádou a Ambrožovými prameny; možnost průjezdu MHD a zásobování (jen dopoledne)	návrh nutno zpracovat formou architektonicko-urbanistické studie
II-02	Skalníkovy sady - rekonstrukce komunikací	2007-2010	4,000	celková rekonstrukce komunikací ve Skalníkových sadech	zvýšení kvality a estetické úrovně všech komunikací v parku, vyřešení odstavování koňských drožek	řešení komunikací souvisí přímo se urbanistickou studií Skalníkových sadů
II-03	Cyklická trasa podél Ušovického potoka	2007-2010	6,000	Vybudování cyklistické trasy podél Ušovického potoka - oddělení od provozu chodců	Stavba umožňující bezpečný pohyb cyklistů i chodců v parku	zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí v úseku Cristal - Antoničkův pramen
II-04*	Komunikační propojení Hlavní - Husova - Chebská	2007-2010	80,000	Komunikační propojení podél železniční trati	Komunikace oddalující část dopravy z křižovatky Hlavní x Chebská. V návrhu silniční síť Karlovarského kraje uvažováno jako přeložka krajské silnice (dnešní II/215)	
II-05	Ruská - rekonstrukce uličního prostoru	2007-2010	12,000	rekonstrukce ulice v úseku Helvetia - Ruský kostel, Rozšíření a doplnění chodníků, zúžení komunikace, doplnění parkovacích stání	snížení intenzity na Hlavní ulici přinese nárůst intenzit na Ruské, chybějící nebo úzké chodníky, snížení rychlosti jízdy, úprava křižovatky Ruská x Dykova	
II-06	Ruská x Pramenská - rekonstrukce křižovatky (varianty)	2007-2010	7,000	var.1 - vybudování okružní křižovatky, var.2 - zaslepení Ruské ulice před gymnáziem a vybudování nové propojky do Pramenské	rekonstrukce křižovatky z důvodů bezpečnosti - ochrana chodců (škola, ruský kostel), snížení rychlosti projíždějících vozidel	zpracována studie
II-07	Hlavní - pěší zóna mezi Ruskou a Mírovým náměstím	2007-2010	9,000	vybudování pěší zóny - zamezení jízdy automobilů, MHD a cyklistům vjezd povolen	zamezení průjezdu a snížení intenzit na Hlavní ulici, rozšíření ploch pro chodce (pěší osa "parkovací dům na Pramenské - Ambrožovy prameny"), zásobování povoleno jen dopoledne	návrh nutno zpracovat formou architektonicko-urbanistické studie
II-08	Mladějovského - obytná zóna	2007-2010	2,500	Rekonstrukce ulice do podoby obytné zóny	Pěší trasa od radnice ke hřbitovu, zachování počtu parkovacích stání, celková úprava uličního prostoru	
II-09	Karlovarská - chodník	2007-2010	1,500	vybudování scházejícího chodníku podél Karlovarského ulice k obsluze hotelu Esplanade	výstavba chodníku z důvodu ochrany chodců - možné varianty umístění chodníku (po západní straně, po východní straně, po obou stranách)	zpracována studie
II-10	Masarykova - obytná/pěší zóna mezi Purkyňovou a Úzkou ulicí	2007-2010	7,000	vybudování obytné (pěší) zóny	omezení automobilové dopravy, rozšíření ploch pro chodce, výstavba zastávek MHD. Možnost průjezdu MHD celý den, zásobování ve stanovené době a bydlicích v lokalitě na povolení	
II-11	Nehrova - pěší zóna	2007-2010	1,500	vybudování pěší zóny	vymístění parkujících aut a vybudování příjemného nástupu ("zlatá ulička") na kolonádu z Mírového náměstí	
II-12	Anglická - zobousměrnění	2007-2010	8,000	rozšíření jízdního pásu, vybudování parkovacího pruhu se stromy	zobousměrnění provozu - odstranění zbytečného prodlužování cest po městě, snížení rychlosti jízdy, umožnění druhého vjezdu do centra města. Parkovací stání zachovány, předpokládá se výsadba kvalitnější vzrostlé zeleně v parkovacím pruhu	
II-13	Reitenbergerova - obytná zóna před Novými lázněmi	2007-2010	2,500	úprava komunikace do podoby obytné zóny, možnost obratiště	zvýšení estetické úrovně přístupové komunikace ke kolonádě	
II-14	Příkrá - chodník	2007-2010	1,500	vybudování chodníku mezi "centrem města" a hotelem Monty	výstavba chodníku z důvodu ochrany chodců - souvisí i se stavbou II-05 v Ruské ulici	
II. etapa celkem		2007-2010	69,500 (+ 80,000 mimo řešené území)			

Poznámky:

- * (uvedeno u čísla stavby) Navrhovaná stavba se nachází mimo řešené území, avšak s vyřešením dopravy v centru města přímo souvisí.
- Uvedené odhady nákladů jsou pouze orientační a bude třeba je před zadáním projektu prověřit technickou studií.

PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB - III. ETAPA (2011 - 2014)

číslo	název	etapa	odhad nákladů (mil.Kč)	popis stavby	zdůvodnění	poznámka
III-01	Hlavní - rekonstrukce uličního prostoru mezi hotelem Helvetia a Cristal	2011-2014	2,000	zúžení komunikace pro automobily, rozšíření chodníku a zvýraznění přechodů pro chodce (u Dykovy ulice), zvýšení počtu parkovacích stání (šíkma), doplnění stromů	zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů, zvýšení estetické úrovně centra, zúžení komunikace přispívá ke snížení rychlosti jízdy	
III-02	Hlavní - rozšíření chodníku mezi Cristalem a Bohemí	2011-2014	3,000	zúžení komunikace pro automobily, rozšíření chodníku, zpomalovací prahy na přechodech pro chodce	zúžení komunikace a zpomalovací prahy přispívají ke zpomalení jízdy a odrazují řidiče od zbytečného průjezdu, rozšíření chodníku umožňuje umístění "předzahrádek". Předpokládá se přemístění trasy linek MHD do Masarykovy ulice	
III-03	Masarykova - zastávky MHD u City servisu	2011-2014	1,500	vybudování obousměrné zastávky u City servisu, včetně bezpečného přechodu pro chodce (u City servisu a u pošty)	zklidnění souběžné Hlavní ulice, zrychlení jízdy MHD za účelem zvýšení její atraktivity	
III-04	Hlavní - rozšíření chodníku mezi Bohemí a Ruskou + zobousměrnění úseku	2011-2014	2,500	zobousměrnění komunikace, rozšíření chodníku, zastávka v jízdním pruhu	zobousměrnění provozu za účelem odstranění zbytečného prodlužování cest po městě a odlehčení křižovatky u knihovny, snížení rychlosti jízdy, rozšíření chodníku umožňuje umístění "předzahrádek"	podmíněno realizací pěší zóny na Hlavní ulici (stavba II-07)
III-05	Goethovo náměstí - částečná rekonstrukce komunikací	2011-2014	5,000	rekonstrukce ulice před hotelem Skalník (výšková úprava), vybudování zastávek MHD u kostela	zlepšení výškového průběhu komunikace, zlepšení komfortu cestujících MHD, zvýšení estetické úrovně náměstí	
III-06	Karlovarská ulice - rekonstrukce a okružní křižovatka	2011-2014	6,000	okružní křižovatka s Dusíkovou ulicí (točka MHD), rekonstrukce ulice, vybudování chodníků k lyžařskému areálu v Dusíkové ulici	možnost otáčení vozidel MHD, přirozené zvýraznění vjezdu do centra města. Řešení formou okružní křižovatky předpokládá její využití pro otáčení vozidel MHD.	
III-07	Ibsenova - rozšíření komunikace	2011-2014	2,000	rozšíření Ibsenovy ulice pro trolejbusovou dopravu	umožnění bezpečného a plynulého průjezdu MHD	doporučujeme regulačním plánem nebo studií stanovit umístění zásuvky (stavební čáry) ihned
III-08	Dusíkova - propojení na Hlavní ulici (varianty)	2011-2014	10,000	var.1 - přímé propojení parkem do okružní křižovatky u City servisu, var.2 - úprava stávající trasy a rozšíření stávající okružní křižovatky u hodin	vznik nástupního prostoru ke kolonádě, zklidnění Reitenbergerovy ulice, úprava nepřehledného úseku mezi okružní křižovatkou a Dusíkovou ulicí. Záběr parku u Černého koně přinese na druhou stranu výhodu v rozšíření parku Skalníkových sadů.	
III-09	Ruská - parkovací objekt pod hřištěm gymnázia	2011-2014	60,000	hromadný parkovací objekt (cca 200 stání) s napojením z Ruské ulice a přímým propojením pro chodce (výťah) na Hlavní ulici	parkovací objekt pro návštěvníky a pracující v oblasti Hlavní ulice, vymístění parkování z ulice. Hřiště gymnázia možno umístit na střechu objektu	
III-10	Třebízského x Pramenská - okružní křižovatka	2011-2014	5,000	okružní křižovatka, vybudování chodníku k parkovacímu domu v Pramenské ulici	úprava nevyhovující křižovatky, možnost otáčení autobusů, přirozené zvýraznění vjezdu do centra města, doplnění chodníku od Lesního pramene k parkovacímu domu	
III-11	Úprava území za divadlem	2011-2014	6,000	architektonická úprava území za divadlem	úprava nástupní plochy mezi parkovacím domem v Pramenské a kolonádou, úprava potoka. Možnost průjezdu automobilů (zásobování)	návrh nutno zpracovat formou architektonicko-urbanistické studie
III-12	Lázeňská - propojení na Dusíkovou ulici	2011-2014	3,000	komunikační propojení Lázeňské ulice do navrhované okružní křižovatky Karlovarská x Dusíkova	kvalitnější napojení oblasti Lázeňské ulice, odlehčení Karlovarské ulice, zároveň možnost řešení pěšího propojení k lyžařskému areálu. Průchod lesoparkem - pravděpodobné kácení několika stromů	
III-13	Zásobovací komunikace pod radnicí a hotelu Atlantic	2011-2014	2,000	zadní zásobovací komunikace pod radnicí a k hotelu Atlantic	odstranění zásobování z Hlavní ulice (konflikt s chodci), umožnění zásobování objektů v pěší zóně i mimo dopoledne	
III-14	Úzká, Lesní - úpravy	2011-2014	2,000	rekonstrukce komunikací, vymezení parkovacích kapacit	zvýšení bezpečnosti chodců, zvýšení estetické úrovně, zpřehlednění parkovacích kapacit v lokalitě (pro rezidenty)	
III-15*	Kollárova - centrální parkoviště	2011-2014	4,000	záchytné parkoviště s kapacitou cca 350 stání	záchytné parkoviště pro jednodenní návštěvníky mimo řešené území s bezproblémovým dopravním napojením - nutná návaznost na MHD - je již mimo docházkovou vzdálenost do centra města	
III. etapa celkem		2011-2014	110,000 (+ 4,000 mimo řešené území)			

