

Parametry Generel dopravy města Ostrov

1 ÚVOD

Dokument „Generel dopravy ve městě Ostrov“ (dále jen „generel dopravy“ nebo „GD“) se stane jedním ze strategických dokumentů města Ostrova. Bude součástí plánování udržitelného rozvoje města, a proto musí být zpracován v souladu s dalšími záměry města a respektovat aktuálně platné celostátní i nadnárodní legislativní akty. Časový horizont, pro který bude dokument zpracován, bude 10 let s tím, že pro období 5 let bude navržena etapa realizace prioritních opatření.

Výstupem generelu dopravy bude základní dopravně-inženýrský dokument v oblasti rozvoje městské dopravy, který identifikuje hlavní problémy a potřeby města a jeho obyvatel, navrhne opatření k řešení těchto problémů a naplnění cílů dopravní politiky města. V rámci analytické části bude uskutečněna řada dopravních průzkumů, rozbor stávajícího dopravně-bezpečnostního stavu a dotazníkové šetření, které bude mít za úkol zmapovat dopravní chování obyvatel města. Na základě těchto podkladů budou navržena řešení dopravních problémů s cílem dosažení bezpečnosti a plynulosti dopravy, řešení dopravy v klidu, snížení znečištění ovzduší, hluku, spotřeby energií, zlepšení účinnosti přepravy osob, zlepšení kvality městského prostředí ve prospěch občanů. Součástí dokumentu bude také návrh a plán rekonstrukcí, optimalizací a souvislých oprav dopravní infrastruktury města.

Generel dopravy bude vycházet z nově zpracovaných pasportů majetku města z roku 2019 a bude v souladu se Strategickým plánem města Ostrova a naplňovat Opatření B 1.1 – Zajistit efektivní řízení města jako instituce. Dále bude vycházet z Plánu dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje na období let 2016 – 2028 a Koncepci rozvoje dopravní infrastruktury Karlovarského kraje.

Zpracovaný generel dopravy má splňovat tyto podmínky:

- bude řešit dopravu na území města (včetně místních částí) jako komplex kooperujících dílčích částí dopravního systému představovaných hromadnou, automobilovou, pěší a cyklistickou dopravou, včetně vazeb na potřebu parkovacích míst;
- bude optimalizovat dopravní řešení zejména městského centra a obytných oblastí s cílem omezit nežádoucí zbytnou dopravu v těchto oblastech;
- bude definovat účelné podmínky pro zavádění všech ekologicky přijatelných forem dopravy na území města a v maximální možné míře specifikovat stávající příčiny jejich nedostatečného rozvoje, včetně řešení lokalit rizikových z hlediska bezpečnosti;
- zohlední potřeby osob se sníženou schopností orientace a pohybu v procesu dopravy;
- bude formulovat možnosti dalšího rozvoje dopravní infrastruktury města (priority, rozvojové plochy).

Územní rozsah zaměření dokumentu:

- území vymezené správní/katastrální hranicí města Ostrova včetně místních částí.

Dokument bude rozdělen do dvou základních částí, na analytickou a návrhovou část. Analytická část včetně SWOT analýzy zahrne analýzu jednotlivých dopravních systémů v území, popíše stávající stav a uvede prognózu s posouzením vývoje. Součástí této etapy prací budou dopravní průzkumy a tvorba dopravního modelu. Návrhová část bude obsahovat strategickou koncepci rozvoje dopravy ve městě s vazbou na spádová území. Na základě scénářů vývoje budou

Příloha č. 4

navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajícího ze závěrů analytické části. Návrhová část bude projednána s dotčenými subjekty, s orgány města a s veřejností. Výsledný dokument bude zahrnovat veškeré úpravy vyvolané výsledky vypořádaných stanovisek dotčených subjektů a veřejnosti.

2 ANALYTICKÁ ČÁST - STRUKTURA A OBSAH

2.1 Úvodní analýza relevantních dokumentů

- prověření souladu územně plánovací dokumentace města s Konceptí rozvoje dopravní infrastruktury Karlovarského kraje;
- inventarizace dílčích dokumentů pro rozvoj dopravní sítě (dopravně inženýrské studie);
- charakteristika dopravní infrastruktury města navržené v konceptu ÚP;
- rešerše dalších relevantních podkladů pro získání informací o externích vlivech na stav dopravy ve městě Ostrov, včetně předpokládaného vývoje (vnější dopravní síť).

