



Dopravní studie města Ústí nad Orlicí

Hlavní východiska a impulsy pro pořízení nové dopravní studie:

- vize rozvoje města, zejména jeho centra a Perly, vyžaduje dopravní zásahy zásadního charakteru
- je třeba řešit náměty veřejnosti vzešlé z projektu Město pro lidi a návrhy zpracovatele Partnerství o.p.s.
- je třeba kvalitně zakomponovat cizí investici do nového vlakového nádraží do kontextu potřeb města
- rozsah dopravní studie je tematicky širší, než kdyby se studie zpracovávala jako součást územního plánu

Předpokládaný termín pořízení: 01 - 12/2012

Návrh zadání dopravní studie k diskusi:

Na městě ustavena **městská pracovní skupina**: P.Hájek, Z. Ešpandr, J.Kopáč, J.Šebrle, M.Košař, J.Polák.

Dopravní studie bude obsahovat **integrované řešení zejména těchto problémů**:

Dopravní opatření, týkající se centra města:

- vymezení centra města a zvláštního režimu pohybu motorových vozidel, cyklistů a parkování aut v centru, vymezení dopravních opatření na vjezdu do centra
- dopravní opatření pro snadný a bezbariérový pohyb pěších a cyklistů v centru města
- zklidnění centra (pěší zóna s případně vymezeným prostorem pro cyklisty místo kruhové křižovatky před Hernychovou vilou s vyvolanými úpravami režimu ulic ústících na tuto křižovatku, případně charakter ulic jako městských tříd s nepovoleným průjezdem, rozšířeným prostorem pro pěší a zpomalovacími prvky pro auta)
- dopravní napojení Perly
- nové dopravní řešení v lokalitě autobusového nádraží a před poštou s komfortnějším napojením náměstí pro pěší a lepším využitím tohoto prostoru
- řešení náměstí Svobody – rozšíření prostoru pro chodce a jasné vymezení prostoru pro auta a cyklisty
- dopravní zklidnění ostatních místních center města (místních částí města a svébytného sídliště Štěpnice) na podobných principech

Dopravní opatření pro komfortnější a bezbariérové propojení města pro cyklisty, in-line bruslaře a pěší, vymezení ulic určených preferovaně pro průjezd a objezd automobilové dopravy

- v návaznosti na projekt Město pro lidi vzít v úvahu koncept Partnerství o.p.s., vymezuující linie a toky spojené uzly, linie jsou rozděleny podle charakteru na:
 - o městské třídy (živé městské bulváry a promenády s obchody, kavárnami v centru, přívětivé pro chodce a cyklisty s velkým a výsadním prostorem pro ně, například ulice T.G.Masaryka nebo 17.listopadu)
 - o zklidněné (obytné) ulice (vhodné v lokalitách s převažující obytnou zástavbou, charakter promenády a s preferencí jiných než dopravních funkcí, například ulice Jilemnického a Polská)



- pěší propojení a pěší stezky (cesty a propojky pro pěší uvnitř města, například pěší propojka od kostela k Roškotovu divadlu a další)
 - cyklostezky (koridory nebo cyklopruhy pro bezpečnou jízdu na kole, například v ulici Moravské, Královéhradecké)
 - zelené stezky (přírodní koridory, určené pro volný čas, procházky, rekreaci a sport v přílehlých lokalitách města, využívající zejména historické a stávající cesty, podél Tiché Orlice nebo za letištěm)
- komfortní a bezpečné spojení pro pěší a cyklisty mezi městem a hlavním vlakovým nádražím, kvalitně navázat na státní projekt nového vlakového nádraží dalšími opatřeními a investicemi tak, aby nádraží fungovalo jako moderní dopravní terminál kombinující vlakovou, automobilovou a cyklistickou dopravu s komfortem pro pěší a bezbariérově
 - lepší napojení pro pěší a cyklisty sídliště Štěpnice, sídliště Dukla a místní části Knapovec
 - vytvoření stezky pro cyklisty a pěší do Černovíra v návaznosti na hotový úsek (avšak v komfortní šířce)
 - řešení nevhodných uzlů a bariér (zejména podchodu pod ulicí Moravskou úroňovým přechodem, odstranění krčku základní školy v ulici Komenského)
 - vybudování cyklostezky nebo vymezení pruhu pro cyklisty (a in-line bruslaře) podél ulice Moravské, Královéhradecké, Cihlářské a Popradské s cílem umožnit bezpečný pohyb cyklistů (a in-line bruslařů) na těchto frekventovaných dopravních trasách
 - navrhnout centrální turistické a cykloturistické body v přirozených lokalitách (nádraží, Perla,..)
 - vymezit ulice, které budou určeny preferovaně pro průjezd městem a místních částí a ulice určené preferovaně pro objezd, navrhnout bezpečná dopravní opatření pro tyto ulice zabraňující kolizím mezi chodci, cyklisty a auty, zohlednit potřeby autobusové dopravy