Poznámky:

- 1) * (uvedeno u čísla stavby) Navrhovaná stavba se nachází mimo řešené území, avšak s vyřešením dopravy v centru města přímo souvisí.
- 2) Uvedené odhady nákladů jsou pouze orientační a bude třeba je před zadáním projektu prověřit technickou studií.

Příloha T.7

PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB - VÝHLED (PO ROCE 2014)

číslo	název	etapa	odhad nákladů (mil.Kč)	popis stavby	zdůvodnění	poznámka
IV-01	Hlavní x Chebská - okružní křižovatka	po roce 2014	7,000	rekonstrukce stávající světelně řízené křižovatky na okružní křižovatku	kapacitně příznivější řešení, zlepšení bezpečnosti (snížení následků nehod), možnost otáčení, přirozené zvýraznění vjezdu do centra města. Realizaci doporučujeme až po dožití stávající světelné signalizace	
IV-02	Nerudova, Luční - úpravy	po roce 2014	1,000	změna organizace dopravy (obrácení jednosměrky v Nerudově), rekonstrukce uličního prostoru	zvýšení bezpečnosti na Chebské ulici (zrušení výjezdu z Nerudovy ulice), zpřehlednění parkovacích kapacit v lokalitě	
IV-03	Boženy Němcové - úpravy	po roce 2014	1,000	zjednosměrnění ulice (výjezd jen ulicí Máchovou, rekonstrukce uličního prostoru a křižovatky s Máchovou ulicí	zvýšení bezpečnosti na Hlavní ulici (omezení výjezdů z parkoviště), zpřehlednění parkovacích kapacit v lokalitě	
IV-04	Mírové náměstí - rozšíření parkovacích kapacit	po roce 2014	1,000	rozšíření počtu stání (šikmá apod.)	rozšíření počtu stání k lokalitě se zvýšeným požadavkem na parkování. Vzhledem k vysoké poptávce je nutno zproplatnit; zároveň nutno zlevnit parkování v parkovacím domě v Pramenské	
IV-05	Parkovací objekt v Poštovní ulici (Černý kůň)	po roce 2014	25,000	výstavba parkovacího nebo víceúčelového objektu v centru města s kapacitou cca 100 stání	doplnění parkovacích kapacit v centru města	
IV-06	Parkoviště u lyžařského areálu	po roce 2014	2,000	výstavba parkoviště nebo parkovacích stání podél komunikace s kapacitou cca 40 stání	doplnění parkovacích kapacit u lyžařského areálu	není zahrnuto v územním plánu
IV-07*	Komunikační propojení Tyršova - Chebská	po roce 2014	7,000	Komunikační propojení podél lesa za hotelem Agricola	Komunikace odlehčující přetížené křižovatce Hlavní x Tyršova a umožňující přímé napojení sportovních areálů ve směru do Velké Hleďsebe, resp. na Panská Pole a do Úšovic (viz také stavba č. II-04)	
IV-08	Komunikace Pramenská (u hřbitova) - Ruská	po roce 2014	5,000	Obslužná komunikace zadního traktu domů v Ruské ulici propojená až na Pramenskou ulici	Umožnění dopravní obsluhy. Komunikace nemá pro řešení dopravy v centru zásadní význam.	
Výhled celkem		po roce 2014	42,000 (+ 7,000 mimo řešené území)			

Poznámky:

- * (uvedeno u čísla stavby) Navrhovaná stavba se nachází mimo řešené území, avšak s vyřešením dopravy v centru města přímo souvisí.
- Uvedené odhady nákladů jsou pouze orientační a bude třeba je před zadáním projektu prověřit technickou studií.

Příloha T.7

ZÁZNAM Z PROJEDNÁVÁNÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ DOPRAVY V CENTRU DNE 28.4.2004

Téma: Mariánské Lázně, Návrh řešení organizace dopravy v centru města
Datum: 28.4.2004, 10:00 – 11:30
Místo: MÚ Mariánské Lázně, malá zasedací místnost, 1.patro
Přítomni: dle prezenční listiny

Jednání bylo zahájeno panem Černým. OŽPKS pověřil Ing. Bartoše zpracováním generelu. Ing. Bartoš představil generel v rozpracovanosti (zpráva a přílohy). Popis současného stavu všech druhů dopravy: anketa, průzkumy (IAD, parkování, cyklistická doprava, MHD), návrh: systém (lázeňské město), regulace IAD, nabídka parkování, MHD, cyklistická doprava, pěší doprava.

Připomínky v průběhu výkladu Ing. Bartoše:

- Připomínka pana Krále: parkování je v ML nejdražší v ČR (jakékoliv zdražení by ještě zhoršilo morálku).
- Připomínky pana Smolíka (Městská policie): dle zákona by mělo být parkování u veřejných budov zdarma (pan starosta doporučuje prověřit), doporučuje vybudování oddělených cyklistických stezek v max. počtu z důvodu zvýšení bezpečnosti cyklistů.
- Pan Nedvěd: rozšíření tratě MHD přinese potřebu investice do trolejí a hlavně navýšení provozních nákladů v řádu milionů Kč ročně.

Diskuze po výkladu:

Pan starosta Nosek:

- Vyslovil souhlas s principy generelu a podporuje jeho prosazení včetně uvolnění finančních prostředků v potřebné výši (rada, zastupitelstvo).
- Odhad investic nepovažuje za nereálný v případě využití dotací (nutnost okamžitého řešení dopravy)
- Odborná část generelu:
 - plný souhlas se systémem "kapes" pro IAD (Hlavní, Nehrova, Goethovo nám.) – doporučení vybudovat "kapsy" ještě v tomto volebním období,
 - podpora systému "celodenního" využití parkovacích stání (v noci rezidenti, ve dne návštěvníci),
 - systém musí být navržen tak, aby byla zajištěna logická návaznost jednotlivých etap.
- Paní Konfrštová (OD) upozornila na okamžitou potřebu změny legislativy – příprava vyhlášek atd.
- Pan Nosek: Legislativu je potřeba připravovat, doporučuje provést okamžitě „levné“ úpravy podle generelu (dopravní značení apod.).
- Připomínka pana Krále: Peníze z parkovacích automatů jsou potřeba v rozpočtu (využití i na další aktivity).
- Ing. Bartoš upozorňuje na povinnost dodržovat vyhlášku o povinnosti budovat dostatečný počet parkovacích stání – bez výjimky.

Shrnutí a další postup:

Návrh dalšího postupu:

- Ing. Bartoš dokument dopracuje (včetně návrhu nutných legislativních změn).
- Proběhne veřejné projednání (např. s vystavením základních příloh v budově MÚ), na základě toho bude vypracováno jakési „souhrnné“ stanovisko a dokument bude schválen (Radou města), výsledkem by měl být územně plánovací podklad pro další období (ten nelze schvalovat zastupitelstvem).