2.2 Širší dopravní a urbanistické vazby; charakteristika poptávky po mobilitě

- základní demografické údaje, socioekonomický profil území;
- vymezení a popis území, spádové oblasti města;
- celková charakteristika prostorového uspořádání dopravní infrastruktury v návaznosti na nadřazený systém;
- analýza dopravního chování - poptávka po mobilitě.

2.3 Automobilová doprava – základní komunikační síť

- základní komunikační skelet, stav komunikační sítě, funkční zatřídění;
- probíhající a případná plánovaná rekonstrukce a výstavba;
- výkonnost komunikační sítě - hustota provozu, kapacitní posouzení, rezervy;
- organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti;
- dopravní závady a problémy;
- nehodové lokality;
- připravenost dopravní obslužnosti průmyslové zóny;
- výhledové záměry, propojení s místními částmi a přilehlými obcemi.

2.4 Veřejná hromadná doprava

- veřejná osobní silniční doprava;
- veřejná osobní železniční doprava;
- vedení linek, posouzení stavu a rozmístění zastávek, dosažitelnost, kvalita pěších přístupů;
- služby pro osoby s omezenou pohyblivostí a orientací;
- informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě;
- závady a problémy.

2.5 Doprava v klidu

- rozmístění parkovacích a odstavných stání na terénu vč. kapacity;
- počty parkovacích míst dle typu stání (vyhrazené, placené, volné atd.);
- regulace statické dopravy;
- technologie obsluhy parkovišť (parkovací automaty, atd.);

Příloha č. 4

- odstavování a parkování nákladních automobilů, příp. autobusů;
- bilance nabídky a poptávky dle uživatelů ve vybraných oblastech (centrální část, poliklinika, u vícepodlažních obytných objektů, využití nabídky);
- závady a problémy, oblasti s největšími problémy v oblasti statické dopravy.

2.6 Cyklistická doprava

- současná síť cyklistických komunikací vč. jejich kvality a vybavení doprovodnou infrastrukturou;
- vazba na regionální a nadregionální síť;
- problematické úseky a lokality – důraz na bezpečnost, nehodová místa;
- výhledové záměry – vyhodnocení možností města v budování cyklostezek a propojení cyklotras.

2.7 Pěší doprava

- hlavní pěší tahy – páteřní komunikace, jejich stav;
- bezbariérová řešení;
- přechody pro chodce;
- pěší zóny, obytné ulice;
- dostupnost veřejné infrastruktury města (služby, obchody);
- závady a problémy.

2.8 Dopravní průzkumy

Výchozím podkladem pro stanovení intenzit dopravy budou data z posledního celostátního sčítání dopravy. Pro zpřesnění dat bude provedeno sčítání intenzit na křižovatkách a profílech na komunikační síti, v souladu s Technickými podmínkami MD č. 189. Volba lokalit pro dopravní průzkumy bude provedena na základě průzkumu in situ a expertního úsudku zpracovatelem dokumentu.

Křižovatkový a profilový průzkum

- automobilová doprava;
- záznam křižovatkových pohybů včetně intenzit pěších proudů;
- průzkum cyklistů bude proveden jen na vybraných komunikacích a stávajících cyklostezkách a cyklotrasách.

Kordonový průzkum

- automobilová doprava;
- stanoviště na kordonu řešeného území pro stanovení intenzity tranzitní, cílové a zdrojové dopravy.

Průzkum statické dopravy

- průzkum aktuální nabídky a poptávky (obsazenost) odstavných a parkovacích stání na komunikacích a parkovištích;
- v centru města a kolem vícepodlažních obytných objektů (dle znalosti a požadavku města), bude za účelem rozlišení typu poptávky (návštěvník, obyvatel, zaměstnanec) proveden průzkum zápisem RZ stojících vozidel v běžný pracovní den (6 -20 hod., ve dvouhodinových intervalech).

