

Průvodní zpráva

Koncepce veřejné dopravy v Červeném Kostelci

Objednavatel: Město Červený Kostelec,
Nám. T. G. Masaryka 120, 549 41 Červený Kostelec

Zpracovatel: Ing. arch. Marek Wajsar,
Lipky 1283, 549 41 Červený Kostelec

Autorský tým: Ing. arch. Marek Wajsar, Bc. Tereza Čuhaničová

Stupeň dokumentace: ověření investičního záměru

Datum: 8. října 2014

Úvod

Myšlenka nového uspořádání veřejné dopravy v Červeném Kostelci vychází ze studie „Vize rozvoje města“, která byla zpracována v září 2012 jako podklad pro návrh nového územního plánu Červeného Kostelce. V té se počítá s uvolněním plochy stávajícího autobusového nádraží v centru města a s dostavbou bloku městských domů v proluce jižně od náměstí T. G. Masaryka. Obsluha centra města veřejnou dopravou má být řešena zastávkovým zálivem v jedné z ulic přiléhajících k náměstí. V prostoru před nádražím ČD má vzniknout nový autobusový terminál, kde bude prostor pro odstavení autobusů linek, které v Červeném Kostelci končí.

Širší vztahy

Organizace autobusové dopravy

Z hlediska organizace spojů autobusové dopravy je třeba jednotlivé linky rozlišit na dvě základní skupiny. Autobusové spoje, které Červeným Kostelcem projíždějí, zůstanou prakticky bez změny s tím rozdílem, že by měly zastavovat i před nádražím ČD. Linky, které v Červeném Kostelci končí, nově zastaví v centru města a budou pokračovat na nový autobusový terminál před nádražím ČD, kde bude prostor pro odstavení vozidel v sedlech jejich jízdních řádů. Některé linky budou tedy oproti dosavadnímu stavu prodlouženy až k nádraží ČD. S tím je třeba počítat při přípravě smluv na veřejnou dopravu, kterou objednává Královéhradecký kraj.

Umístění nové zastávky v centru města

Z hlediska dopravní obslužnosti města jako celku se jeví jako ideální umístění autobusové zastávky v ul. 17. listopadu ve vazbě na prostranství mezi školami. Toto řešení bylo ověřováno v rámci přípravy architektonické studie prostranství mezi školami, avšak z důvodu nedostatečného profilu této ulice ho není možné realizovat.

Další možností pro umístění bus zastávky v centru města je ulice 5. května – konkrétně prostor před prodejny Penny a Konzum. V tomto místě by byl dostatečný prostor za předpokladu, že by došlo k redukci jedné řady parkování před prodejny. Právě tento předpoklad se však v současnosti jeví jako nereálný z důvodu majetkoprávních vztahů k dotčeným pozemkům.

V této koncepci bylo navrženo a ověřeno umístění nové zastávky v ulici 5. května při jejím zaústění do náměstí T. G. Masaryka.

Podmiňující předpoklady řešení

Realizace nových autobusových zálivů v ul. 5. května předpokládá především mírnou přeložku této komunikace a její nové zaústění do náměstí T. G. Masaryka. Posun osy komunikace v ulici 5. května tedy váže na nové dopravní uspořádání náměstí. Počítá se s řešením, které bylo navrženo v diplomní práci arch. Wajsara z r. 2008 a dále ověřeno ve studii řešení náměstí arch. Kokeše z r. 2011. Toto nové dopravní uspořádání je však podmíněno zaslepením event. zjednosměrněním ul. Manž. Burdychových v úseku mezi křižovatkou s ulicí Koubovka a náměstím T. G. Masaryka.

Další podmiňující investicí je vybudování kruhového objezdu na křížení ulic 5. května a Gen. Kratochvíla. Je totiž třeba zajistit místo pro otáčení autobusů v centru města pro spoje, které z časových důvodů nemohou využít autobusový terminál před nádražím ČD.

Dále bude nutné řešit parkování tahačů a návěsů, které v současné době využívají prostor před nádražím ČD. Požadavek na řešení tohoto problému je součástí zadání nového územního plánu Červeného Kostelce.