Shrnutí:

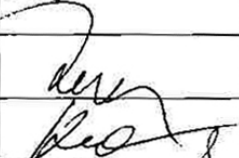
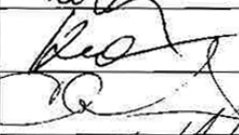
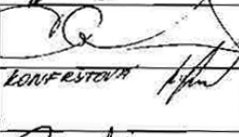
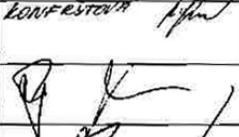

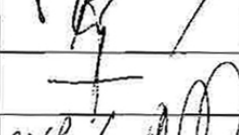




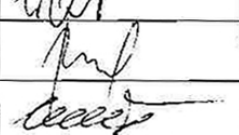
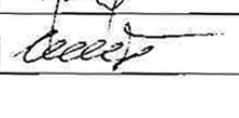

- Zastupitelstvo vezme dokument s důvodovou zprávou na vědomí a z toho by měl vyplynout úkol na změnu vyhlášky s vyjádřením od dotčených orgánů: příslušné odbory, policie ČR, Rozvojový fond, příslušné komise (dopravy a lázeňství a cestovního ruchu), Dopravní podnik ML.
- Připomínky pana Krále: bude se přihlížet k připomínkám např. hoteliérů a občanů?
- Odpověď pana Chvala: v této fázi již nezpracovávat, pouze připomínky dotčených orgánů státní správy: např. policie, Dopravní podnik ML.
- Připomínka pana Chvala: je potřeba dát větší „váhu“ generelu, např. formou obecně závazné samostatné vyhlášky.

Zapsal: Ing. Rozsypal, 29.4.2004

Příloha: prezenční listina

Prezenční listina

z jednání dne 28.4.2004 o Generelu dopravy a dopravy v klidu v centru města
Mariánské Lázně

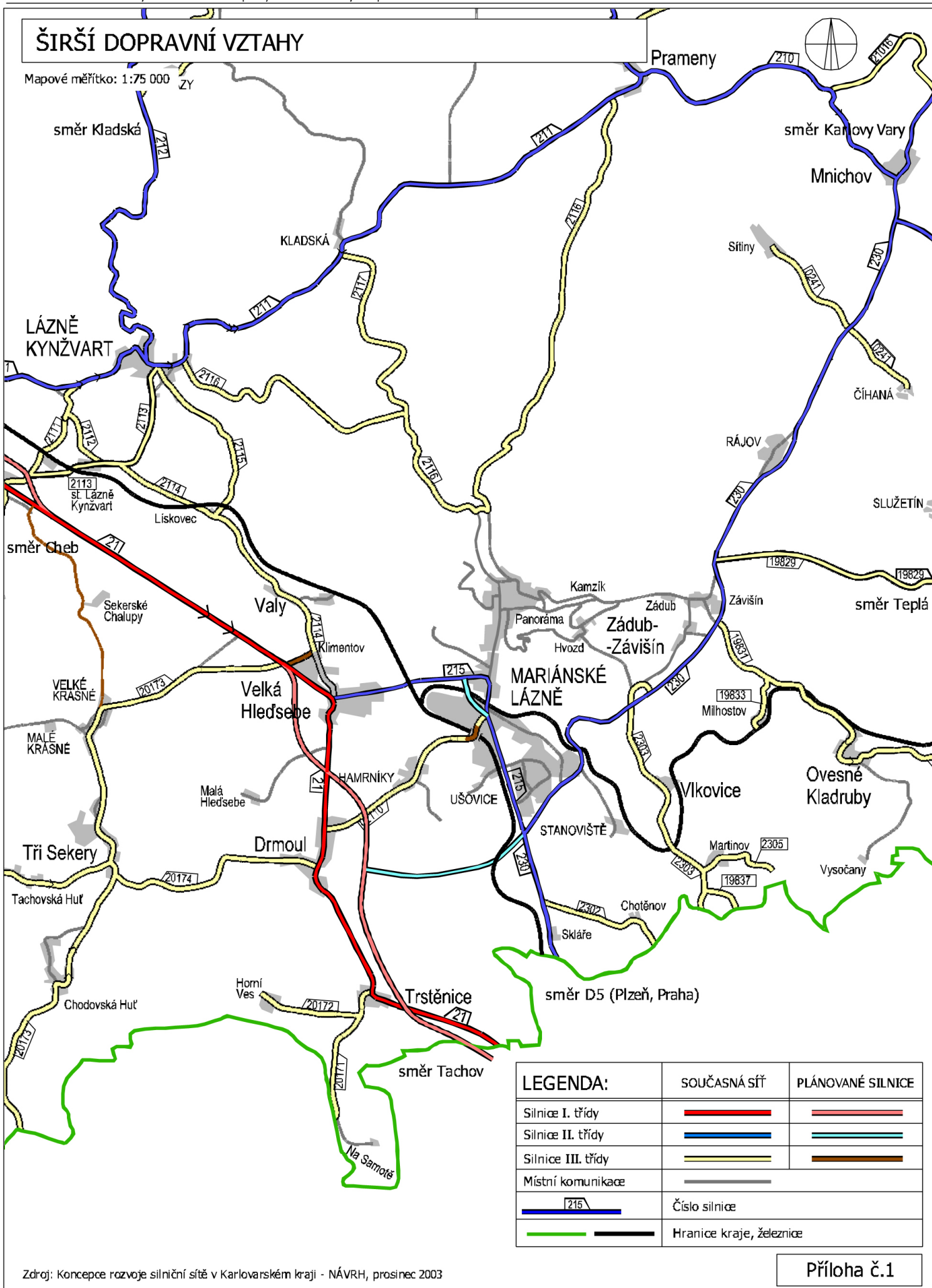
Přítomni	Podpis	
PhDr.Luděk Nosek starosta		
Zdeněk Král 1.místostarosta		
Jiří Chval 2.místostarosta		
Odbor dopravy MěÚ	KONFERENČNÍ 	
OŽPKS		
ÚPRI		
TDS s.r.o.		
Rozvojový fond		
Ing.Luděk Bartoš		
Městská policie		
DI ČMEB		
ROZSYPAL EDIP s.o.		
DP MARIÁNSKÉ LÁZNĚ s.r.o. NEDEK		

15. GRAFICKÉ PŘÍLOHY

1. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY
2. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
3. STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE DOPRAVY
4. STÁVAJÍCÍ INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY
5. STÁVAJÍCÍ SYSTÉM PARKOVÁNÍ
6. STÁVAJÍCÍ TRASY LINEK MHD
7. NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY
8. NÁVRH SYSTÉMU PARKOVÁNÍ
9. NÁVRH SAZEB PLACENÉHO PARKOVÁNÍ
10. NÁVRH TRAS LINEK MHD
11. PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB A ETAPIZACE
12. CHARAKTERISTICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY

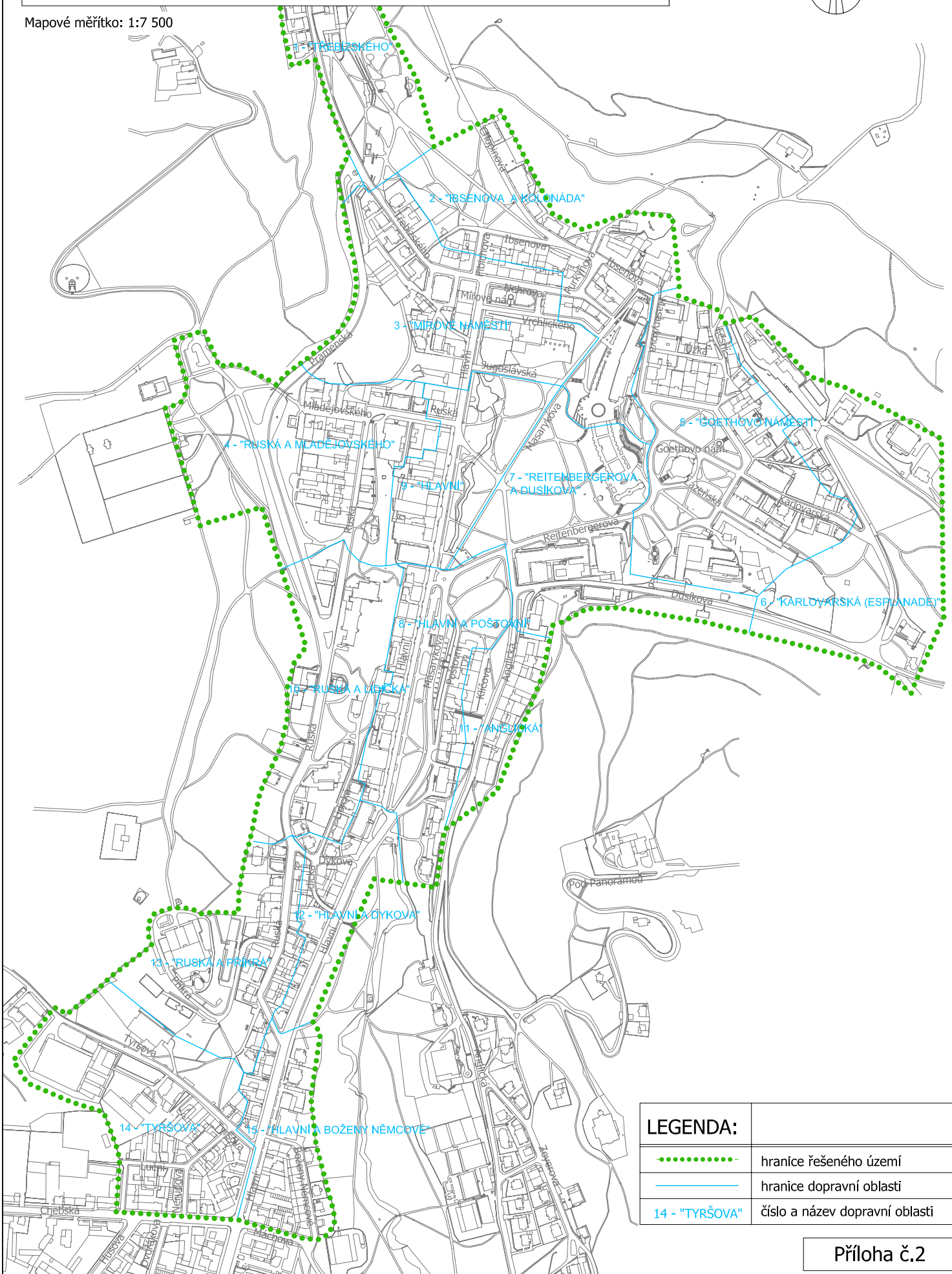
ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY



