

Dopravní průzkum v areálu krajských institucí

A.1 Textová část

Zadavatel:

Karlovarský kraj

Zpracovatel:

RNDr. Michal Kowalski

červen 2025

Obsah

1. Úvod	9
2. Sčítání dopravy.....	10
2.1. Parametry sčítání	10
2.2. Individuální doprava	11
2.3. Kapacitní posouzení křižovatek.....	17
3. Analýza parkování	21
4. Veřejná hromadná doprava.....	25
5. Pěší a cyklistická doprava	31
5.1. Infrastruktura a bezpečnost.....	31
5.2. Koncepce infrastruktury	34
5.3. Informační a navigační systém.....	36
5.4. Osvětlení.....	37
6. Dotazníkové šetření	38
6.1. Průzkum zaměstnanců.....	39
6.1.1. Zdroje vyjíždky a způsob dopravy	43
6.2. Průzkum návštěvníků	48
6.2.1. Zdroje vyjíždky.....	52
6.3. Postřehy od zaměstnanců a návštěvníků	52
7. Závěr a doporučení.....	54

Seznam obrázků

Obrázek 1: Provozní schéma areálu	9
Obrázek 2: Sčítací body	11
Obrázek 3: Křižovatkové schéma s vyznačením směrů - ŘSD a Úřad práce	12
Obrázek 4: Počet vozidel - úterý 13.5.2025	13
Obrázek 5: Počet vozidel - středa 14.5.2025	14
Obrázek 6: Počet vozidel - pátek 16.5.2025	14
Obrázek 7: Kapacita parkovišť.....	22
Obrázek 8: Bilance parkování - úterý 10:00	23
Obrázek 9: Bilance parkování - úterý 19:00	24
Obrázek 10: Výstup cestujících mimo zastávku	25
Obrázek 11: Nesprávné parkování autobusu	26
Obrázek 12: Nedostatečná délka nástupní hrany	27
Obrázek 13: Linky MHD a počty spojů.....	30
Obrázek 14: Lehce přehlédnutelný vozíčkář na místě pro přecházení.....	31
Obrázek 15: Ilegální parkování snižuje rozhledové poměry.....	32
Obrázek 16: Ilegálně parkující automobily na chodnících a místech pro přecházení	32
Obrázek 17: Konstrukce přístřešku příliš blízko k nástupní hraně	33
Obrázek 18: Koncepce infrastruktury	34
Obrázek 19: Ukázka "hnědého" směrového informačního systému	36
Obrázek 20: Navigační systém	37
Obrázek 21: Osvětlení zarostlé stromem - jižně od bloku A	38
Obrázek 22: Spokojenost s parkováním.....	42
Obrázek 23: Mapa zdrojů vyjíždky.....	44
Obrázek 24: Socioekonomické ztráty z dopravních nehod	46
Obrázek 25: Návštěvníci přijíždějící do AKI	52

Seznam tabulek

Tabulka 1: Souhrnné počty vozidel na křižovatkách	12
Tabulka 2: Rozdělení dopravy dle tranzitu a zajiždky do AKI.....	15
Tabulka 3: Kapacitní posouzení křižovatek 13.5.2025	18
Tabulka 4: Kapacitní posouzení křižovatek 14.5.2025	18
Tabulka 5: Kapacitní posouzení křižovatek 16.5.2025	19
Tabulka 6: Kapacita křižovatek ve špičce – výjezd z areálu	20
Tabulka 7: Statistiky parkování.....	21
Tabulka 8: Počet autobusových spojů	25
Tabulka 9: Obrat cestujících VHD.....	28
Tabulka 10: Zaměstnanci a dopravní prostředky.....	40
Tabulka 11: Zaměstnanci a VHD	41
Tabulka 12: Odhad externalit	46
Tabulka 13: Úspory externalit - převedení IAD do VHD	47
Tabulka 14: Návštěvníci a dopravní prostředky	50
Tabulka 15: Návštěvníci a VHD.....	51

Seznam grafů

Graf 1: Vjezdy a výjezd vozidel do AKI	16
Graf 2: Počty cestujících ve VHD	29

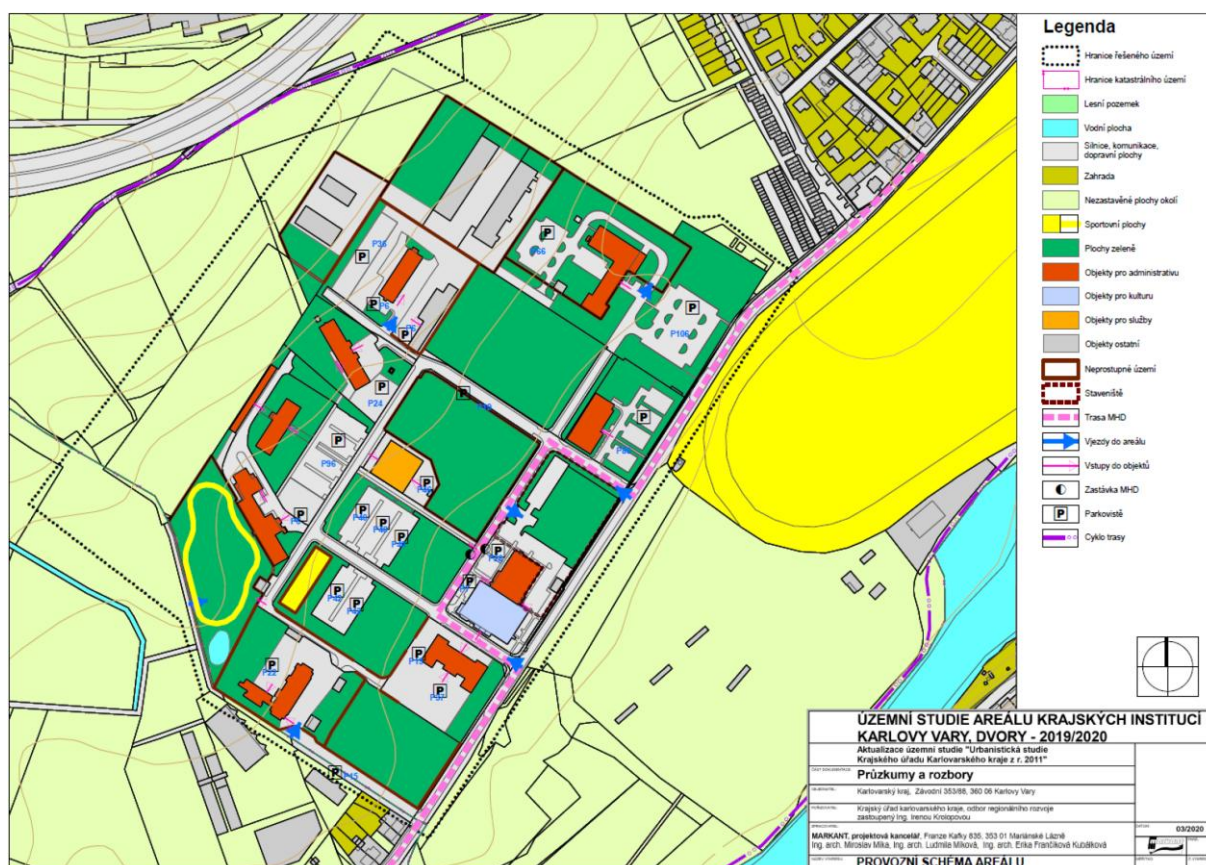
Seznam zkratek

AKI	Areál krajských institucí
ČSN	České technické normy
IZS	Integrovaný záchranný systém
MHD	Městská hromadná doprava
pvoz/h	Počet přepočtených vozidel za hodinu
TP	Technické podmínky
ÚKD	Úroveň kvality dopravy
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZTP	Zvlášť těžké postižení (osoby)

1. Úvod

Cílem dopravního průzkumu v areálu krajských institucí (AKI) je získat ucelený přehled o současném dopravním chování v tomto území. Průzkum se zaměřuje na pohyb motorových i nemotorových vozidel, stejně jako na pěší provoz v rámci areálu. Kromě samotného sčítání dopravy bude pomocí dotazníkového šetření zjišťována také dopravní preference a zvyklosti zaměstnanců a návštěvníků.

Výsledky průzkumu umožní identifikovat hlavní dopravní toky, vytíženost parkovacích ploch, úroveň dostupnosti veřejné dopravy a kvalitu pěší a cyklistické infrastruktury. Součástí výstupu bude rovněž vyhodnocení bezpečnostních aspektů dopravy a návrhy opatření, která mohou přispět ke zvýšení atraktivity, funkčnosti a celkové efektivity dopravního řešení v areálu.



Obrázek 1: Provozní schéma areálu

Zdroj: Zadavatel, projektová kancelář MARKANT

AKI se nachází v západní části města Karlovy Vary, v lokalitě bývalých vojenských kasáren mezi městskými částmi Dvory a Tašovice. Hlavní dopravní osou v bezprostředním okolí je ulice Závodní, která areál napojuje na městskou silniční síť. Díky blízkosti exitu č. 121 dálnice D6, vzdáleného přibližně 2 km, je zajištěno dobré napojení na meziregionální automobilovou dopravu. Lokalita je však současně periferní ve vztahu k centrálním částem města a k hlavním uzlům veřejné dopravy.

Veřejná doprava je v oblasti zajišťována výhradně autobusovými linkami městské hromadné dopravy, přičemž rozsah spojení je omezený a často nekoresponduje s potřebami dojíždějících. Nejbližší železniční zastávky Karlovy Vary-Dvory a Doubí u Karlových Varů se nacházejí ve vzdálenosti cca 1,5–2 km, bez přímé návaznosti na městskou dopravu. Tato dopravní poloha a struktura přispívají k vysokému podílu individuální automobilové dopravy, která v současnosti představuje dominantní způsob dojížděky do areálu jak pro zaměstnance, tak i pro většinu návštěvníků.

Tato geografická a infrastrukturní situace významně ovlivňuje dopravní chování uživatelů areálu a je nezbytné ji zohlednit při návrzích budoucích opatření ke zlepšení dopravní dostupnosti, udržitelnosti a bezpečnosti celého dopravního systému v oblasti. Se zřetelem na krajský význam areálu by mělo být cílem posílení veřejné dopravy nejen na úrovni města, ale i v rámci krajských příměstských vazeb.

2. Sčítání dopravy

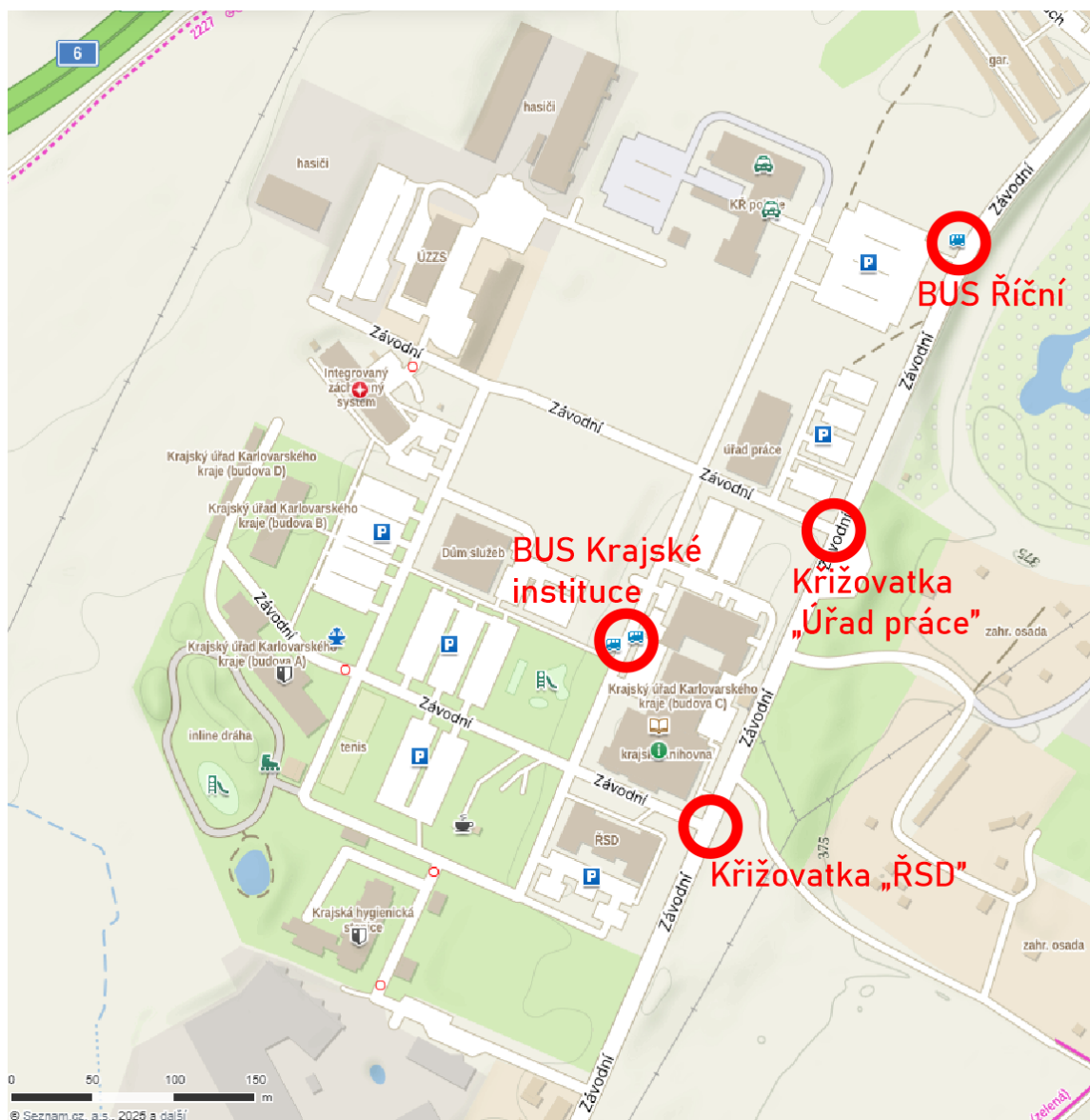
2.1. Parametry sčítání

Sčítání dopravy probíhalo ve dnech 13., 14. a 16. května 2025 v časovém rozmezí od 5:45 do 19:00 hodin. Pro zajištění úplného přehledu o dopravním chování v areálu bylo doplněno o sčítání cestujících ve veřejné hromadné dopravě na zastávce „Krajské instituce“ dne 3. června 2025. Veškerá data byla zaznamenávána v 15minutových intervalech, což umožňuje podrobnější analýzu časových trendů v dopravním zatížení. Při provádění sčítání a následném kapacitním posouzení bylo postupováno v souladu s příslušnými technickými předpisy, konkrétně TP 188, TP 189 a TP 225.

Celkem byly vybrány čtyři sčítací body:

- 2 body pro individuální automobilovou dopravu:
 - křižovatka u Úřadu práce (ÚP),
 - křižovatka u Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD),
- 2 body pro veřejnou hromadnou dopravu:
 - autobusová zastávka Krajské instituce,
 - autobusová zastávka Říční.

Umístění jednotlivých sčítacích bodů je znázorněno na obrázku č. 2.



Obrázek 2: Sčítací body

Zdroj: Mapy.cz; Zpracovatel

2.2. Individuální doprava

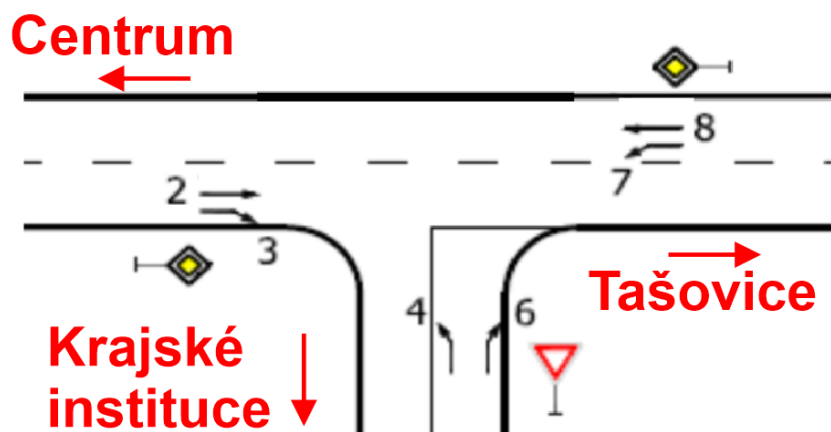
Sčítání dopravy pracovalo s následujícími kategoriemi:

- Osobní automobily
- Lehké nákladní automobily (dodávky od cca velikosti VW Transporter do 7,5 t)
- Těžké nákladní automobily
- Motocykly
- Standardní autobusy
- Kloubové autobusy
- Cyklisté (a elektrické koloběžky)
- Chodci

Archy se zdrojovými statistikami jsou uloženy v příloze B Sčítání dopravy.