Situace navrhovaných autobusových zastávek v centru města

Přemístěním autobusového nádraží se otevírá cesta k smysluplné dostavbě bloku městských domů jižně od náměstí T.G.M. v ulici 5. května. Řešení samotného bloku domů není předmětem této koncepce, avšak jeví se jako logické, že by vnitroblok směrem na jih mohl být koncipován jako klidový prostor – park, který bude ležet v zajímavé poloze na pomezí centrálního městského prostoru a rezidenční vilkové čtvrti. Ze severu bude přiléhat k městské ulici 5. května. Nově utvářená uliční čára je situována tak, aby umožnila umístění dostatečných chodníků vč. alejové zeleně a zároveň dvou zálivů autobusových zastávek v každém směru. Počty zastávek vyplývají z požadavků krajského úřadu Královéhradeckého kraje, odboru dopravy. Obsluha domů při severní straně ulice bude řešena částečně přímo z vozovky a částečně z pojezdného chodníku.

Situace autobusového terminálu před nádražím ČD

Z analýzy prostojů a jízdnicí řádů jednotlivých linek, kterou provedl Mgr. Domimik Prymš z Odboru dopravy KÚ Královéhradeckého kraje, vyplývají následující počty autobusových stání: Do prostoru před nádražím ČD je třeba umístit celkem 3 odjezdová stání, jedno příjezdové stání a 3 odstavná stání. Návrh uspořádání nového autobusového terminálu je zpracován ve dvou variantách.

Varianta A

První varianta je řešena ideálně z pohledu cestujících a takřka bez kompromisů. Počítá s umístěním krytého nástupiště autobusů v těsném sousedství stávající nádražní budovy ČD a zároveň proti železničnímu nástupišti. Navržené řešení by umožňovalo přestup mezi oběma druhy dopravy tzv. suchou cestou a zároveň při dodržení co možná nejkratších docházkových vzdáleností. Nádražní budova i s jejím zázemím by mohla sloužit všem cestujícím a event. i řidičům autobusů. Novému dopravnímu terminálu by však musely ustoupit budovy skladiště i stávající nevyužívané vodárny. Jižně od nástupiště se navrhuje nový park. Parkování osobních automobilů je navrženo jednak severně od nádražní budovy a jednak podél ulice vedoucí k nádraží. Parkovací stání přímo před nádražní budovou se uvažují jako krátkodobá typu „kiss and ride“.

Dále se navrhuje využití stávajícího parku před nádražím ČD, který by bylo vhodné získat do majetku města. Je kompoziční i funkční výhodou, že osa parku navazuje na nový hlavní vstup k nástupištím vlaků a autobusů.

Varianta B

Druhá varianta počítá se zachováním stávající budovy vodárny. Výhodou tohoto řešení jsou evidentně nižší náklady na realizaci dopravního terminálu. Rizikem je však nejistá budoucnost budovy vodárny, která je v současné době prakticky nevyužívaná. V případě realizace této varianty by bylo vhodné nalézt pro tuto budovu nové adekvátní využití. V opačném případě by se jevílo prodloužení docházkových vzdáleností a celkově nevýhodná situace nového autobusového terminálu vůči nádraží ČD jako nesmyslné.

Závěr

Realizace předložené koncepce sice vyžaduje podniknutí řady dílčích zásahů a investic, avšak přináší zároveň řadu výhod. Prvním pozitivem je zvýšení četnosti spojů mezi centrem města a nádražím ČD, které je vůči němu v nevýhodné pozici. Významné pro vzhled a fungování centra města je uvolnění plochy po stávajícím autobusovém nádraží a její otevření pro skutečně „městské řešení“. Odpadne zároveň z urbanistického pohledu diskutabilní zajištění autobusů do vnitřku rezidenční zóny. V neposlední řadě bude přínosem také důstojný prostor před nádražím ČD, který je pro mnohé vstupní branou do města.

Lze doporučit doplnění předložené koncepce o analýzu dopravy v klidu v širším centru města a návrh jejího řešení. Následně bude možné navrhnout konkrétní uspořádání jednotlivých městských prostor v centru města. V případě přednádražního prostoru je nutné jednat s vlastníky dotčených nemovitostí o jejich odkupu do majetku města, zvážit možnosti případného využití bývalé vodárny a rozhodnout ve prospěch jedné z předložených variant.