Mapové měřítko: 1:75 000



ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

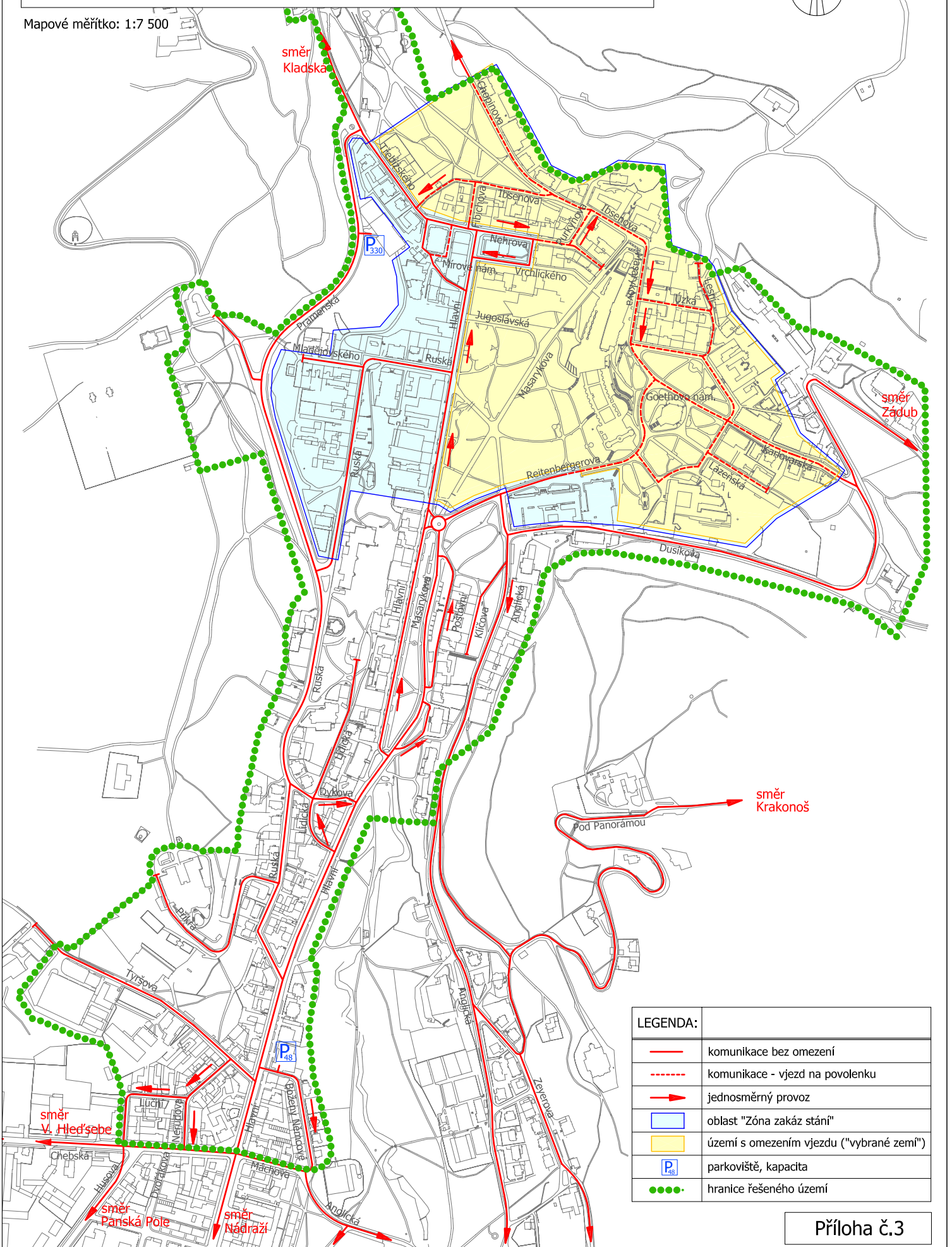
Mapové měřítko: 1:7 500



LEGENDA:	
	hranice řešeného území
	hranice dopravní oblasti
14 - "TYRŠOVA"	číslo a název dopravní oblasti

STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE DOPRAVY

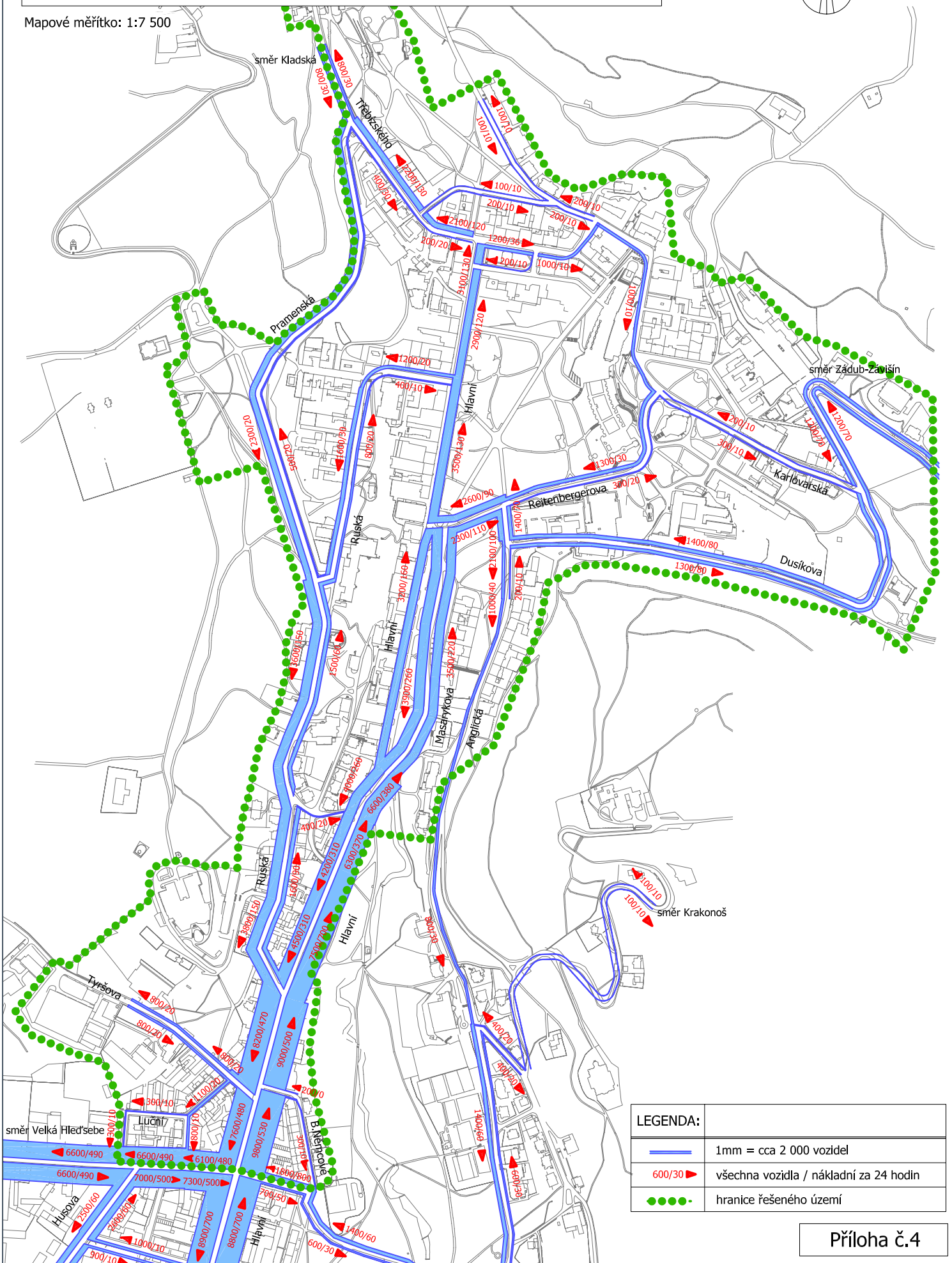
Mapové měřítko: 1:7 500



LEGENDA:	
	komunikace bez omezení
	komunikace - vjezd na povolenku
	jednosměrný provoz
	oblast "Zóna zakáz stání"
	území s omezením vjezdu ("vybrané země")
	parkoviště, kapacita
	hranice řešeného území