Tabulka 1: Souhrnné počty vozidel na křižovatkách

Denní pohyby vozidel dle směrů						
Datum	Úterý 13.5.2025		Středa 14.5.		Pátek 16.5.	
Místo	ŘSD	Úřad práce	ŘSD	Úřad práce	ŘSD	Úřad práce
Celkový počet vozidel	5155	5678	5415	6023	5379	5776
Celkový počet vozidel z / do areálu krajských institucí	2050	2393	2198	2678	1955	2136
Celkový počet chodců	107	189	110	189	81	127
Směr	2	1713	1799	1767	1855	1933
	3	357	845	392	1018	359
	4	369	794	401	901	396
	6	639	404	717	397	577
	7	685	350	688	362	623
	8	1392	1486	1450	1534	1569



Obrázek 3: Křižovatkové schéma s vyznačením směrů - ŘSD a Úřad práce

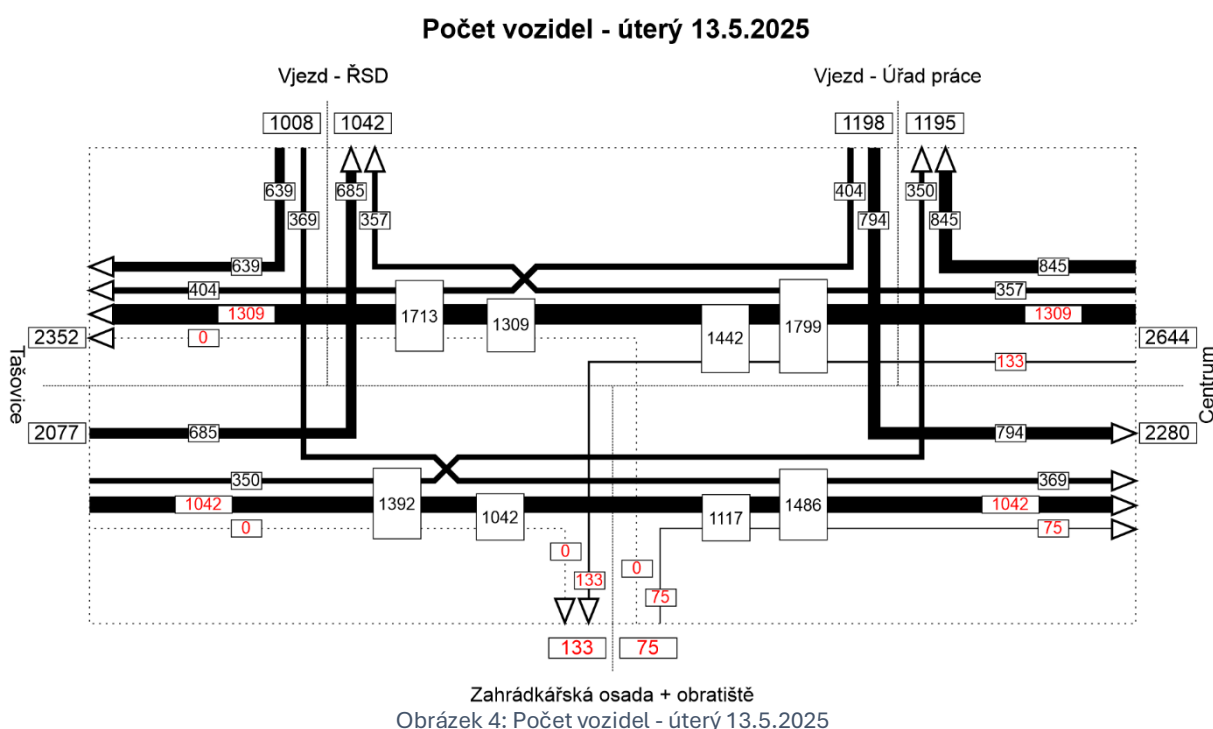
Na obrázku č. 3 je uvedeno křižovatkové schéma znázorňující jednotlivé směry, ve kterých bylo prováděno sčítání dopravy. Obě sledované křižovatky – u Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a u Úřadu práce – mají shodnou směrovou konfiguraci, a proto je i označení směrů jednotné. Souhrnné počty vozidel a chodců zaznamenané na jednotlivých ramenech obou křižovatek jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Pro posouzení celého dopravního systému byla zhotovena schémata intenzit dopravy, která zobrazují obě sledované křižovatky včetně směru k zahrádkářské osadě a k obratišti. Jednotlivé směry jsou vyznačeny šipkami a na každém rameni jsou uvedeny odpovídající intenzity provozu. Červeně zobrazené hodnoty představují odhady vypočtené na základě níže popsané metodiky.

Při výpočtech byly uplatněny následující předpoklady, umožňující s určitou přesností určit podíl lokální a tranzitní dopravy:

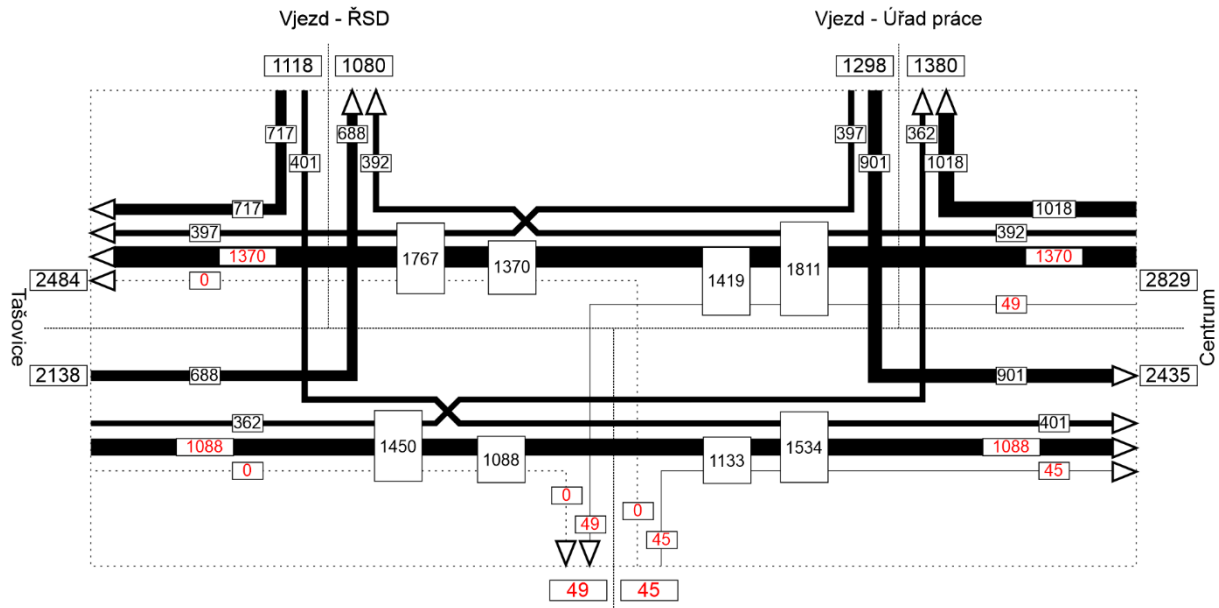
- Vozidlo, které vyjíždí z areálu krajských institucí (AKI), nepokračuje do areálu vedlejším vjezdem, ale odjíždí po hlavní ulici.

- Vozidlo opouštějící AKI nezajíždí do zahrádkářské osady ani k obratišti. Reálně se jedná pouze o jednotky vozidel (včetně jednoho autobusového spoje), proto je tato neznámá v rámci výpočtu zanedbána. Stejně tak se předpokládá, že vozidla přijíždějící z těchto lokalit nezajíždějí do AKI.
- Počty vozidel, která zajíždějí nebo vyjíždějí ze zahrádkářské osady či obratiště, jsou odvozeny z rozdílu mezi počty vozidel projetých hlavním směrem na obou křižovatkách. Například pokud je na křižovatce u ŘSD ve směru do centra zaznamenáno 1000 vozidel a u Úřadu práce 1023 vozidel, přiděluje se hlavnímu směru hodnota 1000 vozidel a zbývajících 23 vozidel se přičítá vedlejšímu směru ze zahrádkářské osady.



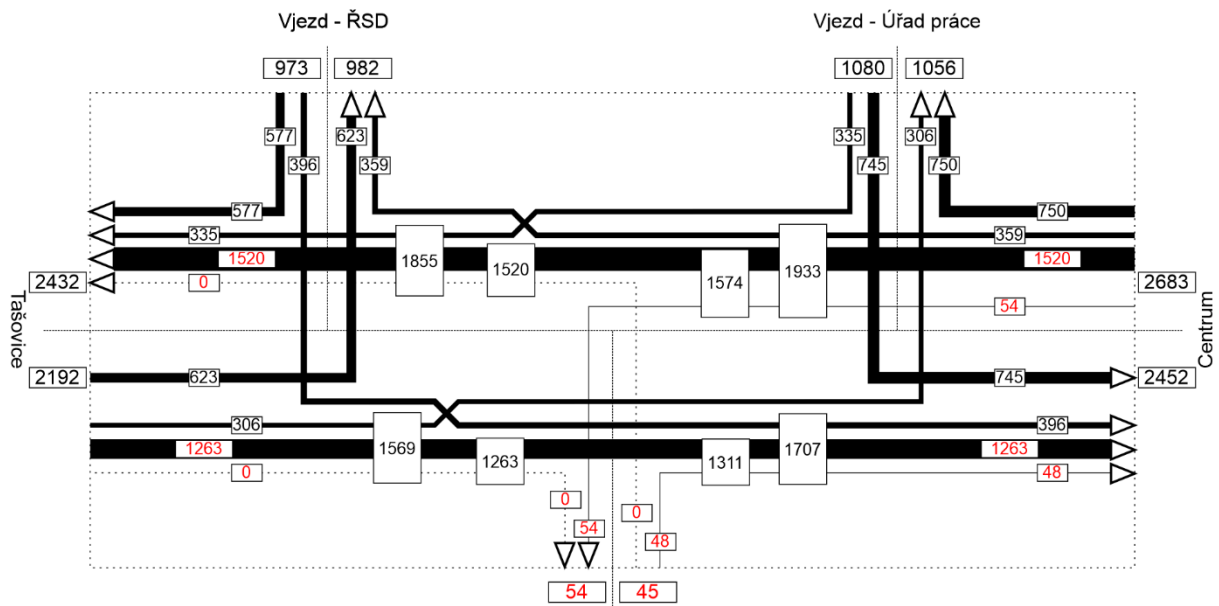
Tato metoda představuje zjednodušený výpočet, který je pro účely hrubého odhadu dostačující. Pro přesnější rozlišení by bylo nutné sledovat registrační značky vozidel a porovnávat je na obou křižovatkách. Na výsledky kapacitního posouzení křižovatek však tyto odhady nemají vliv. Schématické kartodiagramy jsou zobrazeny na obrázcích č. 4-6. Tloušťka jednotlivých čar reprezentuje intenzitu dopravy – tedy počet vozidel v daném směru. Obdélníky přesahující více komunikací znázorňují souhrnné počty vozidel ve všech příslušných směrech. Hodnoty vyznačené červeně jsou odhadované (jak je popsáno v metodice výše), neboť nebylo možné přesně zjistit počet vozidel zajíždějících na obratiště a do zahrádkářské kolonie.

Počet vozidel - středa 14.5.2025



Obrázek 5: Počet vozidel - středa 14.5.2025

Počet vozidel - pátek 16.5.2025



Obrázek 6: Počet vozidel - pátek 16.5.2025

Ze schémat intenzit lze rovněž vyčíst rozdělení dopravy mezi tranzitní průjezd a vozidla zajíždějící do areálu krajských institucí (AKI) ze směru Závodní ulice, která tvoří hlavní spojnicí mezi oblastmi Moser a Tašovice. Porovnání podílů těchto dvou typů dopravy je uvedeno v tabulce č. 2.

V úterý a ve středu bylo zaznamenáno přibližně 50 % vozidel směřujících do AKI a 50 % vozidel projíždějících oblastí tranzitně. V pátek 16. května činil podíl vozidel zajíždějících do AKI 42,36 %, zatímco 57,64 % vozidel jelo Závodní ulicí bez zastavení v areálu.

Z těchto dat je patrné, že přibližně polovina veškeré dopravy v Závodní ulici souvisí s dopravní obsluhou areálu krajských institucí. Tento výrazný dopravní objem má přímý vliv na zatížení a propustnost křižovatek Závodní × I/20 a Závodní × Kpt. Jaroše, které představují klíčové uzly pro celou oblast.

Tabulka 2: Rozdělení dopravy dle tranzitu a zajiždky do AKI

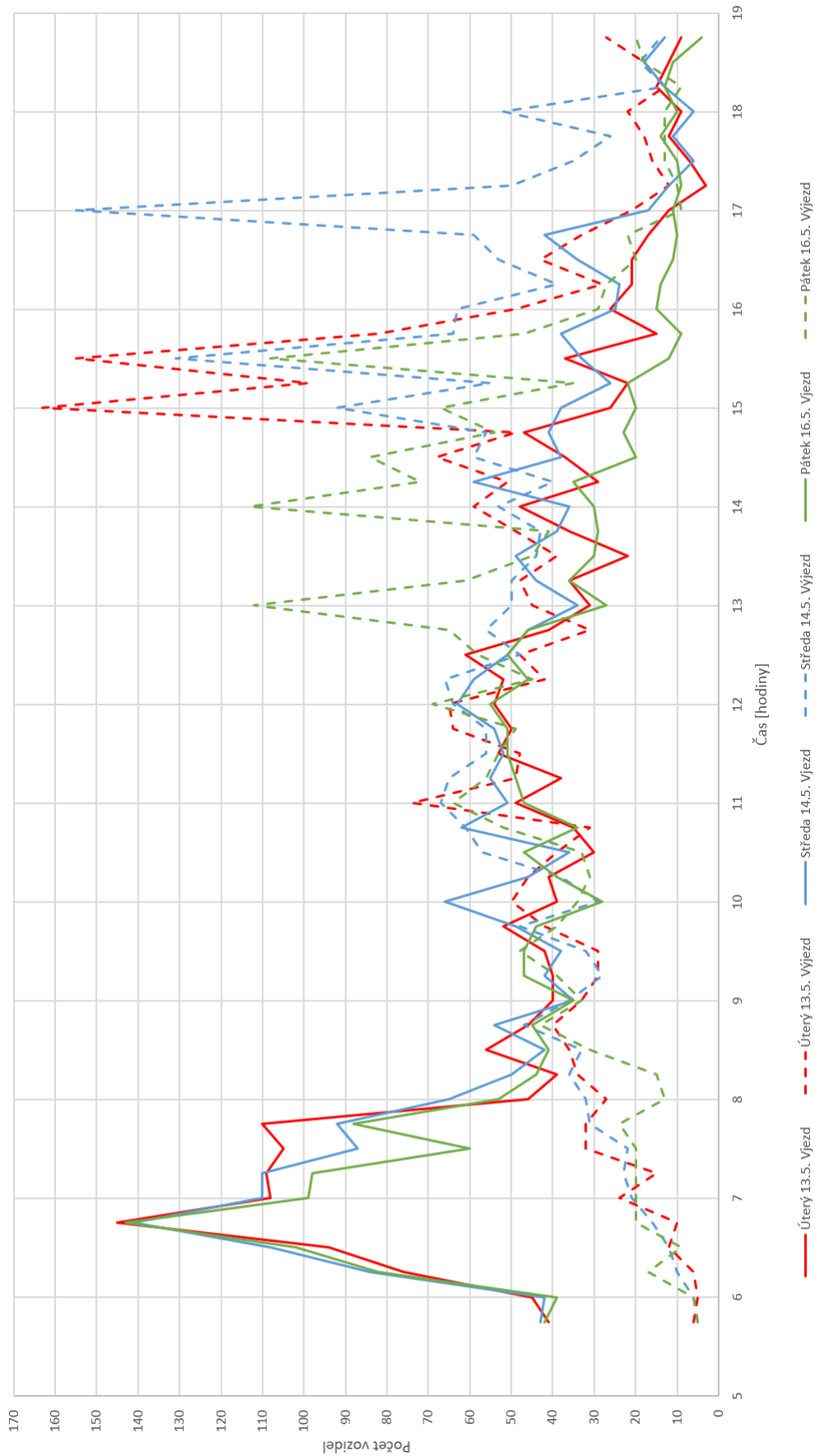
Rozdělení dopravy dle tranzitu a zajiždky do AKI			
Schémata	Úterý 13.5.2025	Středa 14.5.	Pátek 16.5.
Tranzit (bez zahrádkářské osady s obratištěm)	2351	2458	2783
Vjezd do areálu	2237	2640	2038
Výjezd z areálu	2206	2416	2053
Průměr vjezdu a výjezdu z areálu	2221,5	2528	2045,5
Procento tranzitní dopravy	51,42%	49,30%	57,64%
Procento dopravy do areálu krajských institucí	48,58%	50,70%	42,36%

Rytmus příjezdů a odjezdů vozidel do a z areálu krajských institucí je znázorněn v grafu č. 1. Ze srovnání všech sledovaných dnů je patrné, že ranní dopravní špička nastává ve všech případech kolem 7. hodiny a vrcholí přibližně do 8:00, kdy obvykle začíná pracovní doba většiny zaměstnanců úřadů.

V pátek byl zaznamenán mírný pokles intenzit již od 7:30, což pravděpodobně souvisí s využíváním home office nebo zkrácené pracovní doby na některých pracovištích v závěru týdne.

Odpolední špička má mezi jednotlivými dny výrazně odlišný charakter. V pátek je odjezdová vlna rozprostřená mezi 13:00 a 16:00, zatímco v úterý je velmi zřetelný hromadný odjezd v intervalu mezi 15:00 a 15:30. Ve středu jsou patrné dva vrcholy – první kolem 15:30 a druhý po 17. hodině – což může souviset s různou délkou pracovní doby na jednotlivých úsecích úřadu nebo s návštěvníky přicházejícími na odpolední jednání.

Vjezdy a výjezdy vozidel do Areálu krajských institucí



Graf 1: Vjezdy a výjezd vozidel do AKI

2.3. Kapacitní posouzení křižovatek

Kapacitní posouzení křižovatek bylo zhotoveno s očekávaným nárůstem dopravy pro rok 2055.

Základní parametry kapacitního posouzení:

- Denní, týdenní a roční variace dopravy: určeny dle příslušného dne měření
- Charakter provozu: M
- $V_{85\%} = 50$ km/h
- Koeficienty vývoje mezioblastních vztahů – rozdíl 2055 vs 2025:
 - Osobní automobily a motocykly: 0,1
 - Lehké nákladní automobily: 1,43
 - Těžké nákladní automobily a autobusy: 1,25
- Přepočtový koeficient ročního průměru denních intenzit dopravy na padesátirázovou intenzitu dopravy byl zvolen 0,13
- Koeficienty přepočtení intenzit vozidel na pvoz/h:
 - Cyklista: 0,5
 - Motocykl: 0,8
 - Osobní automobil: 1
 - Lehký nákladní automobil: 1,5
 - Těžký nákladní automobil: 2
 - Standardní autobus: 1,5
 - Kloubový autobus: 2

Výsledky kapacitního posouzení jsou shrnuty v tabulkách č. 3 až 5. Nejvyšší zatížení bylo identifikováno ve středu, kdy byla na křižovatce před Úřadem práce naměřena úroveň kvality dopravy C se střední dobou zdržení 21,29 sekund. Z globálního hlediska však výjezdy z areálu krajských institucí vykazují dostačující úroveň propustnosti a nevykazují známky přetížení ani při zohlednění predikovaného vývoje dopravy do roku 2055.

Pro vyhodnocení Úrovně kvality dopravy (ÚKD) se používá standardizované hodnocení provozních podmínek na pozemních komunikacích. Vyjadřuje pohodlí, plynulost a míru časového zdržení, které účastníci provozu zažívají. ÚKD se klasifikuje v rozsahu A až F dle doby zdržení, kde:

- ÚKD A – Velmi dobrá (Doba zdržení velmi malá ≤ 10 s)
- ÚKD B – Dobrá (Zdržení ještě bez front ≤ 20 s)
- ÚKD C – Uspokojivá (Ojedinele krátké fronty ≤ 30 s)
- ÚKD D – Dostatečná (Stabilní stav s vysokými ztrátami ≤ 45 s)
- ÚKD E – Nestabilní (Nestabilní stav > 45 s)
- ÚKD F – Nevyhovující (Překročená kapacita)

Hodnocení se provádí na základě průměrné doby zdržení na jedno vozidlo v hodině špičkového zatížení, případně i na základě dalších parametrů dle metodiky. Úroveň C zaznamenaná například ve středu na křižovatce před Úřadem práce, odpovídá stabilnímu provozu s mírným zpožděním.

