



Technická zpráva 3.3.4

Rozvojové scénáře

**Plán udržitelné městské mobility
města Karviné**



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost





Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Technická zpráva 3.3.4

Rozvojové scénáře

Zpracovatel

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno



Autoři

Daniel Szabó
Petr Daněk

Datum zpracování

4. srpna 2022

Realizováno v rámci projektu „Strategické dokumenty statutárního města Karviné“,
reg. č. CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0009841.



Obsah

1	Tematické oblasti opatření.....	4
2	Rozvojové scénáře.....	6
2.1	Scénář 1 – Karviná rostoucí.....	6
2.2	Scénář 2 – Karviná rychlá a aktivní.....	6
2.3	Scénář 3 – Karviná klidná a zelená.....	6
3	Nástroje dopravní politiky.....	8



1 Tematické oblasti opatření

Souhrn infrastrukturních a organizačních opatření, které jsou podkladem pro dopravní modelování. Scénáře jsou modelovány pro rok 2040 a zahrnují tedy *úplnou realizaci* konceptuálních změn: podoby cyklistické sítě, úprav vedení veřejné dopravy, územního a demografického rozvoje, nebo realizaci dopravního zklidnění. Přesto, vzhledem ke vzdálenému horizontu roku 2040, mohou tyto ambice být nižší vůči skutečnému potenciálu rozvoje města zejména proto, že nelze s jistotou předvídat širší technologické a společenské změny.

Páteřní a doplňková infrastruktura pro aktivní mobilitu:

- Po stopách původní Karviné: Vybudovaná síť nových cyklostezek na území Karviné-Doly po ukončené hornické činnosti včetně doprovodné infrastruktury. Systém napojení cyklotras s centrem města a blízkým okolím včetně infografiky a orientačního systému.
- Dobudování páteřní cyklistické infrastruktury v rámci města (zejména hlavní radiály a okruhy, napojení na regionální trasy a propojení všech městských částí dle technických možností).
- B+R (Bike and ride, kapacitní a bezpečná parkoviště pro kola při uzlech veřejné dopravy).
- Podpora využití veřejné dopravy, sdílené dopravy pro dojíždění (metodika Školní plány mobility a Bezpečné cesty do škol, firemní a institucionální řešení – aplikace/platformy pro sdílení jízdy, podpora obslužnosti MAD aj.).

Dopravní napojení Karviné:

- Realizace obchvatu silnice I/67.
- Další místní komunikace dle potřeb rozvoje města.
- Integrace prvků čisté mobility.
- Využití báňských vleček pro osobní dopravu.
- Úpravy nehodových míst.

Veřejná doprava:

- Tramvajová trať Ostrava – Havířov – Karviná a městská tramvajová linka Nádražní – Havířská – Leonovova – tř. Těřeškovové – Kosmonautů – tř. 17. listopadu – tř. Osvobození – Havířská – Nádražní.
- Rozšíření linek MAD do hůře obsluhovaných oblastí (např. ulice Na kopci, U Lesa).
- Rekonstrukce terminálu Karviná, hl. n.
- Propojení zastávek a stanic veřejné dopravy pěšími a cyklistickými vazbami (Staré Město a centrum města).
- Rekonstrukce zastávek podle potřeb MAD.
- Krajská integrace.
- Dopravní propojení směrem na Polsko.

- Bezemisní nebo nízkoemisní vozový park (propojení se specifikací zadání soutěže) se zaměřením na možnou elektrifikaci dopravního systému, vybudování doprovodní infrastruktury, propojena s rozvojem udržitelných zdrojů energie v regionu.

Veřejný prostor:

- Zklidnění třídy 17. listopadu s variantním řešením (s vedením tramvajové linky a bez vedení tramvajové linky).
- Vnější okruh města: varianta s vedením tramvajové linky a cyklistické dopravy.
- Dodatečná plošná zklidnění (obytné zóny nebo zóny 30) - postupné zavádění podle územních studií.

Management parkování:

- Lokality záchytných parkovišť P+R.
- Management parkování: systém rezidentního parkování, omezení parkování podle délky vozidla (např. 5 metrů) a váhy (např. 2,1 t) v rezidentních zónách.



2 Rozvojové scénáře

Rozvojové scénáře umožňují posouzení různých směrů a ambicí opatření. Scénáře zároveň umožňují lépe porozumět různým i vnějším faktorům, které ovlivňují městskou mobilitu a modelovat různé reakce na ně. Scénáře zároveň vycházejí ze stanovené vize a cílů, ale zároveň je vyhodnocují a umožňují lépe nastavit realistické hodnoty cílů. V případě Karviné je hlavní nejistotou (rizikem) pokračování demografického poklesu nebo stagnace, které jsou modelovány v rámci prognózy demografického vývoje.

Scénáře jsou tedy vedeny zejména po ose:

- Variant demografického rozvoje a územního rozvoje (naplnění Strategického plánu ekonomického rozvoje města a územního plánu);
- Variant řešení veřejné dopravy s posouzením realizace tramvajové linky a úprav vedení (integrované) městské hromadné dopravy; výraznějšího zklidnění dopravy a managementu parkování, jakožto neúčinnějších nástrojů dopravní politiky obecně (Kuss & Nicholas, 2022).

Další oblasti opatření jsou řešeny jednotně, umožňuje tak přesnější posouzení podrobněji definovaných variant.

2.1 Scénář 1 – Karviná rostoucí

Scénář je založen na realizaci cílů, stanovených v Strategickém plánu ekonomického rozvoje města, zejména snížení míry nezaměstnanosti a snížení tempa poklesu počtu obyvatel a jeho dlouhodobé stabilizace.