STÁVAJÍCÍ INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

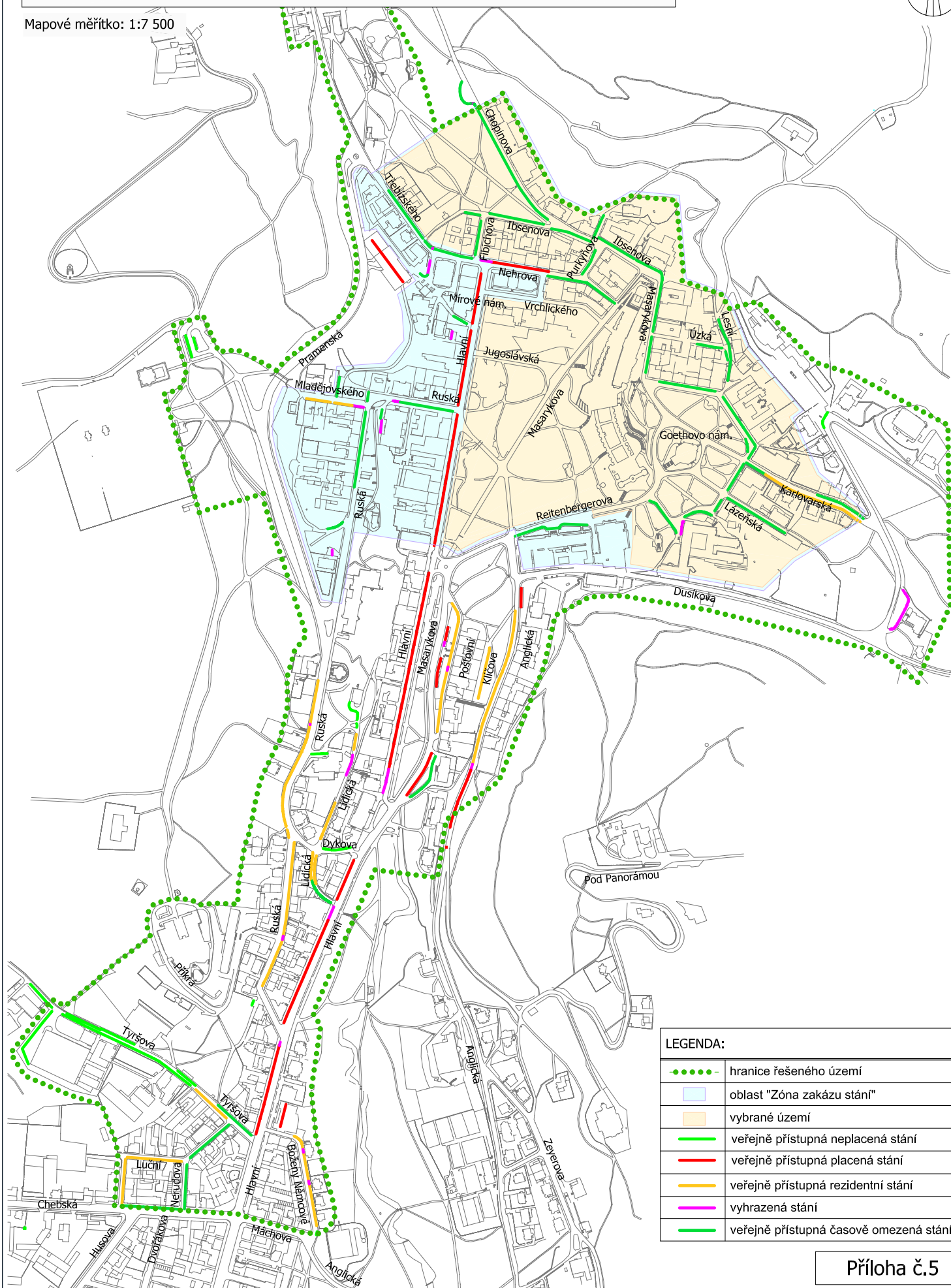
Mapové měřítko: 1:7 500



LEGENDA:	
	1mm = cca 2 000 vozidel
	600/30 ▶ všechna vozidla / nákladní za 24 hodin
	hranice řešeného území

STÁVAJÍCÍ SYSTÉM PARKOVÁNÍ

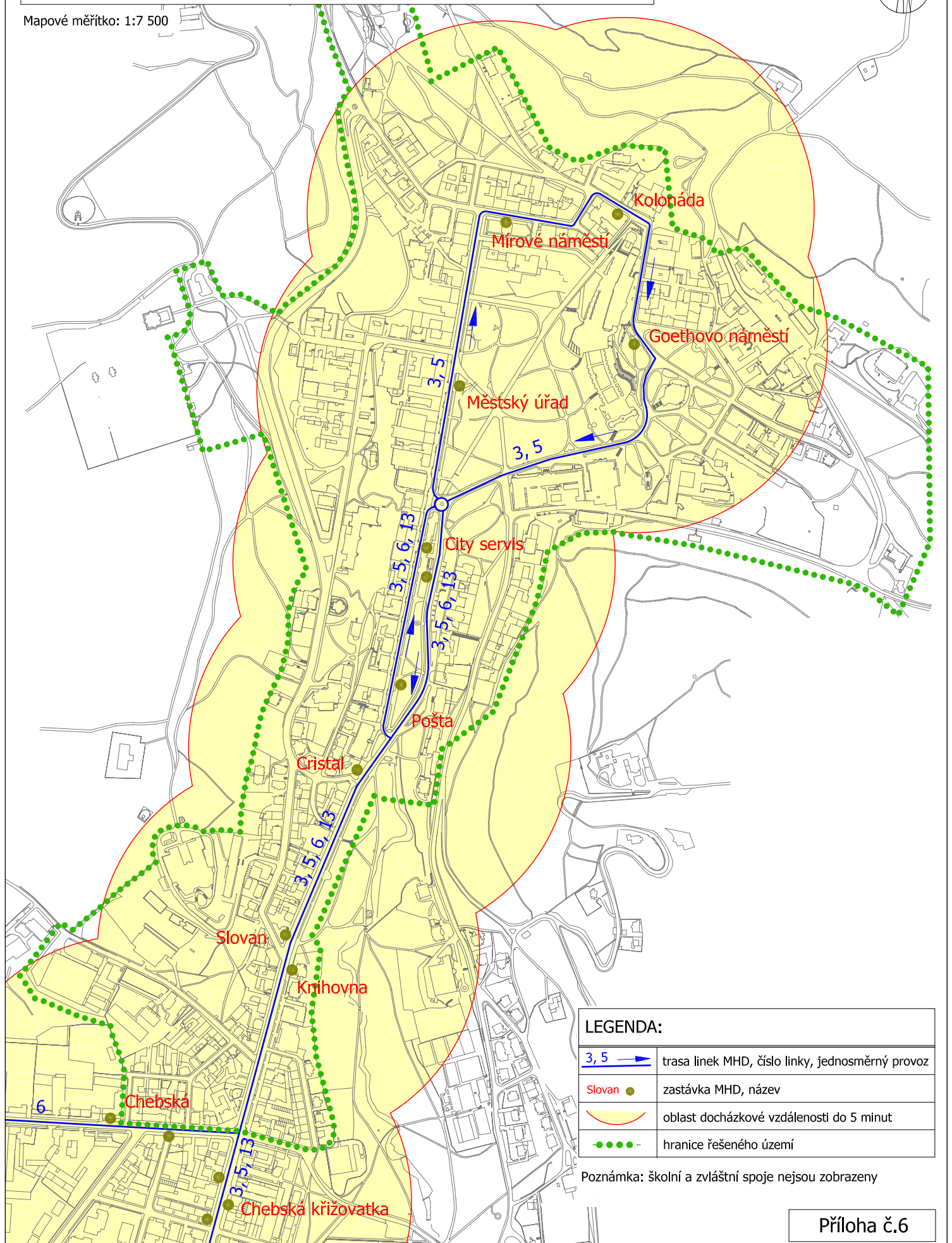
Mapové měřítko: 1:7 500



LEGENDA:	
	hranice řešeného území
	oblast "Zona zakazu stání"
	vybrané území
	veřejně přístupná neplacená stání
	veřejně přístupná placená stání
	veřejně přístupná rezidentní stání
	vyhrazená stání
	veřejně přístupná časově omezená stání