Tabulka 3: Kapacitní posouzení křižovatek 13.5.2025

Úterý 13.5.2025 - ŘSD

Směr	Označení směru - pruhu	Intenzity	Mid zatížení	Kapacita	Stupeň vytížení FINAL	Střední doba zdržení	Délka fronty čekajících vozidel	Úroveň kvality dopravy
		ΣI	Σa	C	av	tw	L95%	ÚKD
		[pvoz/h]	[-]	[pvoz/h]	[-]	[s]	[m]	[-]
Z centra	2+3	331	18,4%	1800,00	0,18	3,62	4,05	A
Z areálu	4+6	172	24,9%	690,37	0,25	11,41	5,95	B
Z Tašovic	7+8	343	23,4%	1463,65	0,23	5,16	5,50	A

Úterý 13.5.2025 - Úřad práce

Směr	Označení směru - pruhu	Intenzity	Mid zatížení	Kapacita	Stupeň vytížení FINAL	Střední doba zdržení	Délka fronty čekajících vozidel	Úroveň kvality dopravy
		ΣI	Σa	C	av	tw	L95%	ÚKD
		[pvoz/h]	[-]	[pvoz/h]	[-]	[s]	[m]	[-]
Z centra	2+3	423	23,5%	1800,00	0,24	4,21	5,52	A
Z areálu	4+6	210	36,5%	574,66	0,37	19,11	10,27	B
Z Tašovic	7+8	296	19,2%	1543,78	0,19	4,32	4,27	A

Tabulka 4: Kapacitní posouzení křižovatek 14.5.2025

Středa 14.5.2025 - ŘSD

Směr	Označení směru - pruhu	Intenzity	Mid zatížení	Kapacita	Stupeň vytížení FINAL	Střední doba zdržení	Délka fronty čekajících vozidel	Úroveň kvality dopravy
		ΣI	Σa	C	av	tw	L95%	ÚKD
		[pvoz/h]	[-]	[pvoz/h]	[-]	[s]	[m]	[-]
Z centra	2+3	336	18,7%	1800,00	0,19	3,65	4,13	A
Z areálu	4+6	187	27,2%	687,68	0,27	12,24	6,69	B
Z Tašovic	7+8	347	23,7%	1464,43	0,24	5,20	5,58	A

Středa 14.5.2025 - Úřad práce

Směr	Označení směru - pruhu	Intenzity	Mid zatížení	Kapacita	Stupeň vytížení FINAL	Střední doba zdržení	Délka fronty čekajících vozidel	Úroveň kvality dopravy
		ΣI	Σa	C	av	tw	L95%	ÚKD
		[pvoz/h]	[-]	[pvoz/h]	[-]	[s]	[m]	[-]
Z centra	2+3	436	24,2%	1800,00	0,24	4,30	5,75	A
Z areálu	4+6	223	39,6%	563,03	0,40	21,29	11,67	C
Z Tašovic	7+8	297	19,3%	1538,82	0,19	4,35	4,30	A

Tabulka 5: Kapacitní posouzení křižovatek 16.5.2025

Pátek 16.5.2025 - ŘSD

Směr	Označení směru - pruhy	Intenzity	Mid zatížení	Kapacita	Stupeň vytížení FINAL	Střední doba zdržení	Délka fronty čekajících vozidel	Úroveň kvality dopravy
		ΣI	Σa	C	av	tw	L95%	ÚKD
		[pvoz/h]	[-]	[pvoz/h]	[-]	[s]	[m]	[-]
Z centra	2+3	334	18,6%	1800,00	0,19	3,64	4,10	A
Z areálu	4+6	149	21,5%	692,23	0,22	10,32	4,92	B
Z Tašovic	7+8	330	22,0%	1502,41	0,22	4,82	5,06	A

Pátek 16.5.2025 - Úřad práce

Směr	Označení směru - pruhy	Intenzity	Mid zatížení	Kapacita	Stupeň vytížení FINAL	Střední doba zdržení	Délka fronty čekajících vozidel	Úroveň kvality dopravy
		ΣI	Σa	C	av	tw	L95%	ÚKD
		[pvoz/h]	[-]	[pvoz/h]	[-]	[s]	[m]	[-]
Z centra	2+3	400	22,2%	1800,00	0,22	4,05	5,14	A
Z areálu	4+6	181	30,7%	589,23	0,31	15,79	7,93	B
Z Tašovic	7+8	296	18,6%	1592,98	0,19	4,11	4,10	A

Pro detailnější posouzení provozního zatížení byly provedeny kapacitní výpočty v 15minutových intervalech během odpolední dopravní špičky, konkrétně v čase od 13:30 do 16:15. Výsledky této nestandardní analýzy jsou uvedeny v tabulce č. 6.

Analýza umožnila přesněji zachytit dopravní špičky spojené s ukončováním pracovní doby zaměstnanců areálu krajských institucí. Typické časy odjezdů jsou následující:

- Úterý: ve 14:30, 15:00 a 15:30,
- Středa: dominantně v 15:30,
- Pátek: ve 14:00 a 15:30.

V uvedených časech dochází ke krátkodobým dopravním kongescím, které trvají přibližně 5 až 15 minut a byly zaznamenány i během samotného sběru dat.

Vzhledem k tomu, že se v areálu nachází také výjezdová stanice zdravotnické záchranné služby, je doporučeno instalovat výstražné signalizační zařízení (např. blikající světlo nebo světelnou výstrahu) u výjezdu na hlavní silnici a na příslušných křižovatkách v rámci AKI. Toto opatření by zajistilo vyšší bezpečnost a plynulost výjezdu vozidel IZS zejména v obdobích dopravního zatížení.

S ohledem na výsledky kapacitního posouzení a předpokládaný vývoj dopravy v areálu krajských institucí je vhodné uvažovat o kapacitním posílení severovýchodní ulice v blízkosti Úřadu práce, která představuje jeden z hlavních výjezdových směrů z areálu.

Současně doporučujeme prověřit možnost nového či kapacitně posíleného dopravního napojení na obchodní centrum Tesco a na dálnici D6, které by mohlo zlepšit propojení areálu s nadřazenou komunikační sítí a přispět ke snížení zatížení stávajících křižovatek v oblasti.

Pro efektivnější využití stávající kapacity křižovatek a omezení krátkodobých kongescí doporučujeme koordinaci nebo mírný posun konce pracovní doby některých pracovišť např. o 10–15 minut. Taková úprava by umožnila lépe rozložit dopravní zatížení v čase, což by podle modelových výpočtů mohlo vést ke zvýšení propustnosti křižovatek o 20–40 % ve špičkových časech a současně ke zkrácení střední doby zdržení vozidel při výjezdu na hlavní komunikaci.

Tabulka 6: Kapacita křižovatek ve špičce – výjezd z areálu

Úterý 13.5.2025		ŘSD								Úřad práce							
Čas		Stávající stav				Prognóza 2055				Stávající stav				Prognóza 2055			
Od	Do	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy
13:30	13:30	23,25	7,18	2,53	A	27,75	7,76	3,11	A	36,75	10,50	4,94	B	42,00	11,45	5,86	B
13:45	13:45	46,75	9,18	5,37	A	52,50	9,93	6,23	A	28,25	7,35	3,02	A	34,00	7,98	3,74	A
14:00	14:00	34,50	11,55	5,06	B	38,25	12,30	5,76	B	47,75	15,34	8,09	B	53,50	17,04	9,55	B
14:15	14:15	34,50	8,69	4,05	A	39,00	9,26	4,69	A	39,50	11,52	5,61	B	46,25	13,04	6,97	B
14:30	14:30	46,00	10,89	6,05	B	52,00	12,09	7,20	B	53,50	22,22	11,69	C	61,75	26,39	14,88	C
14:45	14:45	32,25	8,21	3,67	A	35,25	8,61	4,09	A	37,50	10,50	5,02	B	44,00	11,57	6,12	B
15:00	15:00	109,50	31,45	26,77	D	119,50	37,99	33,47	D	87,25	60,16	37,59	E	97,50	80,96	52,96	E
15:15	15:15	58,75	12,95	8,33	B	65,25	14,22	9,69	B	61,25	15,24	9,73	B	68,00	17,17	11,54	B
15:30	15:30	87,00	18,72	14,89	B	96,25	21,58	17,97	C	101,50	43,21	32,50	D	112,75	56,22	44,08	E
15:45	15:45	53,00	9,62	6,13	A	58,00	10,30	6,92	B	45,25	11,85	6,37	B	51,00	13,13	7,55	B
16:00	16:00	44,25	10,73	5,80	B	50,25	11,66	6,82	B	23,75	10,00	3,36	A	28,00	10,83	4,09	B
16:15	16:15	19,00	5,42	1,68	A	22,25	5,68	2,00	A	21,25	8,05	2,58	A	25,75	8,76	3,23	A

Středa 14.5.2025		ŘSD								Úřad práce							
Čas		Stávající stav				Prognóza 2055				Stávající stav				Prognóza 2055			
Od	Do	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy
13:30	13:30	21,75	6,46	2,19	A	25,00	6,73	2,54	A	43,50	11,85	6,18	B	49,75	13,13	7,41	B
13:45	13:45	28,25	9,46	3,70	A	31,75	10,00	4,24	B	37,75	11,85	5,54	B	45,00	13,71	7,09	B
14:00	14:00	37,25	10,56	5,01	B	41,25	11,22	5,69	B	36,50	14,64	6,35	B	42,00	16,32	7,68	B
14:15	14:15	24,50	7,28	2,67	A	27,50	7,62	3,04	A	32,00	10,21	4,33	B	38,00	11,50	5,44	B
14:30	14:30	47,50	8,94	5,32	A	53,50	9,68	6,20	A	31,50	9,74	4,12	A	34,50	10,26	4,62	B
14:45	14:45	42,25	9,55	5,11	A	48,25	10,46	6,08	B	35,00	11,69	5,17	B	40,25	12,95	6,23	B
15:00	15:00	61,25	11,00	7,59	B	67,75	12,05	8,79	B	48,75	16,65	8,74	B	55,50	19,09	10,71	B
15:15	15:15	26,50	7,25	2,83	A	29,75	7,60	3,23	A	41,75	11,57	5,87	B	47,75	12,91	7,09	B
15:30	15:30	50,50	11,45	6,75	B	57,25	12,64	8,01	B	107,00	43,03	33,83	D	119,00	57,54	47,06	E
15:45	15:45	33,25	8,07	3,71	A	36,50	8,46	4,15	A	41,50	12,95	6,38	B	46,50	13,98	7,38	B
16:00	16:00	41,75	9,85	5,19	A	47,50	10,74	6,13	B	44,50	13,84	7,08	B	52,00	15,73	8,79	B
16:15	16:15	36,75	8,92	4,35	A	42,00	9,70	5,15	A	15,75	8,57	2,12	A	19,00	9,25	2,64	A

Pátek 16.5.2025		ŘSD								Úřad práce							
Čas		Stávající stav				Prognóza 2055				Stávající stav				Prognóza 2055			
Od	Do	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy	Pvoz/15 min	Střední doba zdržení [s]	Délka fronty čekajících vozidel [m]	Úroveň kvality dopravy
13:30	13:30	31,75	8,78	3,83	A	35,50	9,28	4,37	A	30,75	12,50	4,92	B	35,50	13,69	5,90	B
13:45	13:45	20,75	8,49	2,64	A	22,75	8,79	2,93	A	38,00	11,88	5,58	B	45,25	13,46	7,02	B
14:00	14:00	77,25	20,25	14,43	C	85,75	23,19	17,36	C	68,00	27,66	16,62	C	78,00	33,59	21,51	D
14:15	14:15	52,25	14,56	8,32	B	59,50	16,44	10,08	B	41,00	17,77	8,05	B	47,00	20,42	9,93	C
14:30	14:30	61,50	13,30	8,80	B	68,75	14,71	10,34	B	49,25	15,56	8,37	B	58,00	18,08	10,63	B
14:45	14:45	32,75	8,22	3,72	A	36,50	8,68	4,23	A	37,00	11,35	5,27	B	42,75	12,55	6,37	B
15:00	15:00	33,75	8,27	3,83	A	37,00	8,70	4,29	A	42,50	13,20	6,59	B	48,75	14,85	8,01	B
15:15	15:15	27,00	8,33	3,22	A	30,25	8,73	3,66	A	12,00	7,11	1,43	A	13,50	7,31	1,62	A
15:30	15:30	32,50	10,75	4,57	B	36,25	11,46	5,23	B	88,75	35,07	24,66	D	99,75	44,44	32,78	D
15:45	15:45	16,50	7,47	1,96	A	18,25	7,70	2,19	A	37,00	12,56	5,70	B	42,25	13,96	6,85	B
16:00	16:00	19,50	7,38	2,23	A	22,75	7,68	2,62	A	17,75	8,42	2,30	A	21,50	9,13	2,88	A
16:15	16:15	12,25	5,75	1,21	A	14,75	5,91	1,46	A	27,00	8,72	3,34	A	32,75	9,60	4,20	A

3. Analýza parkování

Analýza parkování byla provedena ve dnech úterý 13. 5. 2025, středa 14. 5. 2025 a pátek 16. 5. 2025, a to ve čtyřech časových bodech: v 10:00, 12:00, 14:00 a 19:00 hodin. Délka každého pozorování nepřesáhla 25 minut, přičemž byla zaznamenána aktuální obsazenost jednotlivých parkovacích ploch.

Přehledné souhrnné statistiky parkovacích kapacit a jejich vytížení jsou uvedeny v tabulce č. 7. V rámci sledovaného území bylo identifikováno celkem:

- 776 běžných vyznačených parkovacích míst (včetně firemních parkovišť bez závor),
- 38 vyhrazených míst pro osoby se zdravotním postižením (ZTP),
- 156 nevyznačených tolerovaných stání v prostoru za budovou Záchrané služby.

Tabulka zároveň obsahuje vyhodnocení obsazenosti parkovišť v jednotlivých termínech měření. Pokud neuvažujeme tolerovaná nevyznačená stání za Záchranou službou, pohybuje se **vytíženost parkovišť v běžný pracovní den mezi 90 až 99 %**, přičemž v pátek dosahuje 84 %.

Na základě těchto hodnot lze konstatovat, že stávající parkovací kapacity v území jsou na hranici své únosnosti a v běžných dnech fakticky nevyhovují. I drobný nárůst poptávky po parkování může vést k zahlcení systému a častějšímu výskytu nežádoucího stání mimo vyhrazené prostory.

Tabulka 7: Statistika parkování

Počet běžných vyznačených míst	776
Vyhrazené pro ZTP	38
Nevyznačená tolerovaná	156
Celkový počet parkovacích míst	970

Den	Úterý 13.5.2025				Středa 14.5.2025				Pátek 16.5.2025			
	10:00	12:00	14:00	19:00	10:00	12:00	14:00	19:00	10:00	12:00	14:00	19:00
Obsazenost běžných a tolerovaných míst (bez ZTP)	818	772	702	86	823	774	732	102	702	691	478	78
Obsazenost běžných vyznačených míst (bez tolerovaných a ZTP)	741	713	640	70	770	722	682	88	654	644	441	65
Obsazenost míst ZTP	2	3	0	0	2	3	3	1	1	0	0	0
Míra obsazenosti (bez ZTP)	87,77%	82,83%	75,32%	9,23%	88,30%	83,05%	78,54%	10,94%	75,32%	74,14%	51,29%	8,37%
Míra obsazenosti (bez tolerovaných míst a ZTP)	95,49%	91,88%	82,47%	9,02%	99,23%	93,04%	87,89%	11,34%	84,28%	82,99%	56,83%	8,38%
Počet parkovacích přestupků	48	47	30	7	53	58	44	6	39	44	23	7
Podíl parkovacích přestupků	6,48%	6,59%	4,69%	10,00%	6,88%	8,03%	6,45%	6,82%	5,96%	6,83%	5,22%	10,77%
Počet jízdních kol ve stojanech	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Počet jízdních kol mimo stojany	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0

Na mapě uvedené na obrázku č. 7 jsou zobrazeny všechny identifikované parkovací plochy, rozdělené do jednotlivých segmentů. **Mapa ve větším rozlišení je součástí přílohy C.1 Kapacity parkovišť.**

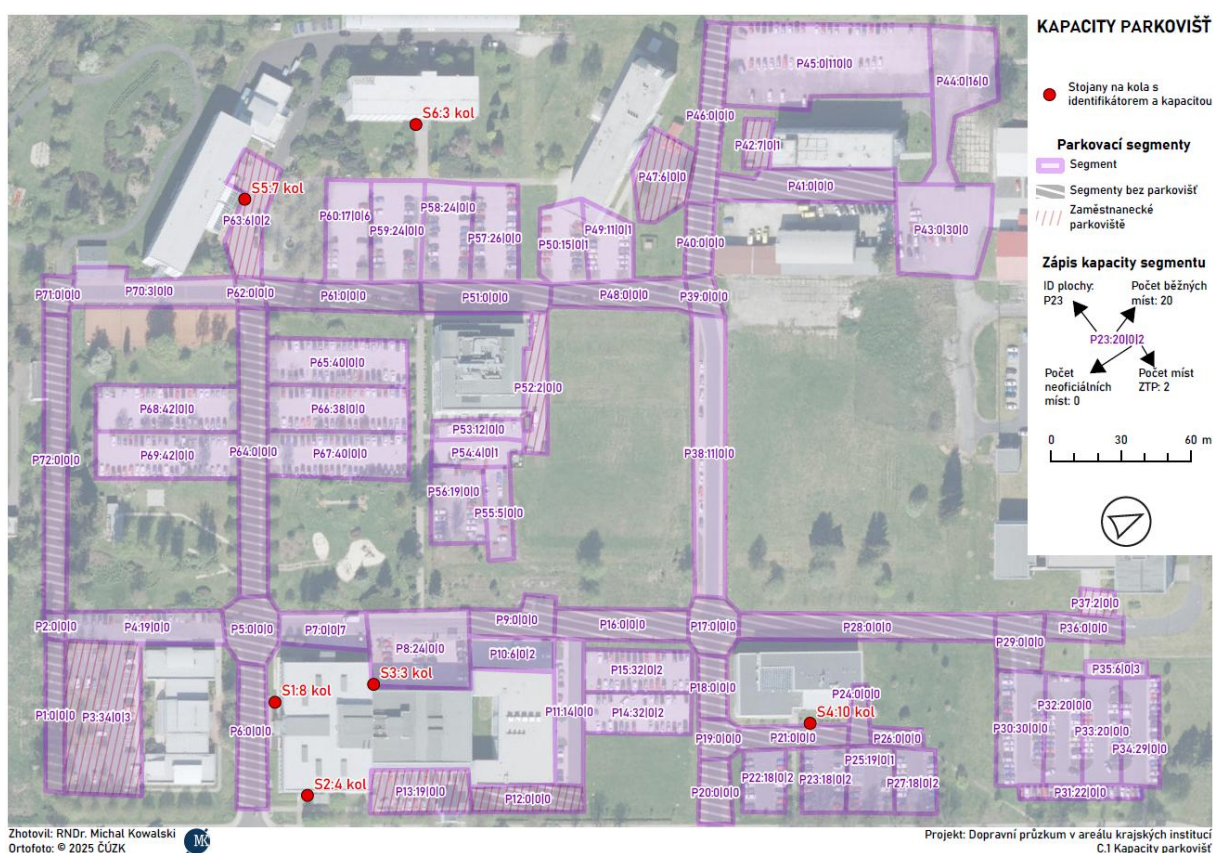
V rámci každého segmentu byl zaznamenán:

- počet standardních normovaných parkovacích míst,
- počet neoficiálních stání (např. nevyznačená místa v okolí stanice záchranné služby),
- počet míst vyhrazených pro osoby se zdravotním postižením (ZTP).