Zastavení stagnace města umožňuje efektivnější investice do rozvoje dopravního systému, na druhé straně však klade vyšší nároky na kapacitu silniční infrastruktury a realizaci nových místních komunikací v rozrůstající se zástavbě. Karviná těží z výhodné polohy na trasách kolejové dopravy, která efektivně obsluhuje i město a region. Revitalizované a rekultivované hornické objekty se stávají dobře dostupnými centry volnočasového využití a podnikání.

2.2 Scénář 2 – Karviná rychlá a aktivní

Dostupnost Karviné je založená na propojení sítě rychlé, integrované veřejné dopravy v regionu a chůze a cyklistiky ve zklidněném, bezpečném městě.

Preference veřejné dopravy je posilována v uličním prostoru díky realizaci vyhrazených pruhů, přemístění ploch zastávek blíže k cílům a snižování rychlosti a zklidňování motorové dopravy. Veřejná doprava je lépe dostupná i díky rozšíření sítě linek v rámci kompaktní zástavby města.

2.3 Scénář 3 – Karviná klidná a zelená

Scénář vychází z výraznějšího zaměření se na kvalitu veřejných prostor s důrazem na přátelské prostředí pro chůzi, jízdu na kole a víceúčelové plochy pro různé společenské, kulturní, sportovní nebo komunitní aktivity. Zklidněné ulice zde nejsou „potrubím“ pro dopravu, ale bezpečně sdíleným prostorem, který není vyhrazen



primárně pro automobily. Regulace automobilové dopravy probíhá zejména rozšířením přísnější parkovací politiky, spojené s výstavbou záchytných parkovišť na okrajích zklidněných obytných čtvrtí.



3 Nástroje dopravní politiky

Tabulka představuje modelovaná opatření s rozdělením do scénářů pro rok 2040:

Oblast opatření	S 1	S 2	S 3
Územní a demografický rozvoj			
Vývoj demografie – zastavení poklesu počtu obyvatel	X		
Naplnění projektů rozvoje města (Centrum profesního vzdělávání, revitalizace brownfieldů a dolů (brownfield OSP, Eden, POHOpark, PODOLUPARK, Rodinný zábavní park)	X	X	X
Aktivní mobilita			
Vytvoření páteřní sítě cyklo dopravy na vnějším okruhu Karviné: cyklistická infrastruktura na ul. Kosmonautů, tř. Těřeškovové, Leonovova, Havířská až k nádraží (a pokračování do Starého Města).	X	X	X
Pěší a cyklistické lávky: lávka přes řeku Olše, v Dětmovicích, na Ostravské, cyklopropojení Starého města a Doubravy (vyhledávací studie).	X	X	X
Po stopách původní Karviné: Dopravní cyklostezka, propojující park B. Němcové a lokalitu dolu Barbora, rekreační okruhy.	X	X	X
Návrh cyklostezky ze Stonavy na Most Sokolovských hrdinů, propojení s cyklotrasou č. 6097 v místě ul. Svornosti (křížení s obchvatem).	X	X	X
Vytvoření husté sítě bezpečných tras pro aktivní mobilitu, včetně zprůchodnění stávajících územních bariér a realizace tzv. cykloobousměrek.	X	X	X
Zvýšení rychlosti a dostupnosti – postupný nárůst podílu elektrokol, možnost sdílených kol (např. služba Českých drah, ČD Bike).	X	X	X
Multimodální dostupnost: propojení Železné cyklotrasy u Fryštátu k nádraží, s napojením na plánovanou cyklostezku Ostravská, propojení Starého města s nádražím a centrem města.	X	X	X
Napojení pěších a cyklistických vazeb na hlavní zastávky tramvajové dopravy.	X	X	
Veřejná doprava			
Krajská integrace dopravy	X	X	X
Tramvajová trať Ostrava – Havířov – Karviná a městská tramvajová linka Nádražní – Havířská – Leonovova – tř. Těřeškovové – Kosmonautů – tř. 17. listopadu – tř. Osvobození – Havířská – Nádražní.	X	X	

Obsluha lokalit s nízkou dostupností veřejné dopravy v rámci kompaktního města: Mizerov (Na Kopci) s možností rozšíření do lokality U Lesa, alternativy: a) rozšíření linek MAD o minibusovou okružní linku s nižšími prostorovými nároky, operabilní v prostorově stísněných ulicích b) změna vedení okružních linek 519/520 (případně vybraných spojů).	X	X	
Řešení problematických křižovatek na tř. 17. listopadu v rámci zklidnění komunikace, včetně částečného přesunutí zastávek MAD (přesunutí zastávky Nemocnice na hranu křižovatky Vydmuchov–tř. 17. listopadu).	X	X	
Rekonstrukce a vybavení zastávek a terminálů veřejné dopravy	X	X	X
Změna vozového parku (bezemisní vozový park)	X	X	X
Veřejný prostor a regulace dopravy			
Zklidnění tř. 17. listopadu, alternativy: snižování rychlosti, zákaz tranzitní dopravy, omezení těžké nákladní dopravy dle váhové kategorie (6t, 12t), vedení tramvajové linky (včetně buspruhů).	X	X	X
Management parkování – zonální regulace (rezidentní parkování) s bližší specifikací v rámci řešení podrobného návrhu.	X	X	X
Plánované lokality pro hromadné (záchytné parkování): <ul style="list-style-type: none"> • Ráj, u stadiónu: využití stávajících ploch pro parkoviště P+R. • Hromadné garáže mezi ul. Borovského a Na Kopci. • Nové Město – lokalita na ul. Na Vyhlídce, Hranice – ul. Leonovova. 	X		X
Dopravní zklidňování v rezidenčních oblastech a centru města (obytné zóny, zóny 30 a školní zóny)	X	X	X