STÁVAJÍCÍ TRASY LINEK MHD

Mapové měřítko: 1:7 500



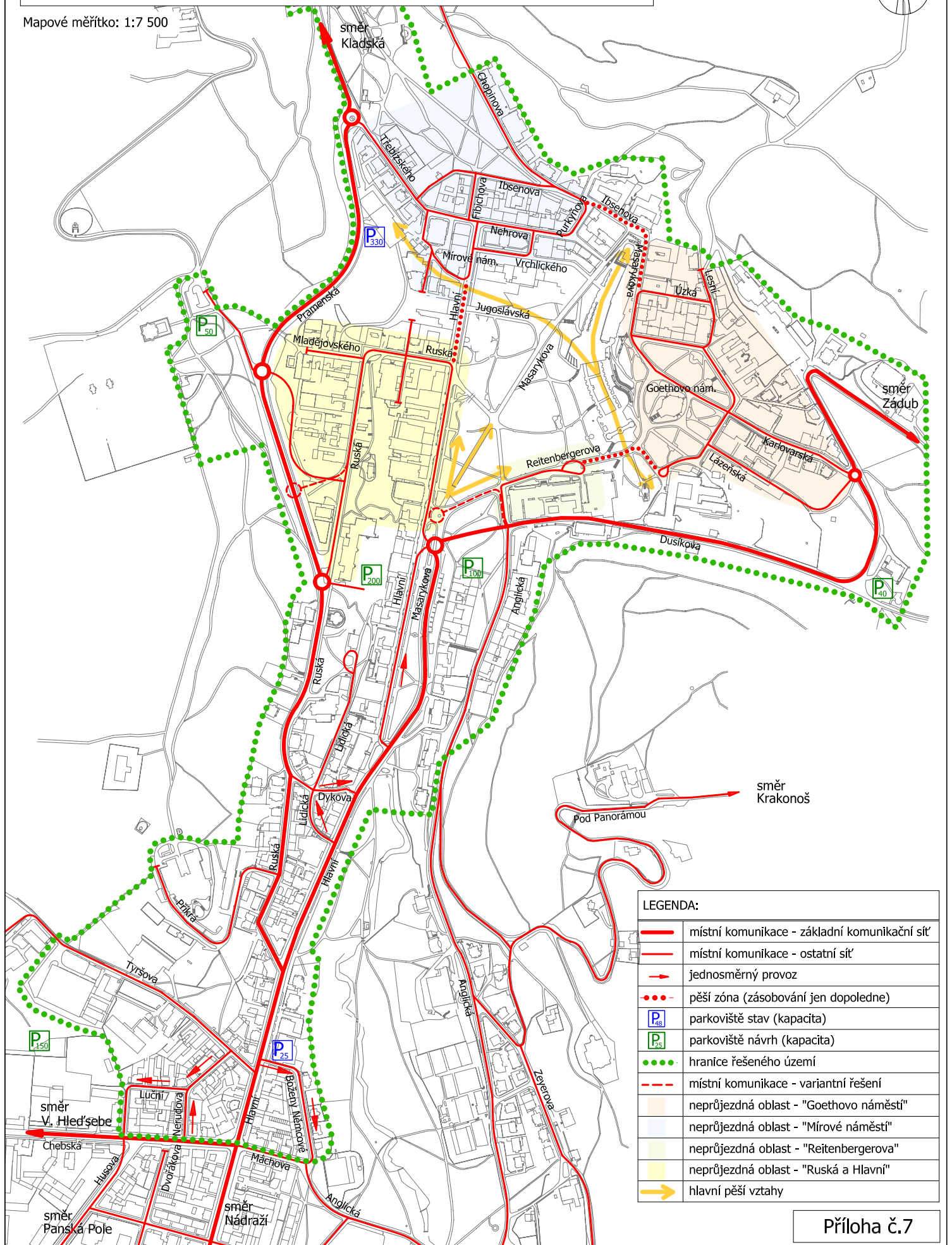
LEGENDA:

3, 5	trasa linek MHD, číslo linky, jednosměrný provoz
Slovan	zastávka MHD, název
	oblast docházkové vzdálenosti do 5 minut
	hranice řešeného území

Poznámka: školní a zvláštní spoje nejsou zobrazeny

NÁVRH ORGANIZACE DOPRAVY

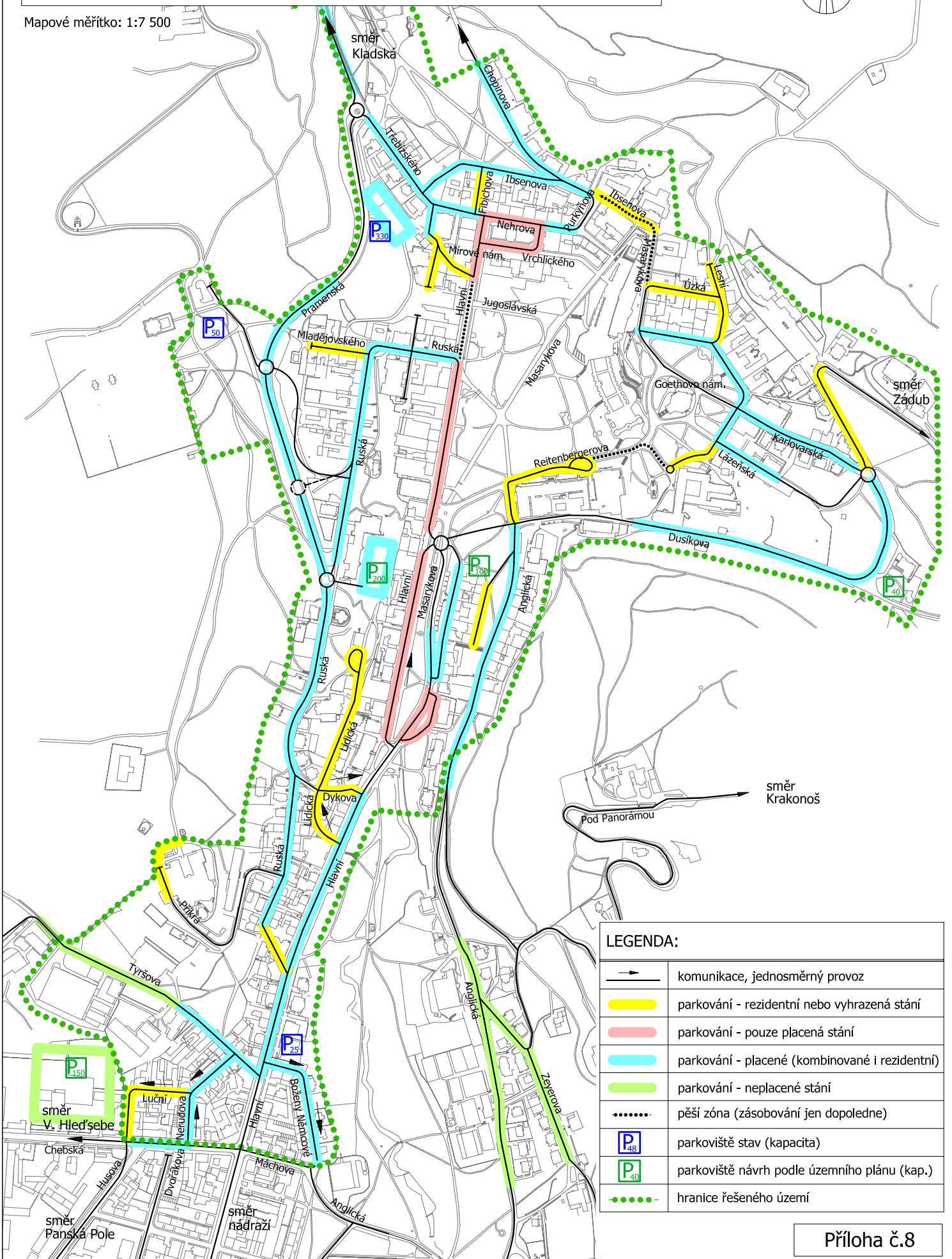
Mapové měřítko: 1:7 500



LEGENDA:	
	místní komunikace - základní komunikační síť
	místní komunikace - ostatní síť
	jednosměrný provoz
	pěší zóna (zásobování jen dopoledne)
	parkoviště stav (kapacita)
	parkoviště návrh (kapacita)
	hranice řešeného území
	místní komunikace - variantní řešení
	neprůjezdná oblast - "Goethovo náměstí"
	neprůjezdná oblast - "Mírové náměstí"
	neprůjezdná oblast - "Reitenbergerova"
	neprůjezdná oblast - "Ruská a Hlavní"
	hlavní pěší vztahy