Parkovací plochy byly dále rozčleněny na:

- segmenty bez vyhrazených parkovišť (např. uliční prostor, nároží a křižovatky),
- zaměstnanecká parkoviště, přístupná pouze vybraným uživatelům areálu.

Podkladová data o kapacitách jednotlivých úseků a celková bilance parkování jsou zpracována v souboru Excel, který je přiložen jako příloha C.0 Analýza parkování.



Obrázek 7: Kapacita parkovišť

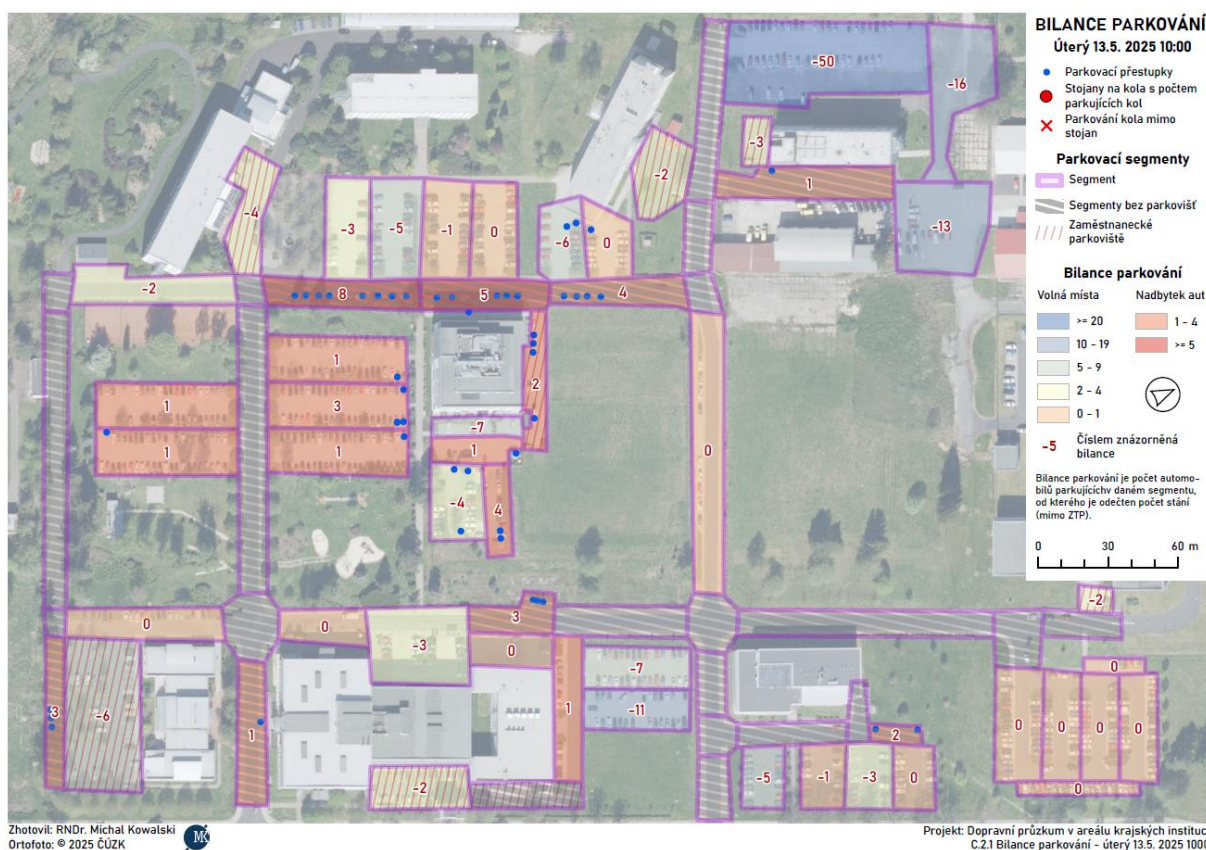
Jedním z klíčových výstupů této studie jsou tzv. bilanční mapy parkování, které zachycují vytíženost jednotlivých parkovacích ploch a segmentů v průběhu dne. Mapy zobrazují nejen obsazenost, ale také výskyt parkovacích přestupků – zejména parkování mimo vyhrazená místa či blokování průjezdu. Současně byly v rámci šetření zaznamenány také počty odstavených jízdních kol. Do bilance parkování nejsou zahrnuta místa vyhrazená pro osoby se zdravotním postižením (ZTP) a jejich obsazenost. V průběhu měření byla zaznamenána maximálně 3 parkující vozidla na těchto místech, a jejich zahrnutí by statistiku běžného využití značně zkreslilo kvůli nízké četnosti a malému počtu těchto stání.

Bilance byla spočítána jako rozdíl mezi počtem parkujících vozidel a kapacitou parkovacích míst v daném segmentu. Výsledné hodnoty byly vizualizovány pomocí barevného škálování v bilančních mapách:

- Modrá barva označuje přebytek parkovacích míst (volná místa, bilance záporná).
- Žlutá a světle oranžová signalizují téměř plné vytížení.
- Červená barva značí překročení kapacity – tedy situace, kdy v daném segmentu parkuje více vozidel, než je vyhrazených míst, obvykle za cenu přestupkového parkování.

Záporná (modře značená) bilance vyjadřuje počet volných parkovacích míst, zatímco kladná (červeně značená) bilance označuje převis počtu parkujících vozidel nad dostupnou kapacitou parkoviště.

Mapy s bilancí parkování jsou v přílohách C.2.x – C.4x umožňují snadno identifikovat nejzatíženější úseky a lokalizovat problematická místa s opakovaným porušováním pravidel.



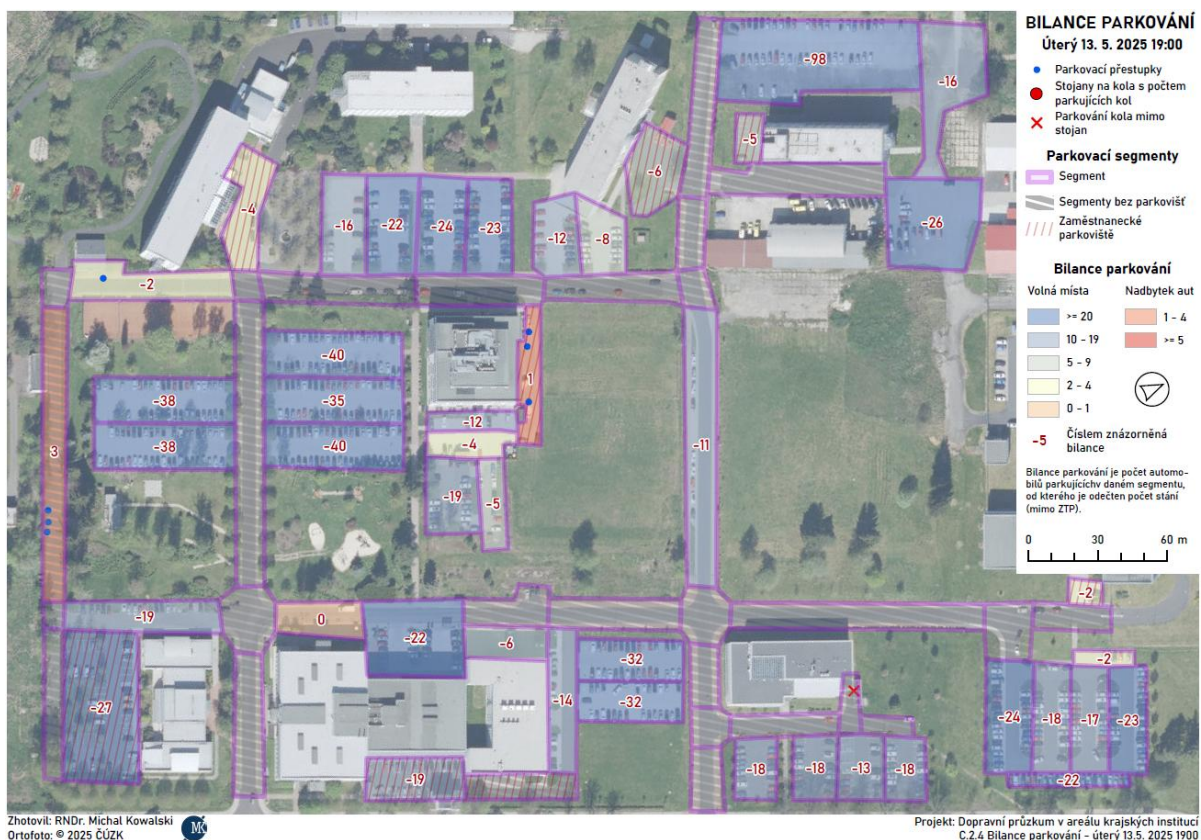
Obrázek 8: Bilance parkování - úterý 10:00

Na obrázku č. 8 je zobrazena bilance parkování pro úterý 13. 5. 2025 v čase průzkumu 10:00. Z mapy je patrné, že většina parkovacích ploch v blízkosti hlavních budov je plně obsazena. V okolí Domu služeb bylo zaznamenáno přibližně 33 vozidel parkujících mimo vyznačená stání – buď na ulici, nebo v prostoru určeném pro průjezd v rámci parkoviště. Jediná výjimka se nachází jižně od bloku B Krajského úřadu, kde zůstává na parkovišti přibližně 9 volných míst.

Je třeba vzít v úvahu, že aktuální bilance nezachycuje celodenní dynamiku pohybu vozidel – některá místa se během dne uvolní a jiná se obsadí. V praxi to však znamená, že řidiči hledající místo často rezignují na hledání volného oficiálního stání a parkují mimo vyhrazená místa, pokud už vidí, že tak činí i ostatní („psychologický efekt prolomení ledu“). Tato situace by mohla být částečně řešena navigačním systémem k volným parkovacím místům a propojenou telematikou, nicméně s ohledem na rozsah areálu by pravděpodobně nebyla ekonomicky návratná.

V rámci sledované oblasti je zřejmý nedostatek parkovacích kapacit. Jedinou volnějším alternativu představuje plocha mezi Krajskou knihovnou a Úřadem práce (cca 18 míst) a dále polozpevněná plocha za Záchranou službou. Tato stání jsou však vzdálena přibližně 250 metrů, což odpovídá zhruba 4 minutám chůze jedním směrem. Z pohledu návštěvníka, který míří například do Domu služeb, může být tato časová ztráta (8 minut celkem) důvodem, proč rovnou zvolí ilegální stání v těsné blízkosti cíle.

Dalším důvodem, který může přispívat k nevyužívání této parkovací plochy, je její poloha na okraji areálu. Vzhledem k absenci směrového nebo informačního značení není pro příchozí a příjezdějí návštěvníky dostatečně viditelná. Pro osoby, které areál neznají, může být složité tuto možnost vůbec objevit. Nedostatečná identifikace a viditelnost plochy tak snižuje její využitelnost.



Obrázek 9: Bilance parkování - úterý 19:00

4. Veřejná hromadná doprava

Areál krajských institucí je z hlediska veřejné dopravy obslužen výhradně autobusovými spoji. Nejbližší železniční zastávky – Karlovy Vary – Dvory a Doubí u Karlových Varů – se nacházejí ve vzdálenosti přibližně 1,5 km, a jejich napojení na areál je omezené.

Dominantní zastávkou v oblasti je autobusová zastávka „Krajské instituce“, která je obousměrná a tvoří hlavní uzel pro příjezd i odjezd cestujících z areálu. Na této zastávce zastavují následující linky městské a příměstské dopravy – linky č. 1, 6, 16 a 1× denně spoj linky 411440 na trase Cheb – Sokolov – Karlovy Vary. Druhou zastávkou v oblasti je autobusová zastávka Říční, která je jednosměrná ve směru z centra a obsluhuje severovýchodní část areálu. Počet spojů obsluhujících areál v pracovní den je uveden v tabulce č. 8, včetně rozlišení podle směru jízdy.

Tabulka 8: Počet autobusových spojů

Počet spojů			
Zastávka	Linka	Směr jízdy	
		Centrum	Tašovice
Krajské instituce	1	31	30
	6	9	12
	16	10	10
	411440	1	0
Říční	1	-	38
	6	-	12
	16	-	10



Obrázek 10: Výstup cestujících mimo zastávku

Během vyhodnocování statistik bylo zjištěno, že spoje obracející se v AKI umožňují cestujícím výstup mimo oficiálně vyznačený prostor zastávky (viz obrázek č. 10). Po výstupu cestujících autobusy obvykle setrvávají před zastávkou, přestože celý areál je označen jako plošná zóna zákazu stání.

Vzhledem k tomu, že objemy vystupujících cestujících na těchto neoficiálních místech nebyly původně přesně zaznamenány, bylo v úterý 3. 6. 2025 provedeno dodatečné šetření. To se zaměřilo na vybrané spoje, které končí svou trasu v zastávce Krajské instituce:

- linka č. 1: 9:12
- linka č. 6: 6:53
- linka č. 16: 5:48; 7:21; 7:43; 14:23

V rámci šetření bylo zaznamenáno celkem 39 vystupujících cestujících. Ukázalo se, že chování řidičů není jednotné – většina z nich zastavuje přibližně 10 metrů před zastávkou ve směru do centra. Někteří řidiči při delší pauze parkují na volném prostranství u křižovatky u Úřadu práce.

V jednom případě bylo zjištěno, že řidič umožnil výstup cestujících na opačné zastávce ve směru do Tašovic. Následně s autobusem couval ke křižovatce u ŘSD a bloku C a poté zastavil směrem k bloku A, kde parkoval přibližně 10 minut v zóně zákazu stání. Dále pokračoval jako spoj linky č. 2, ačkoli tato linka oficiálně v dané části města nejedzí. Situace je znázorněna na obrázku č. 11.



Obrázek 11: Nesprávné parkování autobusu



Obrázek 12: Nedostatečná délka nástupní hrany

Pro zvýšení kvality dopravní obslužnosti a umožnění dočasného stání autobusů je vhodné uvažovat o stavební nebo organizační úpravě autobusové zastávky ve směru do centra. Jak je patrné z obrázku č. 12, délka nástupní hrany je nedostatečná, což vede k tomu, že cestující nastupují a vystupují z prostoru vjezdu, kde navíc dochází ke snížení výškové úrovně plochy pro chodce, a tedy ke zhoršení bezbariérového komfortu.

V rámci dopravního průzkumu bylo zaznamenáno, že v závislosti na zpoždění dochází k situacím, kdy na jedné nástupní hraně zastavují současně dva autobusy. Tato situace byla během měření pozorována přibližně 2–4krát denně, což potvrzuje opakovaný provozní problém.

Doporučuje se proto posoudit možnost prodloužení nástupní hrany nebo případně vyčlenění samostatného stání pro dočasné čekání spojů, které by nezasahovalo do prostoru pro nástup cestujících. Tato opatření by vedla ke zvýšení bezpečnosti, komfortu cestujících a provozní flexibility autobusové dopravy v oblasti areálu krajských institucí.

Detailní informace o počtech cestujících a jednotlivých linkách jsou v příloze č. D.2 Sčítání BUS cestujících.

V tabulce č. 9 jsou uvedeny kumulované počty nástupů a výstupů cestujících, členěné podle jednotlivých autobusových linek spolu s doplněním hodnot z dodatečného sčítání 3.6.2025. Tabulka zároveň obsahuje souhrnný obrat cestujících za každý sledovaný den.

Graf č. 2 znázorňuje celkový počet cestujících příjezdících do a odjíždějících z areálu krajských institucí (AKI) během jednotlivých dnů. Z grafu je zřejmé, že nejsilnější příjezdy probíhají v časech před 6., 7., 8. a 9. hodinou ranní, kdy většina zaměstnanců nastupuje do práce a zároveň začínají úřední hodiny pro veřejnost.

Specifický nárůst příjezdů mezi 5:45 a 6:00 a odjezdů po 14. hodině pravděpodobně souvisí s dojíždějícími zaměstnanci firem Novitera a Einhell, jejichž sídla se nacházejí poblíž Krajské hygienické stanice.

Zvýšená špička nástupů v úterý mezi 10:15 a 10:30 je pravděpodobně způsobena odchodem klientů z Úřadu práce, který má úřední hodiny od 8:00 do 11:00. Tento jev je dále umocněn mezerou v jízdním řádu, kdy v intervalu od 9:46 do 10:16 nejede žádný spoj směrem do centra. To vede ke koncentraci cestujících na autobusy odjíždějící po 10:15.

