

Dopravní průzkum v areálu krajských institucí Manažerský souhrn

Zpracovatel dopravního průzkumu:

RNDr. Michal Kowalski

Zpracovatel manažerského souhrnu:

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor regionálního rozvoje



srpen 2025

1. Úvod

Periferní poloha areálu krajských institucí ve vztahu k centru města a jeho nedostatečná obsluha veřejnou dopravou vede k preferenci individuální automobilové dopravy, jak u zde pracujících zaměstnanců, tak i u jeho návštěvníků.

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

Výsledky průzkumu umožnily identifikovat hlavní dopravní toky, vytíženost parkovacích ploch, úroveň dostupnosti veřejné dopravy a kvalitu pěší a cyklistické infrastruktury. Součástí výstupu jsou rovněž návrhy opatření, která mohou přispět k dosažení současného kvalitativního standardu areálu krajských institucí, ke zvýšení jeho atraktivity, funkčnosti a celkové efektivity dopravního řešení v areálu.


2. Sčítání dopravy

Po Závodní ulici projede ve sledovaném časovém rozmezí (od 5:45 do 19:00 hodin) 5100 až 6000 automobilů denně. Z toho téměř 50 %, tj. 2050 až 2700 vozidel zajíždí do areálu krajských institucí. Z kapacitního posouzení křižovatek na vjezdech do areálu (křižovatka u ŘSD a křižovatka u Úřadu práce) vyplynul poznatek, že zejména v odpoledních špičkách, kdy zaměstnanci hromadně opouštějí areál, dochází na křižovatce před Úřadem práce ke zhoršení úrovně kvality dopravy se střední dobou zdržení 21,29 sekund.



přes 2000
vozidel denně
vjíždí do areálu
krajských
institucí

Vzhledem k tomu, že se v areálu nachází také výjezdová stanice zdravotnické záchranné služby, je doporučeno instalovat výstražné signalizační zařízení u výjezdu na hlavní silnici a na příslušných křižovatkách v rámci areálu krajských institucí. 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 komunikace v ose Úřadu práce – Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje, která představuje jeden z hlavních výjezdových směrů z areálu.

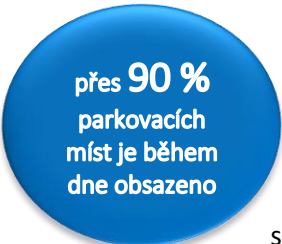


úprava křižovatky
u Úřadu práce

3. Analýza parkování

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.



přes 90 %
parkovacích
míst je během
dne obsazeno

Pokud neuvažujeme tolerovaná nevyznačená stání za Záchranou službou a místa ZTP, 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 vede k zahlcení systému a častějšímu výskytu nežádoucího stání mimo vyhrazené prostory, blokování průjezdů a průchodů a porušování předpisů. Nejvíce se tento problém projevuje v poledních hodinách v okolí Domu služeb, kdy místní stravovací provoz vydává obědy.

Dočasným řešením problému by mohlo být vybudování regulérního parkoviště na ploše za Záchranou službou, kam by mohlo být přesunuto parkování zaměstnanců (např. hasičského záchraného sboru). Tím by došlo k uvolnění prostoru kolem Domu služeb a následně by mohlo být snáze regulováno nedovolené parkování v jeho okolí. Dlouhodobým řešením problémů spojených s parkováním v areálu krajských institucí se jeví vybudování parkovacího domu s dostatečnou kapacitou a dále režim a regulace vjezdu na některá parkoviště.

organizace
parkování, stavba
parkovacího domu

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.

52 spojů
MHD přijíždí
z centra
města

MHD přijelo ve sledovaném období do areálu průměrně 383 osob denně a odjelo průměrně 318 osob.

Dominantní zastávkou v oblasti je autobusová zastávka „Krajský úřad“, která je obousměrná a tvoří hlavní uzel pro příjezd i odjezd cestujících z areálu. Na této zastávce zastavují linky městské hromadné dopravy č. 1, 6, 16 a 1× denně spoj linky 411440 na trase Cheb – Sokolov – Karlovy Vary. Druhou zastávkou v oblasti je autobusová zastávka „Říční“. Linky projíždějící areálem krajských institucí nabízejí směrem do centra celkem 51 spojů a směrem do Tašovic 52 spojů, přičemž dominantní je v obou případech linka č.1, která poskytuje 31 spojů do centra a 30 spojů do Tašovic. Autobusy

Během dopravního průzkumu bylo v oblasti veřejné hromadné dopravy identifikováno několik problémů. 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 krajských institucí 21 spoji denně, zatímco její hlavní trasa přes zastávku Plzeňská je obsluhována 56 spoji denně. V případě dočasného čekání spojů parkují autobusy v zóně zákazu stání.

Pro zvýšení kvality dopravní obslužnosti a umožnění dočasného stání autobusů, které se v areálu obracejí, je vhodné uvažovat o stavební nebo organizační úpravě autobusové zastávky ve směru do centra, protože délka nástupní hrany je nedostatečná, což vede k tomu, že cestující nastupují a vystupují mimo oficiální vyznačený prostor zastávky, z prostoru vjezdu na parkoviště, kde navíc dochází ke snížení výškové úrovně plochy pro chodce, a tedy ke zhoršení bezbariérového komfortu.

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. Využívání veřejné dopravy by umožnilo zlepšení četnosti, zjednodušení linkových vedení a návaznost spojů.