NÁVRH SYSTÉMU PARKOVÁNÍ

Mapové měřítko: 1:7 500

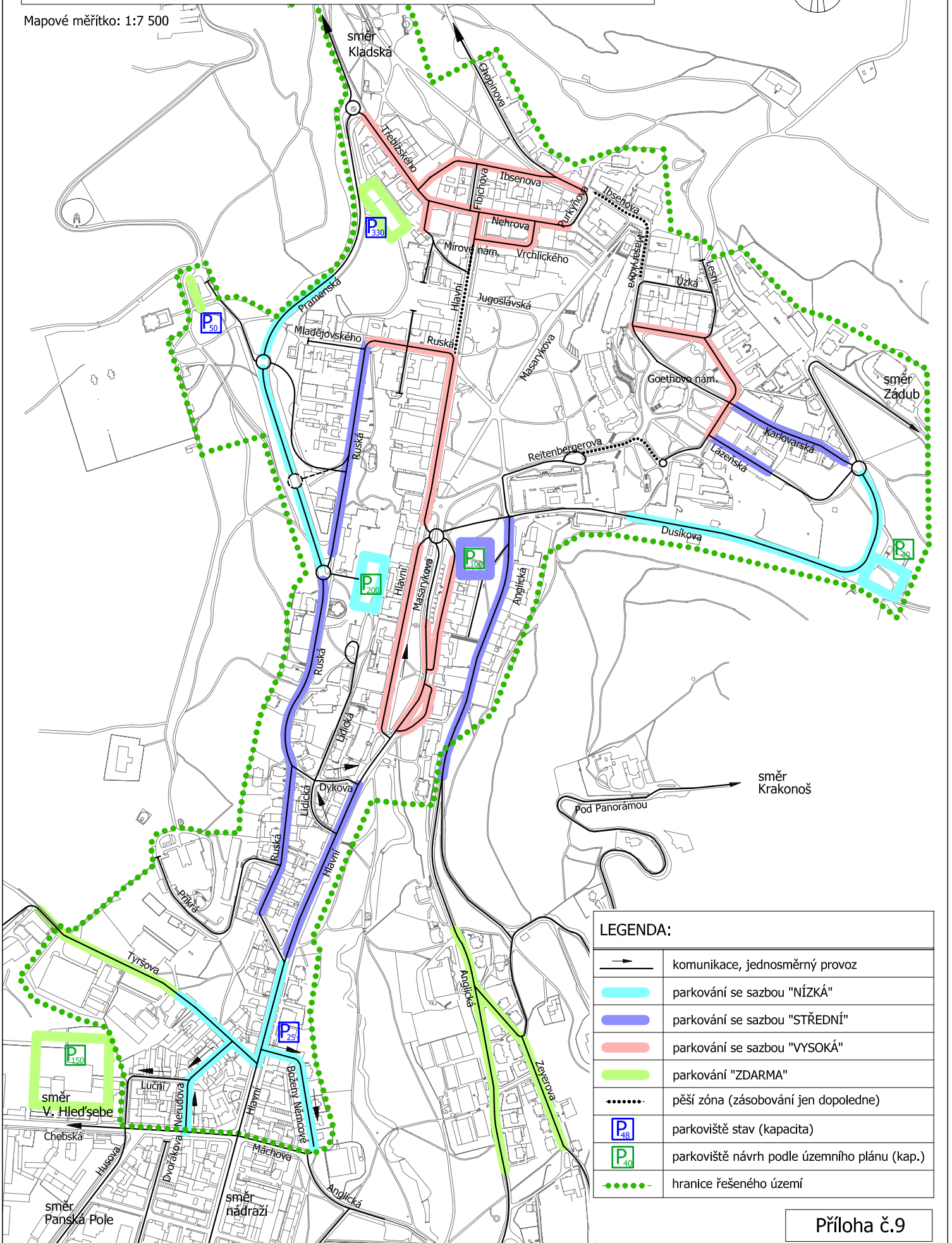


LEGENDA:

	komunikace, jednosměrný provoz
	parkování - rezidentní nebo vyhrazená stání
	parkování - pouze placená stání
	parkování - placené (kombinované i rezidentní)
	parkování - neplacené stání
	pěší zóna (zásobování jen dopoledne)
	parkoviště stav (kapacita)
	parkoviště návrh podle územního plánu (kap.)
	hranice řešeného území

NÁVRH SAZEB PLACENÉHO PARKOVÁNÍ

Mapové měřítko: 1:7 500

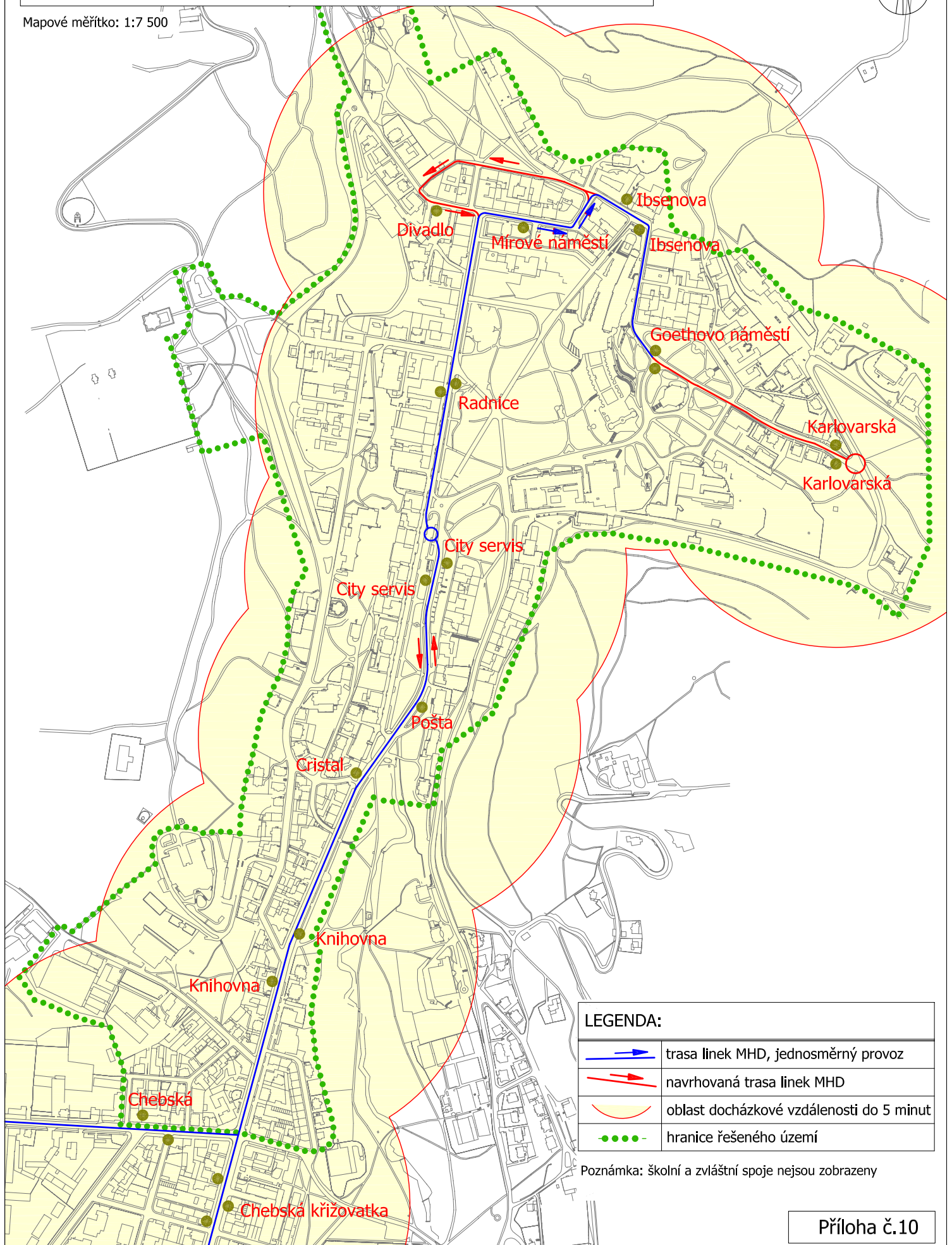


LEGENDA:

	komunikace, jednosměrný provoz
	parkování se sazbou "NÍZKÁ"
	parkování se sazbou "STŘEDNÍ"
	parkování se sazbou "VYSOKÁ"
	parkování "ZDARMA"
	pěší zóna (zásobování jen dopoledne)
	parkoviště stav (kapacita)
	parkoviště návrh podle územního plánu (kap.)
	hranice řešeného území