Tabulka 9: Obrat cestujících VHD

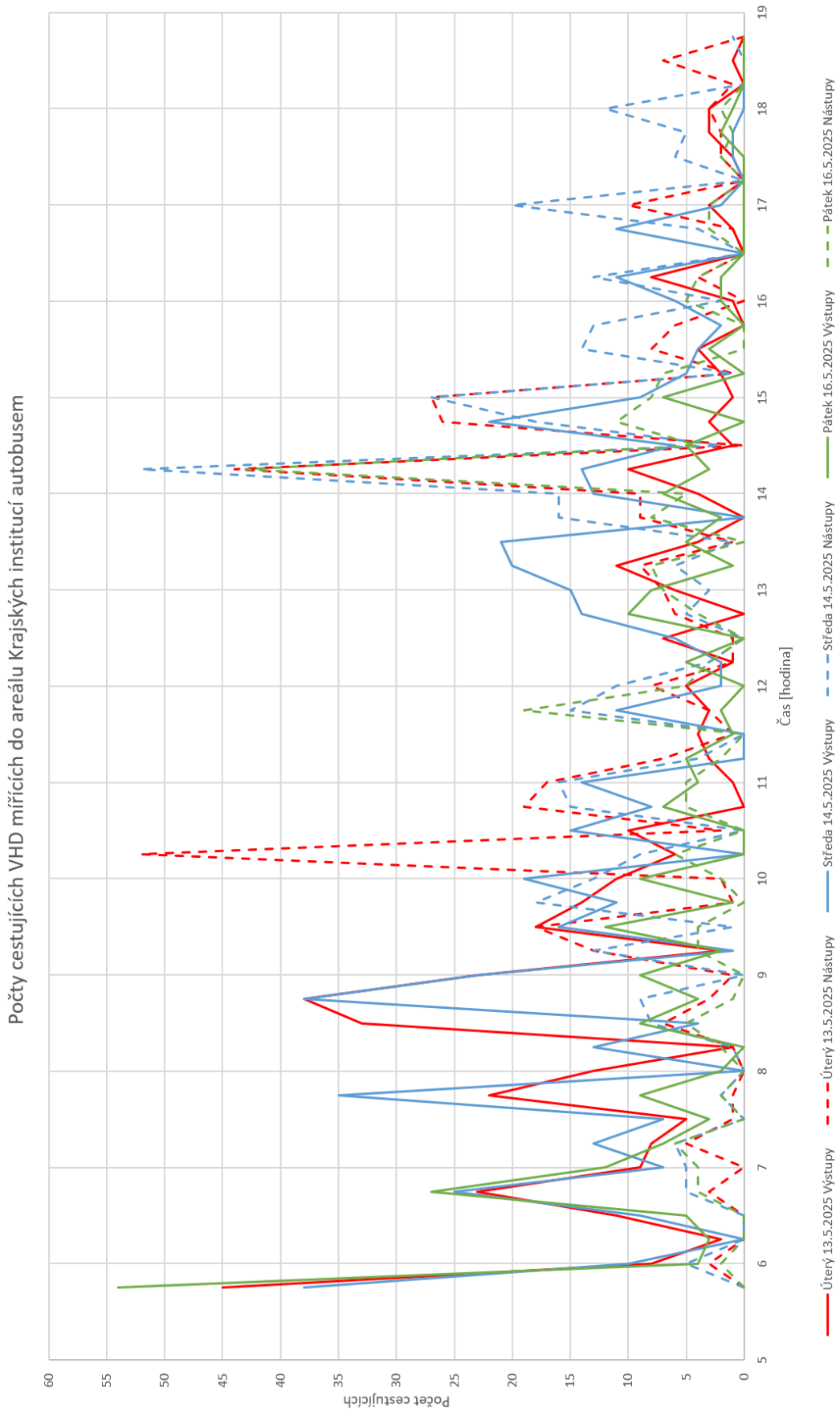
Základní sčítání					
Zastávka	Nástup / výstup	Linka	Úterý 13.5.2025	Středa 14.5.2025	Pátek 16.5.2025
Karlovy Vary, Říční	Výstup	Linka 1	77	140	26
		Linka 6	13	39	4
		Linka 16	8	17	4
	Nástup	Linka 1	4	1	1
		Linka 6	0	0	0
		Linka 16	0	0	0
Karlovy Vary, Krajský úřad - směr z města	Výstup	Linka 1	152	177	105
		Linka 6	63	41	22
		Linka 16	9	7	8
	Nástup	Linka 1	17	20	14
		Linka 6	8	3	3
		Linka 16	4	1	0
Karlovy Vary, Krajský úřad - směr do města	Výstup	Linka 1	21	28	20
		Linka 6	6	9	2
		Linka 16	2	3	20
		411440 Cheb - Sokolov - KV	3	4	4
	Nástup	Linka 1	181	225	117
		Linka 6	51	86	49
		Linka 16	88	60	22
		411440 Cheb - Sokolov - KV	0	0	0

Dosčítání v úterý 3.6.2025

Karlovy Vary, Krajský úřad - výstup cestujících mimo zastávku	Výstup	Linka 1	7
		Linka 6	10
		Linka 16	22

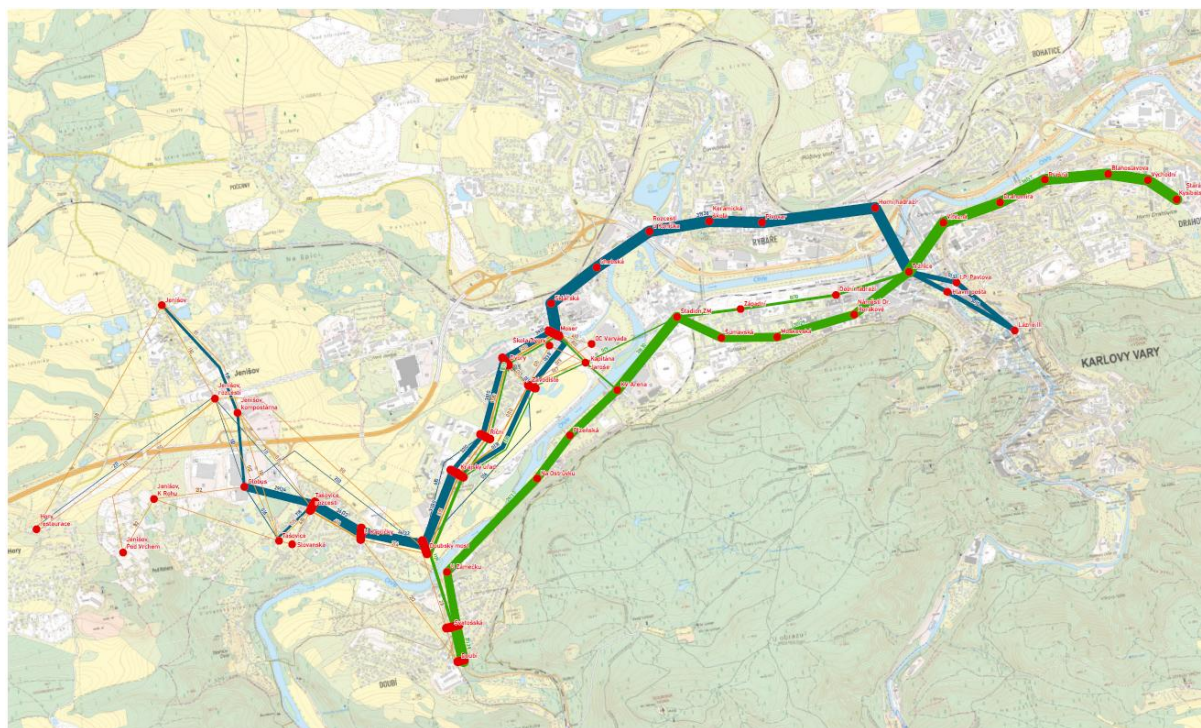
Sloučené nástupy a výstupy

Sloučené nástupy / výstupy včetně doplnění dosčítání z úterý 3.6.2025	Nástup / Výstup	Úterý 13.5.2025	Středa 14.5.2025	Pátek 16.5.2025
	Výstup	393	504	254
	Nástup	353	396	206



Graf 2: Počty cestujících ve VHD

Na obrázku č. 13 je znázorněno schéma linek městské hromadné dopravy (MHD), které obsluhují areál krajských institucí (AKI), spolu s uvedením počtu spojů v pracovní den. Barevně jsou vyznačené linky MHD, tloušťka linií odpovídá počtu spojů v daném úseku a červeně bodem, nebo linií jsou vyznačeny zastávky. **Schéma v plném rozlišení je k dispozici v příloze č. D.1.**



LINKY MHD A POČTY SPOJŮ

 Zastávka MHD
Seznam linek
 Linka č. 1
 Linka č. 6
 Linka č. 16
 Linka s počtem spojů z centra i do centra

0 500 1 000 m
1:10 000



Projekt: Dopravní průzkum v areálu krajských institucí
03 Linky MHD a počty spojů
Zhotovitel: RNDr. Michal Kowalski

© 2021 OÚK

Obrázek 13: Linky MHD a počty spojů

Je nutné upozornit, že v rámci jednotlivých linek existuje značné množství trasových variant a výjimek, což výrazně ztěžuje orientaci cestujících pouze podle čísla linky. Například v rámci linky č. 16 bylo identifikováno 8 různých tras ve směru z centra, rozdělených mezi 14 spojů za den. Linka č. 6 obsluhuje areál AKI 21 spoji denně, zatímco její hlavní trasa přes zastávku Plzeňská je obsluhována 56 spoji denně.

V oblasti Tašovic navíc dochází k nekonzistentní obsluze z různých zastávek, což zvyšuje nejistotu cestujících a vede k tzv. „přebíhání“ mezi zastávkami. Pro zvýšení komfortu, přehlednosti a spolehlivosti veřejné dopravy v oblasti zpracovatel jednoznačně doporučuje zjednodušit a zefektivnit linkové vedení MHD, a to zejména v okolí AKI a Tašovic.

Z hlediska časové dostupnosti je třeba upozornit, že poslední večerní spoje páteřní linky č. 1 obsluhují zastávku „Krajské instituce“ pouze do 19:09–19:18. Pozdější spoje již tuto zastávku neobsluhují, což může představovat problém pro návštěvníky, pracovníky s prodlouženou pracovní dobou nebo účastníky večerních akcí. Otázkou zůstává

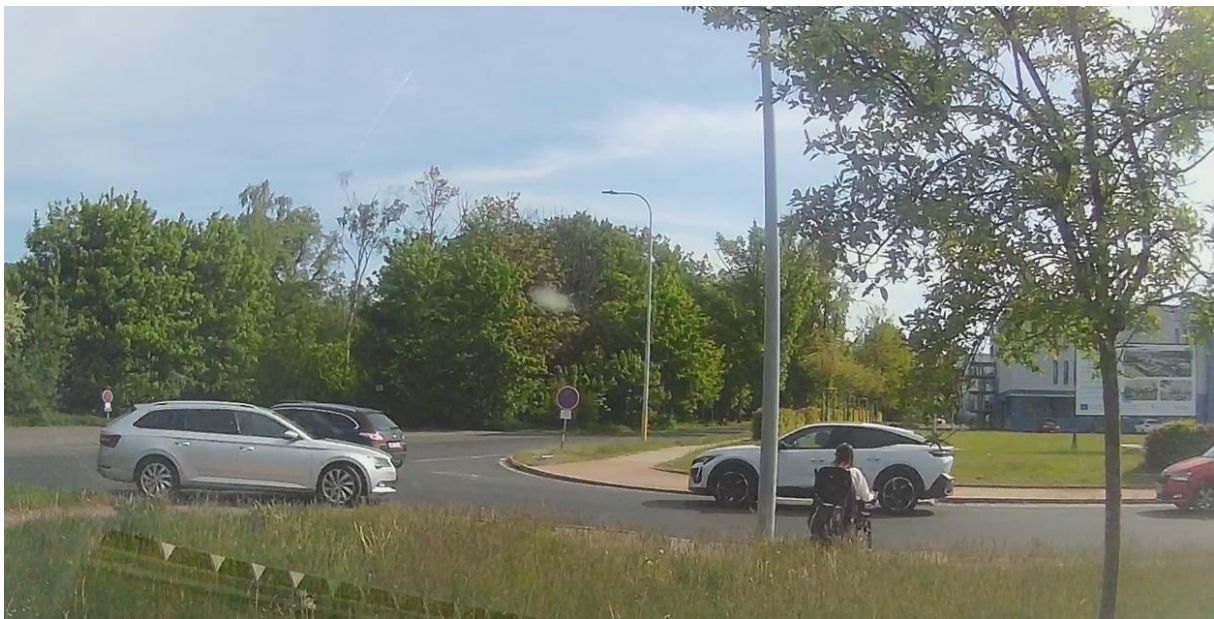
potenciální poptávka po večerním spojení z/do AKI, která by měla být případně dále prověřena.

5. Pěší a cyklistická doprava

5.1. Infrastruktura a bezpečnost

V areálu krajských institucí je podél obslužných komunikací vybudována rozsáhlá síť chodníků pro pěší, která zajišťuje dobré pokrytí jednotlivých objektů. Přesto zde dochází k zásadnímu nedostatku v oblasti bezpečnosti pohybu chodců – v celém areálu chybí vyznačené přechody pro chodce, přestože stavebně jsou na mnoha místech připraveny (například snížením obrub a bezbariérovou úpravou nároží).

Na obrázku č. 14 je zachycena riziková dopravní situace, kdy osoba na invalidním vozíku čeká na přejezd vozovky, avšak je částečně skryta za projíždějícími vozidly. Vozíčkář je obtížně viditelný pro řidiče, zejména při výjezdu z křižovatky či z vedlejší komunikace. Tato situace ilustruje nedostatečné řešení pro bezpečné přecházení, a to především pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Je zde také výrazně zvýšené riziko přehlédnutí zranitelného účastníka provozu.



Obrázek 14: Lehce přehlédnutelný vozíčkář na místě pro přecházení

Tato absence přechodů negativně ovlivňuje bezpečnost pěšího provozu, zejména v časech ranních příjezdů a odpoledních odjezdů zaměstnanců, kdy dochází ke zvýšenému pohybu chodců mezi parkovišti a pracovišti. Situace je problematická především na křižovatkách, kde se střetávají chodci přecházející komunikaci a řidiči, kteří z místa vyjíždějí, aniž by značením museli respektovat prostor určený k přecházení. Nízké obruby bez označení přechodu jsou navíc matoucí pro děti, seniory a osoby se sníženou schopností orientace či pohybu.

Ke zvýšenému bezpečnostnímu riziku přispívají také ilegálně parkující vozidla, zejména v okolí Domu služeb, která zastiňují výhled a narušují rozhledové poměry v místech očekávaného přecházení. Situaci ilustruje obrázek č. 15. Obrázek č. 16 ilustruje situaci ilegálního parkování automobilů na chodnících a místech pro přecházení na křižovatce severně od ŘSD.



Obrázek 15: Ilegální parkování snižuje rozhledové poměry



Obrázek 16: Ilegálně parkující automobily na chodnících a místech pro přecházení

Z hlediska průchodnosti prostoru u autobusových zastávek se jako problematický jeví současný typ přístřešku, jehož konstrukční podpěry směřují směrem k nástupní hraně.

Toto řešení omezuje pohyb cestujících při nastupování do vozidla a zároveň komplikuje průchod chodců, kteří procházejí kolem čekajících osob. Nedostatečný prostor mezi přístřeškem a obrubou může vést ke kolizním situacím, zejména ve špičkách nebo při pohybu osob s kočárky, zavazadly či se sníženou schopností pohybu.

Orientační rozměry a vzdálenosti mezi konstrukčními prvky přístřešku a nástupní hranou jsou zachyceny na obrázku č. 17.

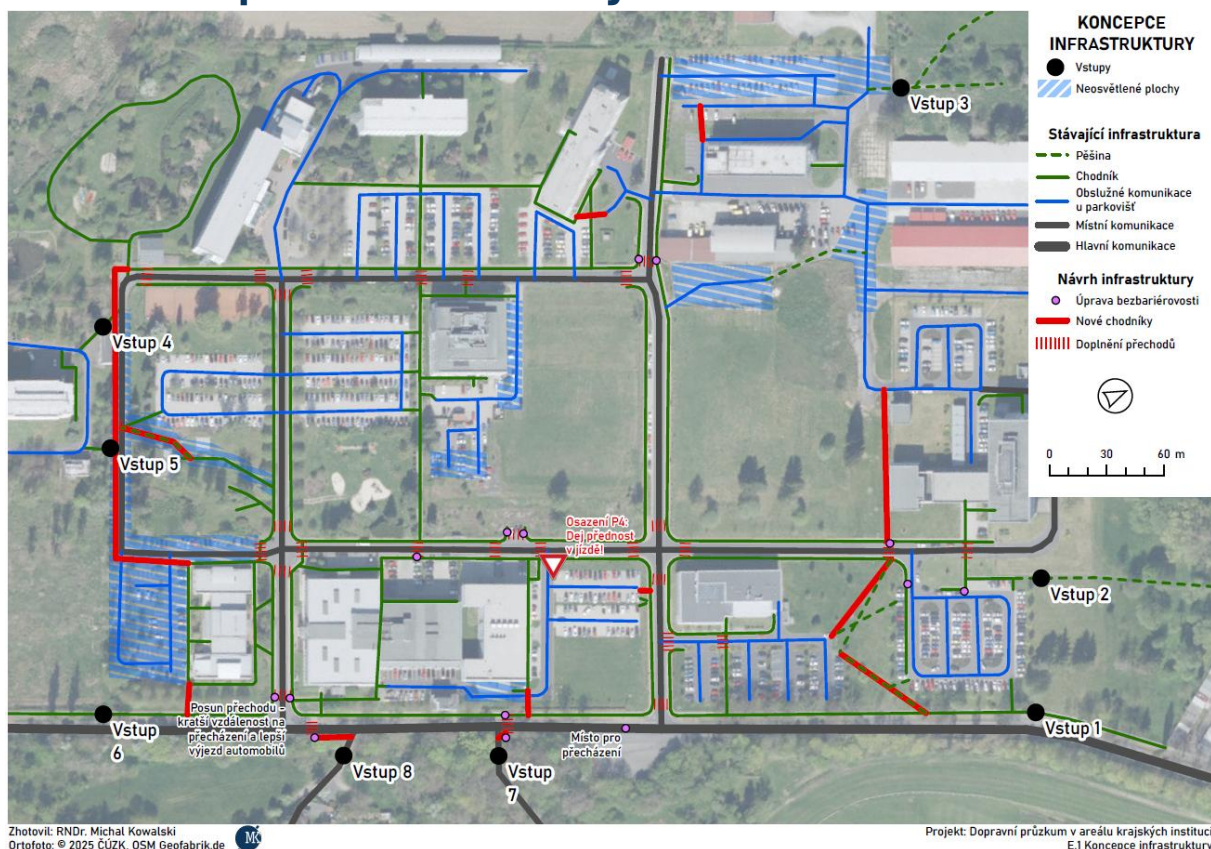
Zpracovatel doporučuje změnit typ přístřešku, který v oblasti nástupní hrany nebude mít konstrukční prvky, které by překážely v pohybu cestujících a chodců.



Obrázek 17: Konstrukce přístřešku příliš blízko k nástupní hraně

Cyklistická infrastruktura je v areálu prakticky neexistující. Jediným prvkem jsou stojany pro jízdní kola – konkrétně šest stojanů, které jsou vyznačeny červeně na obrázku č. 7.

5.2. Koncepce infrastruktury



Obrázek 18: Koncepce infrastruktury

Na obrázku č. 18 je znázorněna navrhovaná koncepce infrastruktury (**mapa v plném rozlišení je v příloze E.1 Koncepce infrastruktury**), která zahrnuje:

- rozčlenění komunikací podle dopravní funkce
- doplnění chybějících přechodů pro chodce a chodníků
- úpravy bezbariérovosti stávajících chodníků
- návrh nového dopravního značení

Konkrétně na komunikaci vedoucí k parkovišti u archivu je navrženo doplnění dopravní značky P4: „Dej přednost v jízdě!“, a to z důvodu ujasnění přednosti v místě, kde vizuálně může komunikace někomu připadat jako obslužná komunikace, přestože jde o výjezd z parkoviště.

V areálu se nachází také několik vyšlapaných stezek, které slouží jako frekventované zkratky pro pěší a svědčí o přirozeně vzniklé potřebě pohybu mimo oficiální trasování. Tyto stezky jsou navrženy k transformaci na plnohodnotné chodníky, a to především:

- v okolí Úřadu práce
- jako nový chodník směrem ke Krajské hygienické stanici

Z hlediska plánování infrastruktury pro aktivní mobilitu je vhodné zvážit také vybudování stezek pro pěší a cyklisty v místech vyšlapaných pěšin vedoucích ke vstupům č. 2 a 3. Tyto trasy jsou pravidelně využívány a jejich zpevnění by přispělo ke zvýšení bezpečnosti, komfortu i odolnosti komunikací vůči klimatickým vlivům.

K diskuzi jsou také navrhované přechody pro pěší ve směru na jihovýchod, tedy k zahrádkářské kolonii (vstupy 7 a 8). Tyto přechody by mohly zlepšit dostupnost areálu pro osoby přicházející z této oblasti, a zároveň nabídnout bezpečnější variantu překonání komunikací, které jsou v současnosti překračovány neoficiálně. S ohledem na intenzitu dopravy, šířkové uspořádání komunikace a rozhledové poměry je však nutné jejich důkladné technické prověření.