úprava zastávek,
úprava linek MHD

5. Infrastruktura pěší a cyklistické dopravy

V areálu krajských institucí je podél obslužných komunikací vybudována rozsáhlá síť chodníků pro pěší, která zajišťuje 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). 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.




pěší a
cyklisté
nejsou
prioritou

Cyklistická infrastruktura v areálu prakticky neexistuje. Jediným prvkem je šest venkovních stojanů pro jízdní kola a několik špatně přístupných stojanů pro kola / koláren zaměstnanců uvnitř jednotlivých objektů.

Z hlediska plánování infrastruktury pro aktivní mobilitu je vhodné zvážit vybudování stezek pro pěší a cyklisty mj. v místech vyšlapaných pěšin. Tyto trasy jsou pravidelně využívány a jejich zpevnění by přispělo ke zvýšení bezpečnosti, komfortu i odolnosti komunikací vůči klimatickým vlivům. Areál krajských institucí je také potřeba napojit na síť okolních cyklotras a pěších komunikací.

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.



přechody pro chodce,
stezky pro cyklisty

V areálu krajských institucí je také na několika místech rozmístěno značení informačního a navigačního systému, přičemž v současnosti existují dva základní typy. Jedná se o tmavě hnědé směrové cedule, umístěné při příjezdu do areálu a o bílé informační totemy, které se vyskytují uvnitř areálu. Zpracovatel

průzkumu doporučuje vytvořit jednotný návrh nového informačního systému, který bude přehledný a vizuálně konzistentní, zohlední potřeby pěších i řidičů a bude strategicky rozmístěn v rámci hlavních vstupů a komunikačních uzlů a zvýší orientační komfort v celém areálu.

Na základě terénního šetření byly zjištěny málo, nebo vůbec neosvětlené plochy, které by si zasloužily doplnění veřejného osvětlení. Doplnění osvětlení v těchto plochách by zvýšilo orientační komfort, subjektivní pocit bezpečí a prevenci přestupků.

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. Celkem bylo získáno 547 vyplněných dotazníků od zaměstnanců jednotlivých institucí v areálu (což je cca 46 % z celkového počtu zaměstnanců v areálu) a 148 vyplněných dotazníků od návštěvníků jednotlivých institucí v areálu krajských institucí.

6.1. Průzkum zaměstnanců

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 %).

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.

Mezi hlavní důvody, proč zaměstnanci nedojíždějí do práce veřejnou hromadnou dopravou, patří 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.



87,5 %
zaměstnanců
jezdí do práce
autem

Mezi důvody, proč zaměstnanci pravidelně využívají veřejnou dopravu, patří 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.


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 budov 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.

V rámci dotazníkového šetření byli zaměstnanci dotázáni na místo svého výjezdu do areálu krajských institucí. Celkem bylo identifikováno 88 různých lokalit – obcí nebo městských částí Karlových Varů. Je patrná výrazná koncentrace dojíždějících podél osy Sokolov – Chodov – Karlovy Vary – Ostrov. Z ostatních lokalit dojíždí obvykle méně než 10 zaměstnanců.

Z výsledku šetření vyplývá, že vylepšením linkového vedení a integrace by bylo možné zvýšit využití veřejné hromadné dopravy nejen v rámci města Karlovy Vary, ale i ze spádových měst jako Sokolov, Chodov a Ostrov.

6.2. Průzkum návštěvníků

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.



přes 60 %
návštěvníků
jezdí do areálu
autem

Mezi hlavní důvody, proč návštěvníci nevyužívají veřejnou hromadnou dopravu, dominovala potřeba vyšší flexibility (60,2 %). S odstupem následovaly důvody jako nevhodné časy spojů (28,2 %), dlouhá cestovní doba (21,4 %) a nízká frekvence spojení a špatná návaznost MHD na regionální linky (18,4 %).

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

Z výsledků šetření také vyplynulo, že by bylo vhodné rozšířit počet cyklostanů v areálu, případně doplnit bezpečnostní prvky jako kamerový dohled, cykloboxy nebo kolárny.

Naprostá většina návštěvníků pochází z Karlových Varů a jejich bezprostředního okolí. To potvrzuje i relativně nízký podíl návštěvníků z ostatních měst jako je Ostrov, Sokolov či Cheb – tyto oblasti generují pouze marginální množství návštěv. Značná část návštěvníků z města využívá udržitelnou mobilitu – tedy veřejnou hromadnou dopravu, pěší docházku nebo jízdní kolo.

6.3. Postřehy od zaměstnanců a návštěvníků

Na základě otevřených odpovědí zaměstnanců a návštěvníků areálu krajských institucí byly identifikovány opakující se podněty, které se dotýkají každodenního fungování dopravy, pohybu osob i celkové kvality prostředí v areálu:

- Nedostatek parkovacích míst
- Návrhy na výstavbu parkovacího domu
- Zlepšení veřejné hromadné dopravy
- Nevyhovující intervaly spojů MHD
- Zlepšení návaznosti spojů MHD
- Přímé spoje do areálu krajských institucí 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

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 areálu krajských institucí.

CÍLEM je kultivace veřejného
prostoru a zvýšení komfortu
zaměstnanců i návštěvníků areálu

Kompletní dokumentace (textová + grafická část) je přístupná online: <https://www.kr-karlovarsky.cz/temata/rozvoj-regionu-uzemni-planovani/uzemni-planovani/dokumentace-kraje/dopravni-pruzkum-v-arealu-krajskych-instituci-2025> (kr-karlovarsky.cz → Témata → Rozvoj regionu a územní plánování → Územní plánování → Dokumentace kraje → Další pořízené studie a podkladové dokumentace kraje).