NÁVRH TRAS LINEK MHD

Mapové měřítko: 1:7 500



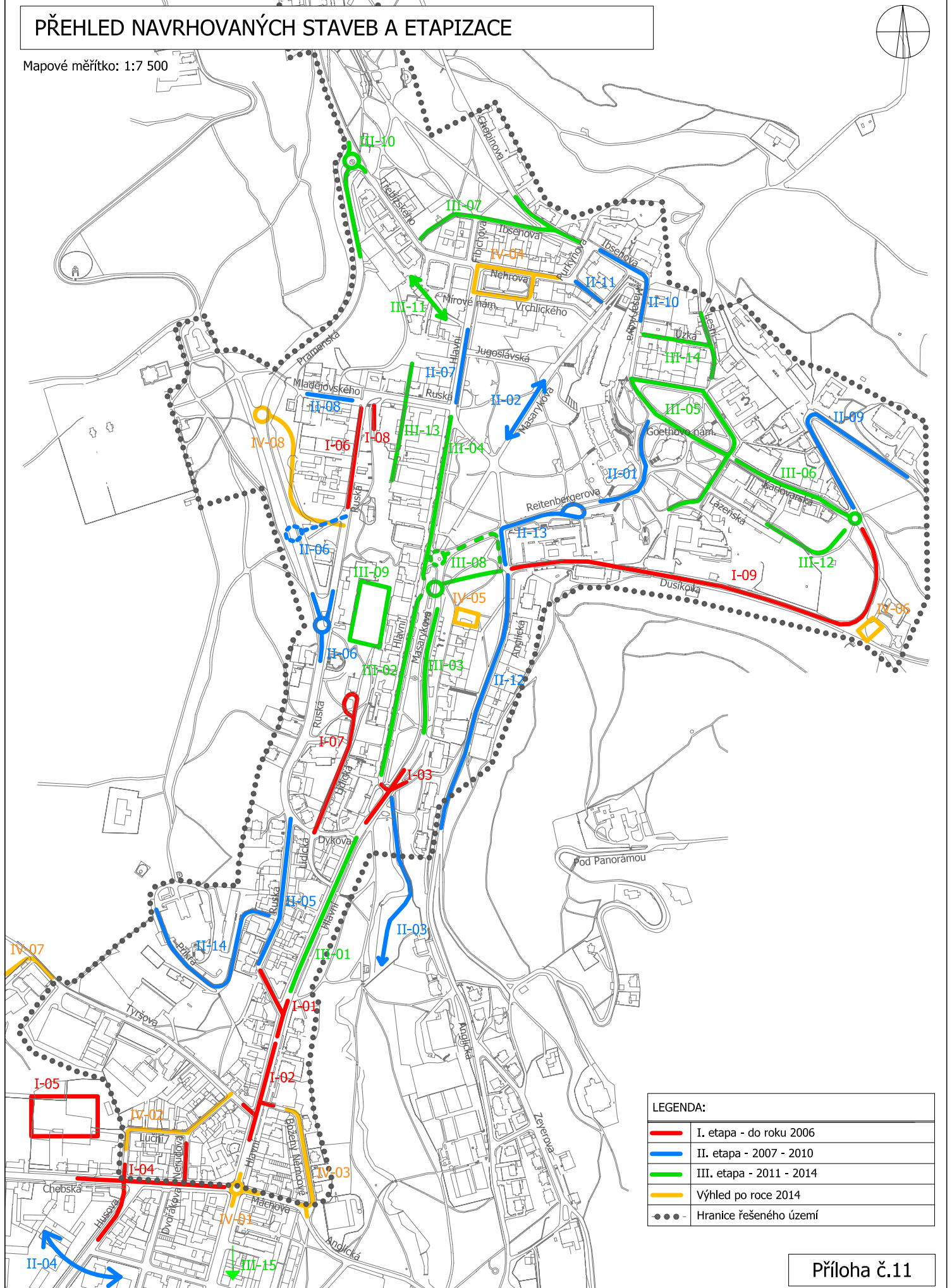
LEGENDA:

	trasa linek MHD, jednosměrný provoz
	navrhovaná trasa linek MHD
	oblast docházkové vzdálenosti do 5 minut
	hranice řešeného území

Poznámka: školní a zvláštní spoje nejsou zobrazeny

PŘEHLED NAVRHOVANÝCH STAVEB A ETAPIZACE

Mapové měřítko: 1:7 500

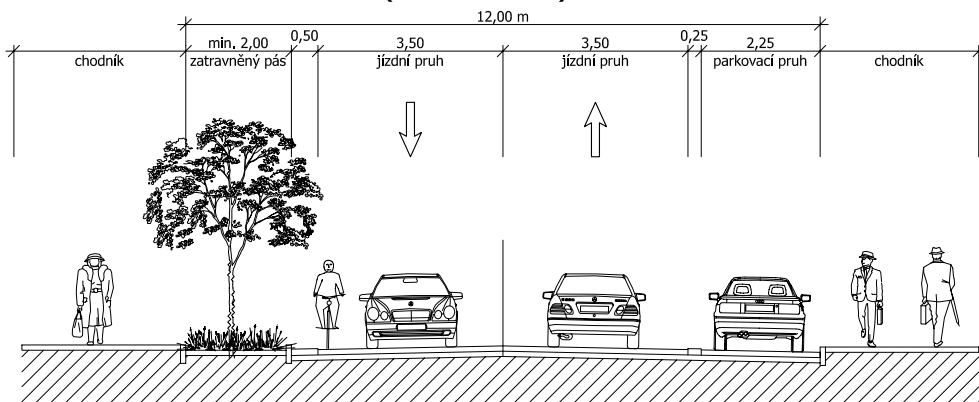


CHARAKTERISTICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY



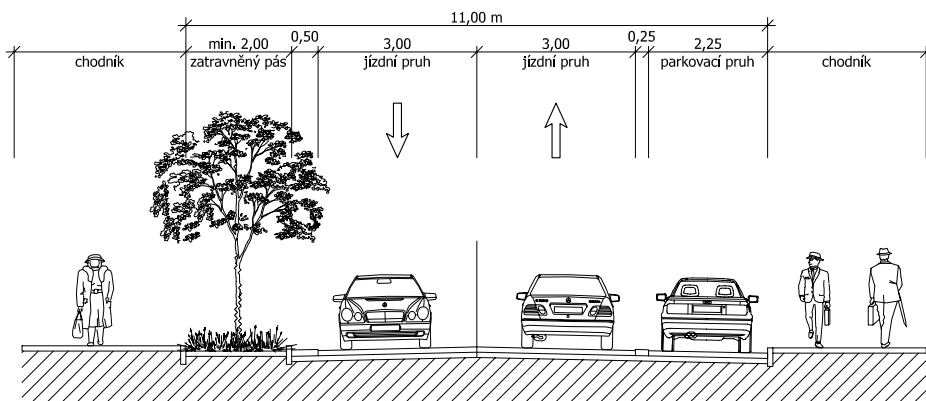
Mapové měřítko: 1:150

Základní komunikační síť (Hlavní ulice)



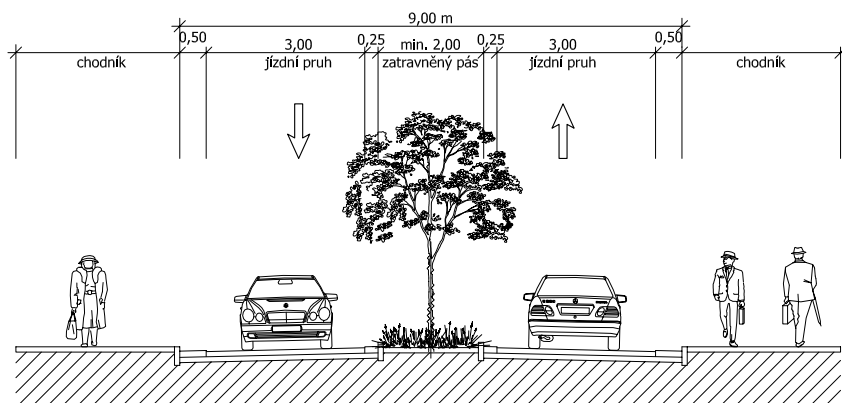
Příklad šířkového uspořádání s parkovacím pruhem pro podélné parkování

Základní komunikační síť (Ruská, Třebízského, Dusíkova)



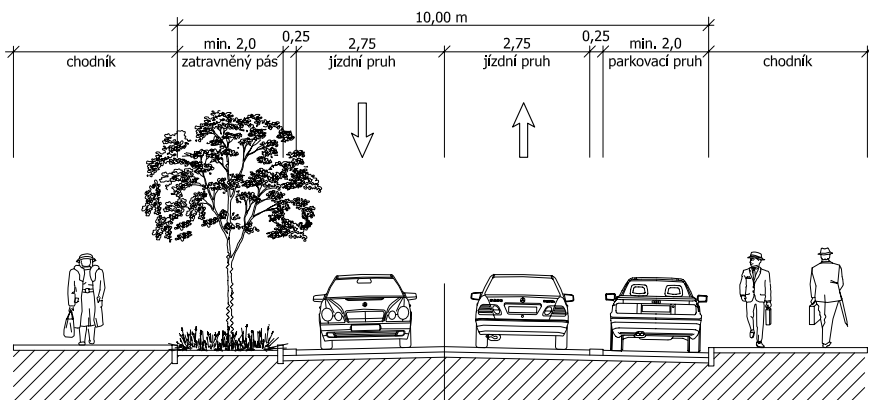
Příklad šířkového uspořádání s parkovacím pruhem pro podélné parkování

Základní komunikační síť



Příklad šířkového uspořádání se středním dělicím pásem nebo ostrůvkem v místě přechodu pro chodce

Ostatní komunikační síť



Příklad šířkového uspořádání s parkovacím pruhem pro podélné parkování