Dopravní opatření pro širší napojení města na okolí a využití rekreačního potenciálu okolí

- posouzení potřeby a reálnosti „malého obchvatu“, kterým by se napojila ulice Popradská na ulici Moravskou
- prověřit reálnost plánovaného „velkého“ obchvatu (cizí investice), zaneseného v územních plánech již dnes
- vyřešit lepší dopravní propojení cyklostezek ze směrů Letohrad, Česká Třebová a Brandýs n.Orl., tj. vyřešit kvalitní průjezd pro cyklisty a in-line bruslaře městem z těchto směrů
- vyřešit napojení města na externí historické cesty vedené krajinou a návrh na jejich obnovu za účelem jejich volnočasového a rekreačního využití (zejména východně v lokalitě za letištěm a podél Tiché Orlice)

Navrhnout priority, etapizaci a podmíněnost realizace navrhovaného dopravního řešení města

- realizovatelnost a podmíněnost závažnějších dopravních opatření, zejména realizace pěších zón před Hernychovou vilou nebo zásadního dopravního zklidnění této zóny, zákaz průjezdů přes centrum města (například zda je či není podmínkou malý nebo velký obchvat nebo zda řešením může být městský objezd po stávajících ulicích typu Čs. Armády, Tvardkovy a Letohradské)
- logická návaznosti na další opatření (zainvestování Perly apod.)

**SWOT analýza navrhovaného řešení**

- hlavní silné a slabé stránky navrhovaného řešení, jaké existují hrozby a jaké se otevírají příležitosti navrhovaného řešení

Riziková analýza navrhovaného řešení

Zaměřené zejména na rizikovost dvou pohledů:

- větší zatíženost ulic, určených pro průjezd nebo objezd (očekávaná obava obyvatel bydlících nebo pracujících podél těchto ulic)
- dopad omezujících dopravních opatření pro auta a zprísněný režim parkování v centru na návštěvnost centra (očekávaná obava obchodníků v centru)

Postup pořízení dopravní studie města:

Dopravní studie bude pravděpodobně pořízena jako součást nového/aktualizovaného územního plánu města a specifikace jejího obsahu bude zahrnuta do zadání výběrového řízení na zpracovatele územního plánu města.

Výhody a nevýhody tohoto způsobu pořízení:

1. Bude-li zhotovitel nového územního plánu současně pořizovatelem studie, nebude problém s koordinací a převzetím výsledků dopravní studie do územního plánu
2. Pořízení studie mimo územní plán formou samostatného výběrového řízení poskytuje zadavateli možnost mnohem adresnějšího zadání a kontroly než v rámci velké zakázky a možnost zadání specifik, které se běžně při zpracování územního plánu neobjevují. Forma samostatného pořízení studie umožňuje cíleně oslovit specialisty na danou problematiku.

Níže uvedené principy lze uplatnit do obou forem pořízení:

Zadání a výběr zhotovitele:

- připravit zadání dopravní studie ve spolupráci s externími odborníky:
 - o podrobný předmět (základ je zformulován výše)
 - o podmínky k zakomponování do výběrového řízení na zpracovatele územního plánu (náročné reference na podobné zakázky v posledních 3 letech, výběrová kritéria postavená nejen na cenu, např. cena 50 %, kvalita postupu zpracování 50 %)
- zadání studie a oponenta projednat na úrovni kulatého stolu politických stran a Rady města, zadání projedná také Komise pro urbanismus, architekturu a regeneraci městské památkové zóny

Zpracování studie

- zhotovitel předloží harmonogram kroků a kontrolních dnů, na kterých bude předkládat postupné koncepty řešení, které bude rozpracovávat do větších podrobností pouze po schválení předchozího kroku
- na kontrolní dny budou zváni členové hodnotící komise (odborná a politická reprezentace) a pověřený zástupce ve věcech technických za zadavatele; složité rozhodující kroky s obtížně dosažitelným konsensem mohou být projednány i v širším okruhu (Komise pro urbanismus, architekturu a regeneraci MPZ, pracovní skupiny)
- zajištění odborné oponentury konečného návrhu studie s poskytnutím prostoru zpracovateli následně zpracovat zpětnou vazbu
- závěrečné schválení studie (stejnou technikou jako její fáze)
- prezentace studie na veřejnosti