Průzkum dopravního chování

- výběrové šetření v domácnostech zjišťující dopravní chování obyvatel Ostrova;
- realizace průzkumu dopravního chování dle certifikované metodiky na reprezentativním vzorku obyvatel

2.9 Problémové prvky, negativní vlivy dopravy

Problémové prvky definovat v členění pro jednotlivé druhy dopravy, s návrhem aktuálnosti řešení (priorit v rámci daného druhu dopravy), s rozdělením do tří obecných skupin:

- problémové prvky s převažujícím charakterem organizace s cílem maximalizovat využití stávající dopravní infrastruktury (regulace dopravy, zóny dopravního omezení, vyznačení cyklistických pruhů na vozovce, zlepšení organizace parkování, posouzení a návrh optimalizace dopravního značení, návrh objízdných tras při rekonstrukci mostů, aj.);
- problémové prvky s převažujícím charakterem rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury;
- problémové prvky s převažujícím charakterem dostavby stávající dopravní infrastruktury (výstavba nové komunikace, vybudování nové cyklistické trasy, chodníků, stezek aj.)

Nehodovost – vývoj dopravní nehodovosti dle jejich příčin v důsledku stavu stávající technické infrastruktury a dle podkladů MÚ Ostrov a Policie ČR, identifikace dopravně nehodových lokalit. Na základě intenzit dopravy a podkladů ze stávajících map zatížení životního prostředí budou vyhodnoceny oblasti s maximálními negativními vlivy hlukové a emisní zátěže na obyvatele.

2.10 SWOT analýza

Zhodnocení jednotlivých analyzovaných druhů doprav, jejich silné a slabé stránky (vnitřní parametry řešené problematiky) a identifikované příležitosti a hrozby (vnější podmínky řešené problematiky) v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury.

2.11 Dopravní model města

- unimodální statický makroskopický model znázorňující dopravní zatížení silniční automobilonou dopravou;
- cílem je získat výhledové intenzity dopravy i s přihlédnutím k případným plánovaným změnám na komunikační síti, a vytvořit tak prognózu dopravy ve městě;
- dopravní model bude pracovat se třemi základními scénáři:
 - stávající stav
 - krátkodobý výhled do roku 2031
 - dlouhodobý výhled do roku 2041
- výstupem tvorby dopravního modelu bude dokumentace modelu – souhrnná zpráva včetně zátěžových kartogramů.

2.12 Prognóza dopravy

- změny stávajícího dopravního zatížení vlivem růstu dopravního výkonu vzešlého z prognózy a posouzení vývoje demografie, mobility obyvatel a zaměstnanosti;
- změny stávajícího dopravního zatížení vlivem prognózované dostavby komunikační sítě a urbanizace území;

Příloha č. 4

- dopravní poptávka ve výhledu do roku 2031 a 2041;
- hodnocení základních scénářů.

3 NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1 Cíle, zásady zpracování a struktura návrhů

Cílem návrhové části je zpracování koncepce rozvoje dopravy v řešeném území, návrh změn dopravní infrastruktury na prognózované stavy a návrh na řešení zjištěných problémů a závad u jednotlivých druhů doprav.

Návrh bude zpracován pro výhled do roku 2031 s etapizací realizace prioritních opatření v horizontu 5 let.

Bude zhodnocena validita stávající dopravní infrastruktury vztažená k vytvořené prognóze. Formulace rizikového či krizového scénáře s ohledem na negativní nárůst zatížení komunikační sítě a vznik kongescí.

Bude zhodnocen a respektován kontext výhledových záměrů města Ostrova, především soulad se zpracovávaným „Strategickým plánem rozvoje města Ostrova“ a vytýčenými cíle regionálních a republikových rozvojových dokumentů pro oblast dopravy.

Každý koncepční návrh řešení pro jednotlivé druhy doprav bude strukturován takto:

- identifikace a stručné pojmenování identifikovaného problému;
- návrh cílového řešení, definování hlavních motivů návrhu;
- charakteristika jednotlivých konkrétních opatření;
- definice a návrh priorit;
- očekávaný efekt a přínos opatření;
- požadavky na koordinaci s jinými opatřeními;
- vazba na urbanizaci území (průmyslové zóny, oblast obytné zástavby atd.);
- posouzení z hlediska životního prostředí;
- návrhy na změny ÚP (včetně identifikace problémů v území – doplněno výkresovou částí);
- odhadovaná finanční náročnost uvedeného opatření.