V AKI se nachází rozsáhlé volné plochy, které by z hlediska prostorového uspořádání a pěší prostupnosti mohly nabízet potenciál pro zkrácení tras nebo zlepšení pohybu osob v rámci areálu. V praxi však není možné tyto plochy využít, neboť jsou v majetku různých institucí, které je často oplocují a fyzicky uzavírají.

Typickým příkladem je parcela č. 527/112, nacházející se východně od Domu služeb, která je ve vlastnictví Krajského soudu v Plzni. Přestože plocha působí otevřeně, její uzavřenost znemožňuje návrh přímého úhlopříčného propojení v rámci areálu ve směru osy Bloky A/B – Dům služeb – Úřad práce.

Tato situace ukazuje na potřebu koordinace mezi jednotlivými vlastníky pozemků v rámci celého areálu, zejména v případě, že má být řešen kompaktní a prostupný veřejný prostor, který zohlední potřeby zaměstnanců, návštěvníků i dopravní infrastruktury.

V areálu krajských institucí je značně omezený počet laviček a míst k posezení, což může představovat problém zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo pro návštěvníky, kteří se v areálu pohybují delší dobu.

Lavičky jsou v současnosti umístěny pouze na vybraných místech, konkrétně:

- v okolí dětských hřišť
- u autobusových zastávek
- v parku před blokem A
- u vstupu do Krajské knihovny
- jihozápadně od Domu služeb

Ve zbytku areálu však možnosti k odpočinku zcela chybí, což snižuje komfort zejména pro starší osoby, osoby se zdravotním omezením nebo rodiče s malými dětmi.

Zpracovatel doporučuje zvážit doplnění laviček podél hlavních pěších tras a v blízkosti vstupů do budov.

5.3. Informační a navigační systém

V areálu krajských institucí (AKI) je na několika místech rozmístěno značení informačního a navigačního systému, přičemž v současnosti existují dva základní typy:

- Tmavě hnědé směrové cedule, umístěné při příjezdu do areálu,
- Bílé informační totemy, které se vyskytují uvnitř areálu.

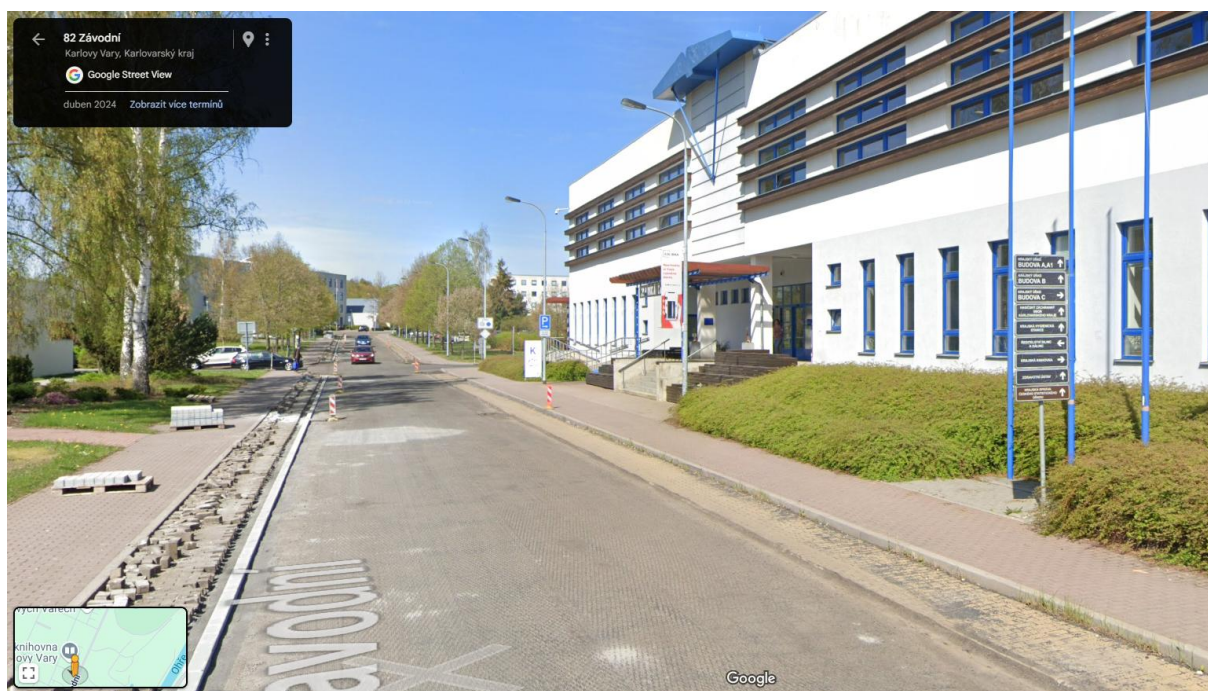
Hnědý směrový informační systém je zachycen na obrázku č. 19 (zdroj: Google) a nachází se pouze u příjezdové komunikace u ŘSD. U příjezdu od Úřadu práce tento typ značení chybí, což snižuje přehlednost navigace z této strany areálu.

Současné umístění cedulí u ŘSD je rovněž nevhodné – nachází se přibližně 10 metrů za křižovatkou, což nedává řidičům dostatečný čas na přečtení všech devíti směrůvek, zvláště při jízdě. Doporučuje se přemístit značení dále do areálu, kde bude více času na jeho vnímání.

Bílý informační systém (obr. č. 20) tvořený různými typy totemů má nekonzistentní rozmístění a často bývá vizuálně nevýrazný nebo částečně zakrytý vegetací. Jeho orientační hodnota je proto omezená, zejména pro nové návštěvníky a řidiče.

Zpracovatel studie doporučuje vytvořit jednotný návrh nového informačního systému, který:

- bude přehledný a vizuálně konzistentní,
- zohlední potřeby pěších i řidičů,
- bude strategicky rozmístěn v rámci hlavních vstupů a komunikačních uzlů,
- a zároveň zvýší orientační komfort v celém areálu.



Obrázek 19: Ukázka "hnědého" směrového informačního systému

Zdroj: Google



Obrázek 20: Navigační systém

5.4. Osvětlení

Průzkum osvětlení byl proveden vizuálně, a to na základě přítomnosti či absence prvků veřejného osvětlení v jednotlivých částech areálu. Cílem bylo identifikovat riziková nebo problematická místa, kde je nedostatečná viditelnost, a tím i snížená bezpečnost pro pěší i řidiče, zejména v ranních, večerních a nočních hodinách.

Na základě terénního šetření byly jako potenciálně neosvětlené plochy, které by si zasloužily doplnění veřejného osvětlení, vyhodnoceny zejména tyto lokality:

- komunikace severozápadně od budovy ŘSD
- parkoviště pro nájemce Domu služeb
- polooficiální parkovací plochy v oblasti Integrovaného záchranného systému

Doplnění osvětlení v těchto úsecích by zvýšilo orientační komfort, subjektivní pocit bezpečí a prevenci přestupků. Zároveň je vhodné na několika místech provést profesionální revizi stávajícího veřejného osvětlení a okolní vegetace, neboť bylo zjištěno, že v některých úsecích stromy nebo keře výrazně omezují účinnost svítidel (příklad na obr. č. 21). Přerostlá nebo nevhodně umístěná zeleň zastiňuje světelný kužel lamp, čímž dochází ke snížení viditelnosti a bezpečnosti, zejména v místech s pohybem pěších nebo u přechodů.



Obrázek 21: Osvětlení zarostlé stromem - jižně od bloku A

6. Dotazníkové šetření

V rámci zpracování studie bylo realizováno dotazníkové šetření, jehož cílem bylo získat informace o dopravním chování a preferencích zaměstnanců a návštěvníků areálu krajských institucí (AKI). **Zdrojové matice šetření jsou v přílohách F.4 a F.5.**

Šetření mezi zaměstnanci bylo provedeno výhradně metodou CAWI (Computer-Assisted Web Interviewing), tedy prostřednictvím on-line dotazníku, který byl distribuován elektronicky jednotlivým organizacím k internímu šíření. Celkem bylo získáno 547 vyplněných on-line dotazníků od zaměstnanců různých institucí v areálu.

Šetření mezi návštěvníky bylo realizováno kombinovanou metodou, a to jak formou CAWI (on-line dotazník), tak také formou PAPI (Paper-and-Pencil Interviewing) – papírový dotazník byl distribuován přímo v objektech areálu a vyplněn na místě. Celkem bylo získáno 148 dotazníků od návštěvníků¹.

¹ Do tohoto počtu jsou zahrnuti také zaměstnanci Krajské knihovny Karlovy Vary, kteří omylem vyplnili papírovou verzi dotazníku pro návštěvníky dostupnou přímo v prostorách knihovny místo on-line dotazníku určeného zaměstnancům. Tyto zaměstnance tedy není možné jednoznačně odlišit od běžných návštěvníků, v rámci vyhodnocení byli proto zařazeni do skupiny návštěvníků, nikoliv ve statistikách zaměstnanců. Tento fakt je vhodné mít na paměti při interpretaci výsledků, zejména v případě porovnávání odpovědí mezi skupinami.

6.1. Průzkum zaměstnanců

Celkem bylo získáno 547 vyplněných dotazníků od zaměstnanců jednotlivých institucí v areálu. V tabulce č. 10 jsou uvedeny základní souhrnné statistiky podle jednotlivých organizací.

Z hlediska hlavního dopravního prostředku do zaměstnání 87,5 % respondentů uvedlo individuální automobilovou dopravu, 9,2 % využívá veřejnou hromadnou dopravu, 1,3 % dojíždí na jízdním kole či koloběžce a 2 % přichází pěšky. Nejvyšší míru automobilizace vykazuje Ředitelství silnic a dálnic (100 %) a Policie ČR (97,2 %).

Z pohledu frekvence dojíždění 94,9 % zaměstnanců dochází do práce každý pracovní den, 4,4 % 2–3× týdně a pouze 0,7 % jednou týdně nebo méně často.

Co se týče způsobu parkování, 74,5 % zaměstnanců využívající automobil uvedlo, že parkují na vyhrazeném firemním parkovišti nebo přímo u budovy, 24,2 % využívá jiná, vzdálenější parkoviště a 1,2 % pravidelně parkuje na ulici mimo vyznačená parkovací místa.

Vztah zaměstnanců k využívání veřejné dopravy je shrnut v tabulce č. 11. Mezi hlavní důvody, proč zaměstnanci nedojíždějí do práce veřejnou hromadnou dopravou, dominovala potřeba vyšší flexibility (71,7 %). Následovaly dlouhá cestovní doba (42,6 %), nevhodné časy odjezdů a příjezdů spojů (33,1 %), nízká frekvence spojů (26,0 %) a špatná návaznost městské dopravy na regionální spoje (21,4 %). Neexistence vhodného spojení byla zmíněna 17 % respondentů, zatímco cena jízdného byla důvodem pouze u 12,4 % dotázaných.

Co se týče vhodnosti umístění autobusových zastávek, 90 % pravidelných uživatelů VHD považuje jejich polohu za vyhovující. Pouze 3 respondenti sídlící v budově Krajské hygienické stanice (z celkového počtu 9) uvedli opačný názor – uvedená budova se nachází ve vzdálenosti přibližně 300 metrů od nejbližší zastávky. Mezi důvody, proč zaměstnanci pravidelně využívají veřejnou dopravu, dominovala absence vlastního automobilu (58 %). Přibližně 25 % respondentů uvedlo vhodnou nabídku spojů nebo přímé spojení. Další důvody, jako jsou zdravotní omezení, frekvence spojení nebo výše jízdného, byly zastoupeny pouze v 4–6 % odpovědí.

V oblasti cyklo dopravy uvedlo 5 pravidelně dojíždějících respondentů, že mají možnost bezpečného parkování jízdního kola nebo koloběžky, zatímco 1 respondent tuto možnost postrádal. V areálu se kromě veřejných stojanů nacházejí i vnitřní kolárny v některých budovách, jejichž kapacita a obsazenost však nebyla v rámci šetření podrobně vyhodnocena. V letních měsících lze očekávat vyšší podíl cyklistů než v době konání průzkumu.

Tabulka 10: Zaměstnanci a dopravní prostředky

Zaměstnanci	Počet respondentů	Obvyklý dopravní prostředek				Jak často jezdíte do této oblasti?				Kde obvykle parkujete?						
		Automobilem	Veřejnou dopravou	Jízdní kolo / koloběžka	Chůze	Procento využití automobilové dopravy	Denně	1x týdně	2-3x týdně	Jiná frekvence	Parkují u budovy	Firmovní parkoviště (určené pro zaměstnance)	Jiná vzdálenější parkovací plocha (kde je v čase příjezdu volno)	Na ulici mimo vyznačená parkovací místa	Procento zaměstnanců parkujících u budovy / firmovním parkovišti	Stížnost na parkování (zvolné otázky, co říciče trápí)
Instituce	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dětské hřiště / Inline bruslení	42	38	3	0	1	90,5%	37	1	4	0	22	6	9	0	75,7%	59,5%
Dům služeb	57	53	2	0	2	93,0%	54	0	3	0	25	17	13	1	75,0%	43,9%
HZS	1	0	1	0	0	0,0%	1	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Kavárna Srdcovka	62	53	9	0	0	85,5%	61	0	1	0	18	5	31	0	42,6%	58,1%
Krajská hygienická stanice	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Krajská knihovna	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Krajský úřad – budova A	55	47	6	1	1	85,5%	53	0	1	1	1	45	2	0	95,8%	60,0%
Krajský úřad – budova B	103	83	11	2	5	82,2%	99	0	4	0	9	60	16	2	79,3%	62,1%
Krajský úřad – budova C	51	43	7	1	0	84,3%	49	0	2	0	8	27	9	1	77,8%	35,3%
Krajský úřad – budova D	10	9	0	0	1	90,0%	10	0	0	0	1	7	2	0	80,0%	80,0%
Krajský úřad – budova Z	28	26	2	0	0	92,9%	27	0	1	0	11	10	4	1	80,8%	28,6%
Policie ČR	72	70	0	2	0	97,2%	63	0	7	2	24	24	23	1	66,7%	76,4%
ŘSD	23	23	0	0	0	100,0%	22	0	1	0	4	17	2	0	91,3%	30,4%
Úřad práce	41	30	9	1	1	73,2%	41	0	0	0	20	4	7	0	77,4%	34,1%
Jiné / nevyplněno	2	2	0	0	0	100,0%	2	0	0	0	1	0	1	0	50,0%	0,0%
Celkem	547	477	50	7	11	87,5%	519	1	24	3	144	222	119	6	74,5%	61,6%

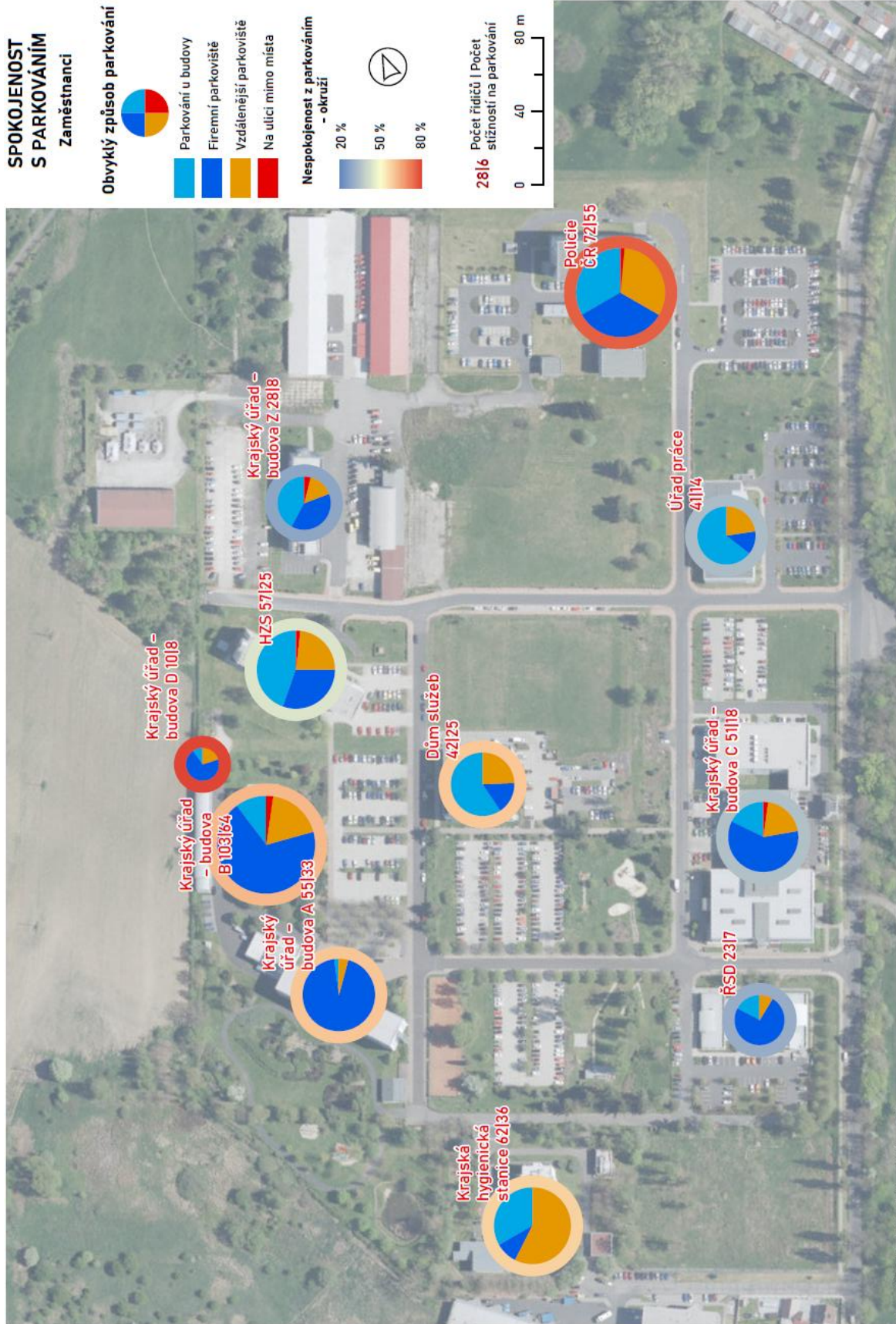
Četnost využití dopravního prostředku		Četnost dojížďky		Četnost způsobu parkování	
87,5%	9,2%	1,3%	2,0%	29,3%	45,2%
		0,2%	4,4%	24,2%	1,2%