V rámci každého druhu dopravy budou koncepční návrhy sdruženy do skupin takto:

- změny organizace a regulace dopravy bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury (dopravní management) - dopravní zklidňování, regulace na stávajících komunikacích, preference veřejné dopravy apod.
- modernizace dopravní infrastruktury – rozšiřování/zúžení/dostavby komunikací, přestavba křižovatek pro zvýšení bezpečnosti, kapacity a omezení zdržení, rekonstrukce zastávek a přestupních uzlů, omezení střetů mezi jednotlivými druhy dopravy: pěší, cyklistická, automobilová, veřejná hromadná doprava.
- návrhy nových prvků dopravní infrastruktury - budování nových komunikací, posouzení možností veřejné dopravy, výstavba cyklistické trasy, budování nových zastávek atd.
- Konkrétní opatření budou rozpracována v rozsahu potřebném pro prokázání reálnosti a pro definování požadavků na koordinaci s ostatními druhy dopravy či jinými funkcemi v území.

Příloha č. 4

3.2 Vytipované oblasti k řešení

3.2.1 Síť komunikací – automobilová doprava

- dopravní zklidňování, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, posouzení vhodnosti světelných signalizačních zařízení
- důraz na řešení dopravy v Městské památkové zóně;
- návrh dopravního řešení kritických lokalit
- návrh nových dopravních propojení
- napojení rozvojových ploch, obslužnost průmyslové zóny.

3.2.2 Hromadná doprava

- úpravy pro zvýšení kvality, rychlosti a atraktivity hromadné dopravy vč. ODIS;
- terminály, přestupní uzly.

3.2.3 Statická doprava

- důraz na řešení uvnitř Městské památkové zóny;
- problematická místa, řešení travnatých pásů (parkoviště, chodníky) a další, jež vzejdou z průzkumů;
- návrh ploch pro odstavná parkoviště pro osobní automobily, nákladní dopravu (posouzení potřeby, návrh lokality, systém parkování).

3.2.4 Cyklistická doprava

- koordinace cyklistické dopravy s ostatními druhy dopravy ve vztahu k dopravnímu zatížení stávajících komunikací, doplnění cyklopruhů apod.;
- návrh vedení nových cyklostezek a propojení cyklotras;
- vyřešení propojení společné stezky pro pěší + cyklo v lokalitě kruhový objezd;
- mobiliář pro cyklo dopravu (stojany, nabíjecí stanice, úschovny apod.).

3.2.5 Pěší doprava

- hlavní pěší tahy: kapacita, bezbariérovost;
- návrh řešení chybějících komunikací, nedostatečných komunikací, a propojení;
- úpravy pěších komunikací;
- úpravy přechodů, místa pro přecházení;
- bezpečné cesty do škol;
- doplnění městského mobiliáře – odpočinková místa na trasách.

3.3 Postup finalizace dokumentu

Součástí přípravy finálního dokumentu budou – dle podmínky projektu na participaci veřejnosti při jeho přípravě – veřejná projednání dle dále uvedeného schématu:

- fáze dokumentu k projednání:
 - analytická část spolu s konceptem návrhové části,
 - návrh finálního dokumentu;
- četnost projednání:
 - projednání v pracovní skupině zadavatele (dle potřeby),
 - projednání s veřejností (celkem minimálně 2 veřejná projednání);
 - projednání v orgánech města (seminář zastupitelů města).
- forma ukončení dílčího projednání: zápisem nebo protokolem.

4 POŽADOVANÝ VÝSTUP

- výstupem standardů generelu budou dokumenty, které budou sloužit k definování rozsahu činností, popisu postupů v oblasti správy, provozu, údržby, projektování
- standardy budou následně schváleny v orgánech města Ostrov (Rada města)

5 PŘEDÁNÍ OBJEDNATELI

- pracovní návrhy budou odevzdány v tištěné a digitální podobě 1x
- finální dokumentace bude odevzdána v tištěné podobě, barevně – v počtu 6 paré a v digitální podobě 1 x na digitálních nosičích CD nebo DVD
- dokumentace v digitální podobě bude odevzdána v těchto formátech:
 - vektorová data v GIS ESRI formátech SHP (EsriShapeFile) nebo geodatabáze, v souřadném systému S-JTSK, včetně vyplněné databázové části a s popisem datové struktury (metadaty),
 - vektorová data v CAD formátech PLN, DWG, DXF
 - výkresy PDF, min. 300 dpi,
 - textová část DOC(X) a PDF
 - tabulková část XLS(X) a PDF - případně prezentační část PPT(X)