Tabulka 11: Zaměstnanci a VHD

Zaměstnanci	Proč nejezdíte veřejnou hromadnou dopravou?							Je dle Vás autobusová zastávka vhodně umístěna? (pokud cestují VHD)		Proč využíváte veřejnou dopravu? (pokud cestují VHD)							Pokud jezdíte na kole / koloběžce, máte kde parkovat?	
	Nevhodný čas příjezdu/odjezdu autobusu	Dlouhý interval spojení	Neexistující spojení regionální dopravou	Špatná návaznost MHD na vlaky a regionální autobusy	Dlouhá cestovní doba	Vysoká cena jízdného	Potřebuji být flexibilní, v tomto ohledu pro mě není veřejná doprava použitelná	Počet souhlasných odpovědí	Souhlasná procenta	Zdravotní důvod	Nevlastním automobil/jiný dopravní prostředek	Vyhovující nabídka spojení VD v čase příjezdu/odjezdu do/z areálu/oblasti	Interval spojení	Přímá linka/spoje	Výše jízdného	Ano	Ne	
Instituce																		
Dětské hřiště / inline bruslení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Dům služeb	11	13	8	5	16	2	30	100,0%	0	3	0	0	1	0	0	0	0	
HZS	25	9	15	17	20	9	33	100,0%	0	2	0	0	1	0	0	0	0	
Kavárna Srdcovka	0	0	0	0	0	0	0	100,0%	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
Krajská hygienická stanice	16	18	16	13	19	9	36	66,7%	0	3	0	0	2	0	0	0	0	
Krajská knihovna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Krajský úřad – budova A	11	9	4	7	23	3	36	100,0%	0	2	2	0	0	0	1	0	1	
Krajský úřad – budova B	39	28	8	15	45	14	58	90,9%	1	8	2	1	3	0	2	0	2	
Krajský úřad – budova C	8	8	6	9	21	4	35	100,0%	1	4	3	0	2	1	1	0	0	
Krajský úřad – budova D	2	2	4	0	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Krajský úřad – budova Z	9	8	5	5	11	3	20	100,0%	0	2	2	1	2	0	0	0	0	
Policie ČR	25	15	11	14	26	7	47	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	
ŘSD	4	4	2	8	6	3	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Úřad práce	8	10	2	9	13	2	24	88,9%	1	4	3	1	2	0	0	0	0	
Jiné / nevyplněno	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Celkem	158	124	81	102	203	59	342	45	90,0%	3	29	12	3	13	2	5	1	

Četnost řidičů, kteří uvedli příslušný důvod			
33,1%	26,0%	17,0%	21,4%
42,6%	12,4%	71,7%	

Četnost cestujících VHD, kteří uvedli příslušný důvod			
6,0%	58,0%	24,0%	6,0%
26,0%	4,0%		



Obrázek 22: Spokojenost s parkováním

Na obrázku č. 22 je znázorněna mapa spokojenosti s parkováním, přičemž mapa v plném rozlišení je dostupná v příloze F.3. Zobrazená vizualizace využívá kartodiagramy – velikost kruhu vyjadřuje počet respondentů v dané budově, barevné výseče ukazují typické místo parkování vozidel a barevné okruží vyjadřuje míru nespokojenosti s parkováním. Ta byla odvozena z odpovědí na otevřenou otázku: „Pokud jste přijeli automobilem, co vás v areálu nejčastěji trápí?“

Z hlediska vizuální interpretace je klíčové sledovat:

- oranžovou barvu – označuje parkování na vzdálenějších parkovacích plochách
- červenou barvu – představuje parkování mimo vyznačená místa, tedy často v rozporu s pravidly

Nejvýraznější problémy s parkováním byly identifikovány u zaměstnanců Krajské hygienické stanice a Policie ČR. Vysoký podíl parkování na vzdálenějších plochách (20–25 %) byl zaznamenán také u zaměstnanců Hasičského záchranného sboru, Domu služeb a bloků B a C Krajského úřadu. Naopak nejmenší problémy s parkováním hlásí budovy A a Z Krajského úřadu a také Ředitelství silnic a dálnic, kde většina zaměstnanců parkuje přímo u svých pracovišť.

Nejvyšší míru nespokojenosti s parkováním, deklarovanou formou otevřených odpovědí, vykazují budova D Krajského úřadu a Policie ČR. Naopak nejnižší míru nespokojenosti uvádějí ŘSD a blok Z.

6.1.1. Zdroje vyjíždky a způsob dopravy

V rámci dotazníkového šetření byli zaměstnanci dotázáni na místo svého výjezdu do AKI. Celkem bylo identifikováno 88 různých lokalit – obcí nebo městských částí Karlových Varů.

Prostorová distribuce těchto údajů je znázorněna formou kartodiagramu:

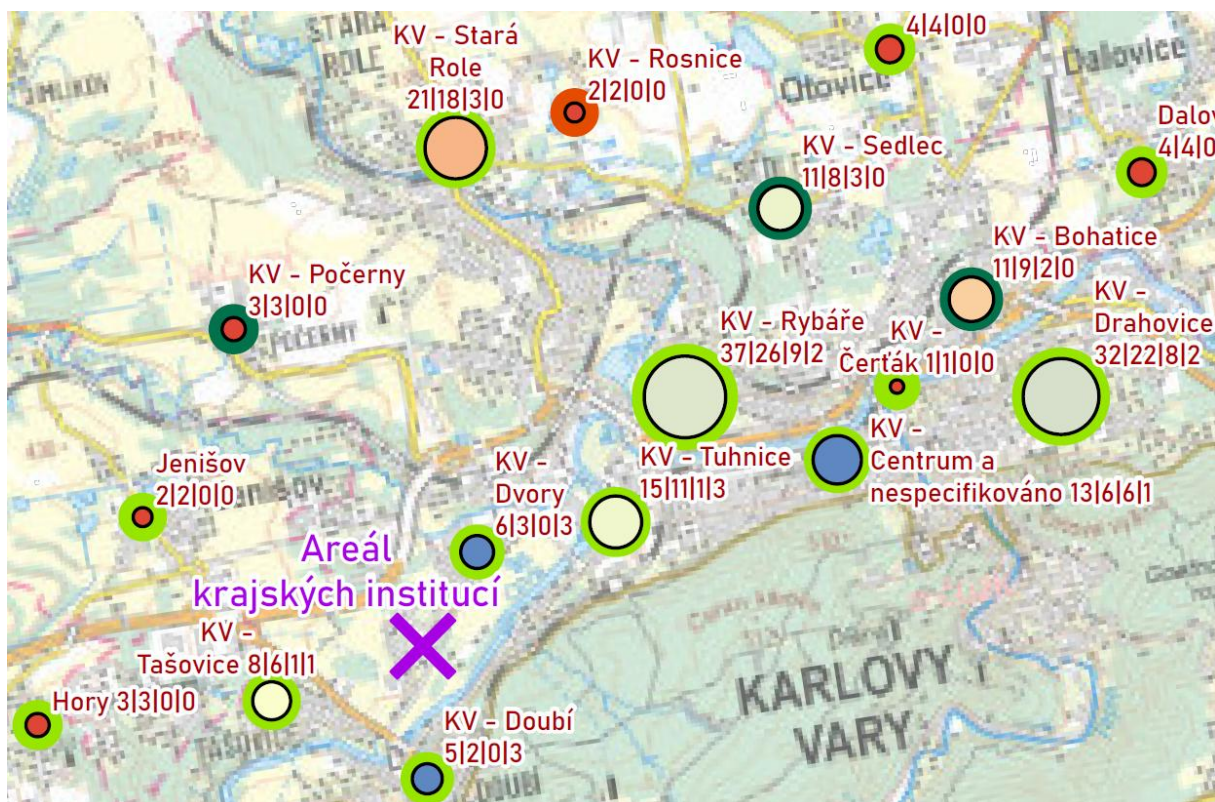
- Velikost vnitřního kruhu představuje absolutní počet zaměstnanců dojíždějících z dané lokality
- Barva vnitřního kruhu znázorňuje modal split ve prospěch individuální automobilové dopravy:
 - Modré odstíny značí podíl automobilové dopravy pod 50 %, tedy převahu veřejné dopravy, cyklodopravy či pěší dopravy
 - Červené odstíny indikují lokalitu s téměř výhradním využíváním automobilu
- Barevné okruží vyjadřuje časovou výhodnost automobilové dopravy oproti veřejné dopravě (VHD), při dojížděcí do AKI s příjezdem mezi 7:00–8:00:
 - Zelené okruží: automobil je maximálně o 20 minut rychlejší než VHD
 - Žluté až černé okruží: automobil je výrazně rychlejší, u černé barvy činí rozdíl více než 60 minut, což svědčí o nekompetitivnosti VHD ve vztahu k dané lokalitě

Je důležité poznamenat, že pro výpočet byla zohledněna pouze typická jízdní doba ze středu obce či městské části, bez započítání docházkové vzdálenosti k zastávce nebo čekacích dob.

Součástí vizualizace je i textová legenda zobrazující u každé lokality:

- název obce/městské části,
- celkový počet vyjíždějících zaměstnanců,
- počet vyjíždějících automobilem,
- počet cestujících využívajících veřejnou dopravu,
- počet respondentů dojíždějících na kole nebo pěšky.

Ukázka mapy s legendou je uvedena na obrázku č. 23, **kompletní mapa je součástí přílohy F.1.**



Obrázek 23: Mapa zdrojů vyjížd'ky

Z mapy vyjíždky zaměstnanců do areálu krajských institucí (AKI) je patrná výrazná koncentrace dojíždějících podél osy Sokolov – Chodov – Karlovy Vary – Ostrov. Z ostatních lokalit dojíždí obvykle méně než 10 zaměstnanců.

Volba dopravního prostředku je výrazně ovlivněna dvěma faktory:

- dobrou dostupností areálu z dálnice D6
- možností zaparkování v docházkové vzdálenosti od pracoviště

Přestože v časech před 8. hodinou ranní dochází k naplnění většiny kapacit, zaměstnanci ve většině případů stále najdou místo k zaparkování a není to důvodem proč omezit jízdu automobilem.

V rámci města Karlovy Vary je patrná vyšší míra využívání pěší a cyklistické dopravy, zejména v těsném okolí AKI. U vzdálenějších městských částí závisí modal split výrazně na přítomnosti přímého spojení do AKI – například městské části jako Rybáře, centrum Karlových Varů či Drahovice jsou pokryty efektivněji. Zásadními faktory jsou přitom také četnost spojů a kvalita přestupních vazeb, což potvrzují i respondenti dotazníkového šetření. Jako hlavní bariéru využívání VHD označují pomalé a málo frekventované spojení.

Z výše uvedeného vyplývá, že vylepšením linkového vedení a integrace by bylo možné zvýšit využití VHD i ze spádových měst jako Sokolov, Chodov a Ostrov, přestože v současnosti využívá veřejnou dopravu pouze 1–3 % zaměstnanců z těchto lokalit. Přitom se jedná o významná sídla s 12–22 tisíci obyvateli a teoreticky velmi dobrým potenciálem napojení na Karlovy Vary. Problémem je ovšem také nedostatečná návaznost spojů z hlavních uzlů na samotný AKI.

V rámci této studie byla dále provedena analýza externalit, která umožňuje kvantifikaci celospolečenských přínosů plynoucích z převedení části dopravního výkonu z individuální automobilové dopravy (IAD) na veřejnou dopravu (autobusovou i železniční). Metodika vychází z hodnot uvedených ve Věstníku Ministerstva dopravy ČR č. 11/2013, upravených o míru inflace. Ačkoli existují přesnější a detailnější metodiky pro výpočet externalit, jejich aplikace je časově i datově velmi náročná. Pro účely této studie byla proto zvolena tato zjednodušená orientační metoda, která umožňuje základní ilustraci potenciálních celospolečenských přínosů. Údaje jsou zobrazeny v tabulce č. 12.

Přehled úspor externalit na 1 ujetý kilometr:

- převedení z IAD na železniční dopravu: úspora 4,434 Kč/km,
- převedení z IAD na kombinaci autobus/železnice (relevantní pro AKI): úspora 2,350 Kč/km,
- převedení z IAD na městskou VHD: úspora 3,109 Kč/km.

Tyto hodnoty představují finanční přínosy pro společnost v oblastech jako jsou emise, hluk, dopravní nehodovost či zátěž infrastruktury. Je tedy zřejmé, že podpora alternativních forem dopravy může přinést i významné ekonomické benefity z hlediska veřejného zájmu.

Tabulka 12: Odhad externalit

Osobní doprava	Odhad průměrných vnějších nákladů na dopravu				
	CZK/1000 oskm CÚ 2024				
	Automobilová	Motocyková	Autobusová	Železniční	Letecká
Nehody	2664	18506	229	66	44
Hluk	422	1258	96	289	267
Znečištění ovzduší	1281	584	1451	363	118
Změny klimatu	1178	1027	659	393	2606
CELKEM	5544	21376	2435	1110	3035

Obrázek 24: Socioekonomické ztráty z dopravních nehod



obrázek 1: Socioekonomické ztráty z dopravních nehod – členění nákladových položek

Zdroj: Tisková zpráva CDV z 20. 2. 2023 - <https://www.cdv.cz/tisk/celospolecenske-ztraty-z-dopravnich-nehod-v-roce-2021-presahly-hranici-100-miliard/>

V rámci analýzy externalit byly provedeny výpočty dopravního výkonu zaměstnanců podle použitého dopravního prostředku (IAD vs. VHD) – jsou zobrazeny v tabulce č. 13. Výpočty vycházejí z předpokladu 45 pracovních týdnů za rok (s ohledem na dovolené, svátky a nemocenskou) a u veřejné dopravy zohledňují prodlouženou délku cest oproti automobilu – v průměru o 20 % – z důvodu zajižděk a přestupů.

Denní celospolečenský náklad na dopravu jednoho zaměstnance činí přibližně 156 Kč při využití automobilu, zatímco při využití veřejné dopravy je to 51 Kč denně vzhledem k ujeté vzdálenosti v daném módu.

Celkové roční externality dojíždění zaměstnanců do AKI dosahují cca 16,1 milionu Kč. V případě teoretického scénáře, kdy by došlo převedení části zaměstnanců cestujících automobilem do VHD a výsledný poměr byl 70 % zaměstnanců cestujících IAD a 30 % VHD, by došlo ke snížení těchto externalit na zhruba 14,2 milionu Kč, což znamená úsporu přibližně 1,9 milionu Kč ročně.

Pro srovnání: celoroční provoz jedné samostatné autobusové linky MHD s jedním vozidlem a běžnou cenou 60 Kč/km, např. v intervalu 30 minut mezi 6:00 a 18:00 v pracovní dny (např. spoj AKI – Autobusový terminál), by vyšel odhadem na zhruba 3 miliony Kč ročně, včetně odpisů vozidla, mezd, paliva a údržby.

Tabulka 13: Úspory externalit - převedení IAD do VHD

Dopravní mód	Cena externalit [Kč/km]	Počet zaměstnanců
Automobil	5,544	444
VHD	2,350	47

Dopravní mód		Počet zaměstnanců	
Automobil	5,544	444	444
VHD	2,350	47	47

		1 rok = 45 pracovních týdnů		VHD - délka 1,2 x delší než trasa IAD	
1 pracovní den	13 497	22	51 Kč	13 497	71 551 Kč
1 pracovní týden	67 485	109	256 Kč	67 485	357 755 Kč
1 rok	3 036 826	4 911	11 540 Kč	3 036 826	16 098 988 Kč

Stávající stav												
Období	Automobil				VHD				Systémové externality IAD + VHD			
	Všichni zaměstnanci		1 zaměstnanec		Všichni zaměstnanci		1 zaměstnanec		Osobokilometry		Externality	
1 pracovní den	12 471	69 140 Kč	28	156 Kč	1 026	2 411 Kč	22	51 Kč	13 497	71 551 Kč	22	51 Kč
1 pracovní týden	62 356	345 702 Kč	140	779 Kč	5 129	12 053 Kč	109	256 Kč	67 485	357 755 Kč	109	256 Kč
1 rok	2 806 026	15 556 610 Kč	6 320	35 037 Kč	230 799	542 378 Kč	4 911	11 540 Kč	3 036 826	16 098 988 Kč	4 911	11 540 Kč

Modální split Automobil - 70 % a VHD 30 %												
Období	Automobil				VHD				Systémové externality IAD + VHD			
	Všichni zaměstnanci		1 zaměstnanec		Všichni zaměstnanci		1 zaměstnanec		Osobokilometry		Externality	
1 pracovní den	9 353	51 850 Kč	38	211 Kč	4 768	11 205 Kč	19	46 Kč	14 121	63 056 Kč	19	46 Kč
1 pracovní týden	46 763	259 252 Kč	190	1 056 Kč	23 841	56 027 Kč	97	228 Kč	70 604	315 279 Kč	97	228 Kč
1 rok	2 104 319	11 666 343 Kč	4 739	26 276 Kč	1 072 848	2 521 193 Kč	4 370	53 642 Kč	3 177 167	14 187 537 Kč	4 370	53 642 Kč

Úspory												
Období	Automobil				VHD				Systémové úspory externalit IAD + VHD			
	Všichni zaměstnanci		1 zaměstnanec		Všichni zaměstnanci		1 zaměstnanec		Osobokilometry		Externality	
1 pracovní den	3 119	17 290 Kč	-10	-55 Kč	-3 742	-8 795 Kč	2	6 Kč	-624	8 495 Kč	2	6 Kč
1 pracovní týden	15 594	86 450 Kč	-50	-277 Kč	-18 712	-43 974 Kč	12	28 Kč	-3 119	42 477 Kč	12	28 Kč
1 rok	701 708	3 890 267 Kč	1 580	8 762 Kč	-842 049	-1 978 815 Kč	541	-42 102 Kč	-140 342	1 911 451 Kč	541	-42 102 Kč
Nárůst výkonu veřejné hromadné dopravy												
Pokles automobilové dopravy												

Celkové roční úspory z převedení dopravy - 1 911 451 Kč											
----------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

V reálných podmínkách bude podíl zaměstnanců, kteří by přešli na veřejnou dopravu, bezprostředně po změně konceptu linek pravděpodobně nižší. Při vhodném nastavení spojů, zajištění pravidelnosti, přímého napojení a zjednodušené orientaci v systému však může v delším časovém horizontu dojít k nárůstu využití veřejné dopravy až na uvažovaných cca 30 %. I částečný přesun dopravního výkonu z individuální na veřejnou dopravu by přitom přinesl měřitelné přínosy – nejen v oblasti snížení externalit, ale také z hlediska zklidnění dopravy, snížení poptávky po parkování a zvýšení bezpečnosti.

V této souvislosti je vhodné upozornit, že celý dopravní koncept MHD v Karlových Varech si zaslouží revizi podpořenou 4stupňovým dopravním modelem. Změna koncepce městské hromadné dopravy – včetně zefektivnění tras, zkrácení intervalů, vytvoření jasnějšího systému linek a zlepšení návaznosti na regionální dopravu – by mohla odhalit značný nevyužitý potenciál pro udržitelnější dopravní chování zaměstnanců i návštěvníků.

6.2. Průzkum návštěvníků

Celkem bylo získáno 148 vyplněných dotazníků od návštěvníků jednotlivých institucí v AKI. Vzhledem k tomu, že dotazníky byly převážně distribuovány v papírové podobě, část respondentů uvedla, že během jedné návštěvy navštívila více institucí. Celkový počet zaznamenaných návštěv tak činí 182.

Z tohoto důvodu jsou statistiky v tabulkách počítány podle počtu jednotlivých návštěv, nikoliv prostým součtem odpovědí. Souhrnné statistiky podle jednotlivých institucí jsou uvedeny v tabulce č. 14.

Z hlediska charakteru návštěvy:

- 105 návštěv bylo vykonáno jako občan (např. pro úřední nebo osobní záležitosti)
- 30 jako klient (sociální služby, úřady práce apod.)
- 17 jako obecná návštěva (doprovod, společenská účast)
- 3 jako subdodavatel (externí pracovníci, servis)

Nejčastějším způsobem dopravy byla individuální automobilová doprava (65,2 %), následovaná veřejnou dopravou (22,2 %), jízdním kolem nebo koloběžkou (4,4 %) a pěší docházkou (8,2 %). Nejnižší podíl automobilizace vykázaly návštěvy v lokalitách jako dětské hřiště / inline dráha (63,6 %) a kavárna Srdcovka (62,5 %). Do ostatních institucí, s výjimkou Krajské knihovny a Domu služeb, návštěvníci přijížděli téměř výhradně automobilem.

Frekvence návštěv z pohledu četnosti docházky:

- 46,1 % návštěvníků přichází každý pracovní den
- 22,5 % dvakrát až třikrát týdně
- 12,7 % jednou týdně
- 18,6 % méně často

Je však nutné znova upozornit, že zaměstnanci Krajské knihovny omylem vyplnili papírové dotazníky určené návštěvníkům, a proto mohou být některé odpovědi částečně zkreslené. Tito respondenti jsou v datech vedeni jako návštěvníci.

Doba strávená v areálu

- 20 % návštěv trvalo méně než 1 hodinu
- 30,3 % návštěvníků se v areálu zdrželo 1–2 hodiny
- 11 % návštěv trvalo 2–4 hodiny
- 37,4 % návštěv bylo delších než 4 hodiny

Z těch, kteří přijeli automobilem:

- 65,4 % návštěvníků parkuje na vyhrazených parkovištích u budov
- 24,3 % využívá jiná, vzdálenější parkoviště
- 10,3 % pravidelně parkuje na ulici mimo vyznačená parkovací místa

Podrobné vyhodnocení vztahu návštěvníků k veřejné dopravě je uvedeno v tabulce č. 15. Mezi hlavní důvody, proč návštěvníci nevyužívají VHD, dominovala potřeba vyšší flexibility (60,2 %). S odstupem následovaly důvody jako:

- nevhodné časy spojů – 28,2 %
- dlouhá cestovní doba – 21,4 %
- nízká frekvence spojení a špatná návaznost MHD na regionální linky – 18,4 %

Naopak mezi těmi, kteří VHD využívají, 62,9 % uvedlo jako hlavní důvod absenci vlastního automobilu. Ostatní důvody (pohodlné spojení, cena, ekologické důvody) měly menší zastoupení než 12 %.

V oblasti cyklo dopravy:

- 10 respondentů uvedlo, že mají k dispozici bezpečné místo pro parkování jízdního kola nebo koloběžky
- 17 respondentů uvedlo, že tuto možnost nemají

Tento výsledek signalizuje, že by bylo vhodné rozšířit počet cyklostanů v areálu, případně doplnit bezpečnostní prvky jako kamerový dohled, cykloboxy nebo kolárny.

Tabulka 14: Návštěvníci a dopravní prostředky

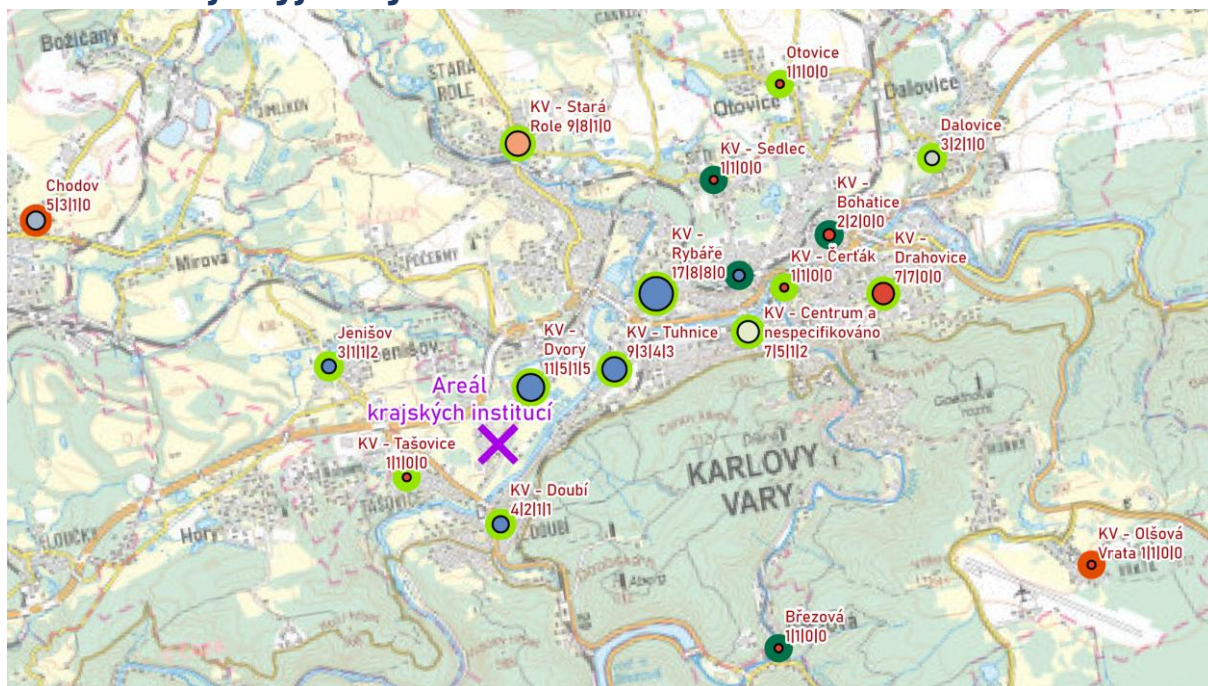
Návštěvníci	Počet respondentů			Charakter návštěvy				Obvyklý dopravní prostředek				Jak často jezdíte do této oblasti?					Kde obvykle parkujete?			
	Otcán	Klient	Návštěva	Subodavatel	Automobilem	Veřejnou dopravou	Jízdní kolo / koloběžka	Chůze	Procento využití automobilové dopravy	Denně	1x týdně	2-3x týdně	Jiná frekvence	Parkují u budovy	Firmní parkoviště (určené pro zaměstnance)	Jiná vzdálenější parkovací plocha (kde je v čase příjezdu volno)	Na ulici mimo vyznačená parkovací místa			
Instituce	18	15	3	0	9	5	1	7	63,6%	1	4	3	4	6	0	7	1			
Dětské hřiště / Inline bruslení	28	15	11	4	1	23	0	2	93,3%	5	4	3	8	13	0	9	3			
Dům služeb	7	1	0	0	7	0	0	0	100,0%	2	0	0	0	5	0	1	1			
HZS	13	9	4	2	0	7	3	1	62,5%	1	1	1	7	5	0	4	2			
Kavárna Srdcovka	4	3	0	0	1	3	1	0	100,0%	2	0	1	0	3	0	0	0			
Krajská hygienická stanice	80	66	12	7	0	52	6	7	85,7%	26	4	11	29	28	8	17	5			
Krajská knihovna	4	2	1	2	0	4	0	0	100,0%	0	0	0	2	3	0	1	2			
Krajský úřad – budova A	5	3	4	0	0	4	1	0	100,0%	2	0	0	1	4	0	1	1			
Krajský úřad – budova B	3	0	2	1	0	3	0	0	100,0%	1	1	0	1	2	0	0	0			
Krajský úřad – budova C	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0			
Krajský úřad – budova D	1	1	0	0	1	0	0	0	100,0%	1	0	0	0	0	0	0	0			
Krajský úřad – budova Z	8	7	0	1	0	6	2	0	100,0%	6	0	0	2	3	0	1	0			
Police ČR	1	1	0	0	0	1	0	0	100,0%	1	0	0	0	0	0	0	0			
ŘSD	6	2	4	1	0	3	1	0	100,0%	0	1	3	0	2	0	1	1			
Úřad práce	4	2	0	0	1	3	0	0	100,0%	0	1	0	2	3	0	0	0			
Jiné / nevyplněno	4	2	0	0	1	3	0	0	100,0%	0	1	0	2	3	0	0	0			
Celkem	148	105	30	17	3	103	35	7	13	47	13	23	19	62	8	26	11			
Vzhledem ke skutečnosti, že někteří respondenti uvedli jako cíl cesty vícero institucí, není možné sečíst statistiky za instituce, jelikož by se jednalo o duplicitu. Celkové počty jsou určeny bez rozlišení cílů.																				
Četnost charakteru návštěvy																				
Četnost využití dopravního prostředku																				
Četnost dojížděky																				
Četnost způsobu parkování																				
67,7% 19,4% 11,0% 1,9% 65,2% 22,2% 4,4% 8,2% 46,1% 12,7% 22,5% 18,6% 57,9% 7,5% 24,3% 10,3%																				

Tabulka 15: Návštěvníci a VHD

Návštěvníci	Jak dlouho obvykle trvá vaše návštěva?			Proč nejezdíte veřejnou hromadnou dopravou?							Je dle Vás autobusová zastávka vhodně umístěna?		Proč využíváte veřejnou dopravu?						Pokud jezdíte na kole / koloběžce, máte kde parkovat?		
	Méně než 1 hodina	1-2 hodiny	2-4 hodiny	Více než 4 hodiny	Nevhodný čas příjezdu/odjezdu autobusů	Dlouhý interval spojení	Neexistující spojení regionální dopravou	Špatná návaznost MHD na vlaky a regionální autobusy	Dlouhá cestovní doba	Vysoká cena jízdného	Potřebují být flexibilní, v tomto ohledu pro mě není veřejná doprava použitelná	Ano	Ne	Zdravotní důvod	Nevlastním automobil/jiný dopravní prostředek	Vyhovující nabídka spojení VD v čase příjezdu/odjezdu do/z areálu/oblasti	Interval spojení	Přímá linka/spoje	Výše jízdného	Ano	Ne
Instituce	1	7	8	2	1	0	1	2	3	0	7	0	0	0	1	2	0	1	0	1	5
Dětské hřiště / Inline bruslení	7	10	5	6	5	4	3	5	5	1	14	0	0	0	5	0	0	1	0	0	6
Dům služeb	1	1	0	5	4	1	1	1	4	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HZS	1	6	5	1	1	0	0	0	1	0	7	4	0	0	0	2	0	0	0	1	2
Kavárna Srdcovka	0	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krajská hygienická stanice	15	25	8	37	10	8	3	7	10	1	33	0	0	0	17	3	1	2	0	8	
Krajská knihovna	0	3	1	0	2	1	1	1	1	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krajský úřad - budova A	2	3	0	0	2	1	1	2	2	1	3	1	1	1	1	0	0	0	0	0	2
Krajský úřad - budova B	1	1	0	1	1	1	1	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Krajský úřad - budova C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krajský úřad - budova D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krajský úřad - budova Z	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Policie ČR	0	2	0	6	2	1	0	2	1	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ŘSD	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Úřad práce	1	3	1	0	1	0	0	0	1	1	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	3
Jiné / nevyplněno	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Vzhledem ke skutečnosti, že někteří respondenti uvedli jako cíl cesty vícero institucí, není možné sečíst statistiky za instituce, jelikož by se jednalo o duplicitu. Celkové počty jsou určeny bez rozlišení cílů.																					
Celkem	31	47	17	58	29	19	13	19	22	7	62	49	3	1	22	4	2	3	0	10	17
Četnost charakteru návštěv											Četnost cestujících VHD, kteří uvedli příslušný důvod										
20,0%	30,3%	11,0%	37,4%	28,2%	18,4%	12,6%	18,4%	21,4%	6,8%	60,2%	2,9%	62,9%	11,4%	5,7%	8,6%	0,0%					

6.2.1. Zdroje vyjíždky



Obrázek 25: Návštěvníci přijíždějící do AKI

Mapa s lokacemi odkud návštěvníci vyjíždí do AKI je v příloze F.3.

Situace návštěvníků z okolí Karlových Varů je zachycena na obrázku č. 25. Z výsledků vyplývá, že značná část návštěvníků z města využívá udržitelnou mobilitu – tedy veřejnou hromadnou dopravu, pěší docházku nebo jízdní kolo. Tento trend je patrný zejména u návštěvníků z centrálních a přilehlých městských částí, kde je dostupnost areálu krajských institucí (AKI) pomocí MHD relativně dobrá.

Z celkového pohledu je zřejmé, že naprostá většina návštěvníků pochází z Karlových Varů a jejich bezprostředního okolí. To potvrzuje i relativně nízký podíl návštěvníků z regionálních měst jako je Ostrov či Cheb – tyto oblasti generují pouze marginální množství návštěv. Hlavním důvodem je pravděpodobně skutečnost, že služby poskytované v AKI jsou využívány obyvateli města Karlovy Vary, případně klienty s lokální působností.

6.3. Postřehy od zaměstnanců a návštěvníků

Na základě otevřených odpovědí zaměstnanců a návštěvníků AKI byly identifikovány opakující se podněty, které se dotýkají každodenního fungování dopravy, pohybu osob i celkové kvality prostředí v areálu. Níže uvedený seznam shrnuje nejčastější postřehy, návrhy a stížnosti, které respondenti zmiňovali v rámci dotazníkového šetření:

- Nedostatek parkovacích míst
- Návrhy na výstavbu parkovacího domu
- Zlepšení VHD
- Nevyhovující intervaly spojů MHD
- Zlepšení návaznosti spojů MHD

- Přímé spoje do AKI z okolních měst (Sokolov, Chodov, Ostrov)
- Zavedení firemní dopravy / zaměstnaneckých autobusů
- Zvýšení bezpečnosti a osvětlení
- Vyhrazení parkovišť zaměstnancům (závory)
- Podpora cyklistiky – stojany, kolárny, cyklonapojení
- Změna tarifní politiky MHD (vysoké jízdné)
- Zlepšení systému řízení a organizace parkování
- Zavedení bezpečnostních kamer
- Nevyhovující kvalita ploch a dlažby
- Chybějící přechody pro chodce
- Zlepšení pěších napojení a chodníků
- Požadavek na lepší informování – jízdní řády, navigace

7. Závěr a doporučení

Studie dopravního chování a dostupnosti Areálu krajských institucí (AKI) přinesla komplexní pohled na současný stav dopravní obsluhy tohoto území, možnosti parkování, pěší a cyklistické infrastruktury a využívání veřejné dopravy. V jednotlivých kapitolách byly zhodnoceny klíčové složky dopravního systému areálu a identifikovány hlavní problémy i potenciál pro zlepšení.

Dopravní obslužnost

AKI je napojen výhradně na městskou autobusovou dopravu. Dominantní zastávkou je „Krajské instituce“, obsluhovaná linkami č. 1, 6 a 16. Přestože počet spojů je relativně vysoký, dopravní nabídka trpí komplikovaným vedením linek, horší návazností a nejasnou orientací pro cestující. Výsledky dotazníků ukazují, že část zaměstnanců by byla ochotna využít veřejnou dopravu, pokud by došlo ke zlepšení četnosti, tras a návaznosti spojů.

Kapacitní posouzení a provozní problémy

Kapacitní posouzení ukázalo, že největší zátěž v dopravním systému AKI vzniká v období 14:00–15:30, tedy po konci pracovní doby. Dochází ke krátkodobému zahlcení některých křižovatek, zejména severovýchodního výjezdu u Úřadu práce. Posun konce pracovní doby v některých institucích o 10–15 minut by mohl vést k rozproštění dopravní špičky a lepšímu využití stávající kapacity. Dále je doporučeno zrealizovat dopravní napojení směrem k OC Tesco a přímému výjezdu na dálnici D6.

Parkování

V areálu je sice přes 950 parkovacích míst, ale jejich obsazenost v běžný pracovní den přesahuje zpravidla 90 %. Dochází k parkování mimo vyznačená místa, blokování průjezdů a porušování předpisů. Mnoho zaměstnanců a návštěvníků upozorňuje na nedostatek kapacity a nevhodné rozmístění parkovišť. Opakovaně se objevuje požadavek na výstavbu parkovacího domu nebo přísnější regulaci vjezdu a parkování (např. formou závor pro zaměstnance).

Pěší a cyklistická infrastruktura

Pěší infrastruktura v areálu je pouze částečně vyhovující – chybí zde přechody pro chodce, povrchy jsou místy ve špatném stavu a neexistuje logické vedení tras. Některé stezky jsou vyšlapané a vyžadují přeměnu na chodníky. Cyklistická infrastruktura prakticky neexistuje – stojany pro kola jsou rozmístěny pouze v několika místech. Potenciál pro rozvoj cyklistiky v lokalitě je přitom vysoký.

Veřejný prostor a vybavenost

V areálu chybí lavičky mimo zastávky MHD a dětská hřiště, což je pro osoby se sníženou schopností pohybu zásadní nedostatek. Problémem je také nedostatečné osvětlení v některých částech a zaclánějící vegetace. Informační a navigační systém je nekoordinovaný – existují různé typy značení, jejich rozmístění je nelogické a část z nich je skryta za stromy nebo jinými překážkami. Z hlediska celkové orientace a komfortu návštěvníků je proto nutné navrhnout nový jednotný informační systém.

Dojízdka zaměstnanců

Z analýzy dotazníkového šetření vyplývá, že naprostá většina zaměstnanců dojíždí do AKI autem (87,5 %). Využívání VHD je výrazně nižší a koncentruje se zejména na městské části s přímým spojením – např. centrum KV, Rybáře nebo Drahovice. Z relativně blízkých měst (Chodov, Sokolov, Ostrov) využívá VHD jen nízký podíl zaměstnanců (1–3 %), přestože by potenciál pro lepší napojení existoval. Hlavními důvody nízkého využívání VHD jsou nízká frekvence, nutnost přestupů a dlouhá jízdní doba. Návštěvníci vykazovali relativně podobné chování jako zaměstnanci.

Postřehy uživatelů

Respondenti ve svých podnětech nejčastěji uváděli: nedostatek parkovacích míst, špatnou dostupnost VHD, potřebu přímých spojů, zvýšení bezpečnosti, chybějící infrastrukturu pro cyklisty, zlepšení navigace a požadavek na výstavbu parkovacího domu. Objevily se také návrhy na zavedení firemní dopravy či zaměstnaneckých autobusů.

Závěrem lze konstatovat, že současný dopravní systém v areálu krajských institucí vyžaduje soubor opatření napříč jednotlivými druhy dopravy. Klíčovými oblastmi zůstávají zlepšení dopravního napojení, veřejné dopravy, organizace parkování, pěší a cyklistické infrastruktury a celkové kultivace veřejného prostoru. Potenciál ke zlepšení je vysoký – realizace doporučení může významně přispět ke komfortu a bezpečnosti všech uživatelů AKI.