Plynulost individuální dopravy

Zajištěním plynulosti individuální dopravy ve městě Ústí nad Labem přispět k trvale udržitelnému rozvoji dopravy ve městě

Listopad 2012
Obsah

1 Úvod ................................................................................................................. 4
2 Analýza ............................................................................................................. 5
  2.1 Východiska ................................................................................................. 5
  2.2 Priority ......................................................................................................... 6
  2.3 Vytýčení hlavních cílů v oblasti plynulosti individuální dopravy .......... 7
  2.4 Charakteristika uživatelů ........................................................................... 7
3 Odstraňování překážek, rušení a zdržení plynulosti dopravního proudu .. 8
4 Odstraňování identifikovaných kapacitních hrdel a nedostatků současné komunikační sítě ................................................................. 9
  4.1 Možná řešení pro nevyhovující křižovatky ............................................... 10
5 Odstraňování rušení a střetů jednotlivých dopravních módů navzájem 11
6 Zvyšování spolehlivosti provozu komunikací a eliminace výpadků systémů řízení .......................................................... 12
7 Zvyšování bezpečnosti dopravy jako podmínky pro zachování plynulosti individuální a hromadné dopravy ................................................. 13
8 Zvyšování plánované péče o stav komunikací tak, aby rekonstrukce, opravy, poruchy a související omezení a uzavírky minimálně ovlivňovaly plynulost dopravy .............................................................. 14
9 Zvyšování péče správů síť uložených v komunikacích o jejich spolehlivý provozní stav tak, aby nevznikaly provozní havárie a související uzavírky .............................................................. 15
10 Regulace stavební činnosti podél komunikací tak, aby neohrožovala plynulost provozu .......................................................... 16
11 Důsledná regulace aktivity podle komunikací, které přispívají k přetížení komunikací a k vzniku opakovaných kongescí ................................................. 17
12 Optimalizace systému řízení dopravy za účelem dosažení maximální propustnosti, plynulosti a bezpečnosti ......................................................... 18
13 Eliminace střetů vozidel VHD s individuální dopravou, zejména v oblasti zastávek .......................................................... 19
14 Eliminace omezení vyplývajících z reálných potřeb chodců a cyklistů .... 20
15 Mezinárodní a vnitrostátní spolupráce ........................................................ 21
16 Financování a personální zdroje ............................................................... 22
17 Časový harmonogram .................................................................................. 23
18 SWOT analýza .............................................................................................. 24
1 Úvod

Akční plán města Ústí nad Labem v oblasti plynulosti individuální dopravy si klade za cíl systematickými opatřeními omezit rozšiřování kongresní ve městě. Za tímto účelem je nutné systematicky zavádět opatření pro zlepšení současného stavu, ať se jedná o opatření investičního charakteru, organizace a řízení dopravy nebo snížení atraktivity individuální dopravy. V EU žije ve městech více než 60% obyvatelstva a je v nich vytvářeno téměř 85% HDP. Proto jsou města významným centrem pracovních příležitostí a ekonomiky. Pracovní příležitosti, školní docházka, nákupy, kultura a sociální služby vytváří významné vazby s okolím města a potřebu dojíždění za těmito cíli. Města jsou centry bydlení, vzdělání, služeb a nákupních příležitostí, kde je nutné zachovat vysokou kvalitu života. Bez funkčního a ekonomicky dopravního systému bude limitován ekonomický rozvoj celé společnosti. Účelem tohoto Akčního plánu je vytvořit, spolu s ostatními akčními plány Generelu dopravy, optimalizované prostředí pro všechny druhy dopravy tak, aby byla zaručena potřebná mobilita, chráněno životní prostředí a zachovány ekonomické funkce města.
2 Analýza

2.1 Východiska

Východiskem pro Generel dopravy a tento Akční plán je schválená „Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015“, definující vize a cíle rozvoje města, jakými jsou zejména tyto adresní cíle:

- „Zlepšit podmínky pro udržitelný rozvoj dopravy na území města Ústí nad Labem“
- „Zefektivnit obslužnost města a jeho spádového území veřejnou dopravou, zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a její vazbu na ostatní druhy dopravy“
- „Zlepšit stav dopravní infrastruktury města“
- „Rozvoj dopravní infrastruktury“

Silniční doprava na území Ústí nad Labem se již před několika deseti lety změnila z odvětví jednoznačně stimulujícího rozvoj města v odvětví přinášející rovněž řadu souvisejících problémů. Zatímco dříve byla podnětem a podmínkou pro rychlý rozvoj průmyslu ve městě a okolí, dnes je díky neúčelné a nedotvořené síti kapacitních komunikací a drastickému narušení zástavby v některých čtvrtích spíše brzdou dalšího harmonického městského rozvoje. Dopravní síť města je díky jeho sevření mezi strmé svahy a řeku Labe velmi komplikovaná. Platný územní plán města i koncept územního plánu VÚC Ústeckého kraje na území města nepočítá se žádnou zásadní přestavbou některé páteřních městských komunikací (Přístavní) bývala navíc nedodělána pravidelně zaplavená, intenzita dopravy na některých komunikacích v blízkosti centra nabývá hodnot, které paralyzují okolní městský život, a vzhledem ke konfiguraci terénu a negativnímu postoji zastupitelstva není zatím reálná ani výstavba páteřního městského okruhu. Ani dokončená dálnice D8 vzhledem ke své poloze dopravní problémy města nevyřeší ani jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zklidňování individuálních automobilových doprav v zastavěných oblastech a důsledná preference udržitelných dopravních odvětví, zejména rozšiřování VHD doplněné posílením cyklistické dopravy.

Hlavními silničními tahy ve městě a okolí, které jsou rozhodující pro jeho dopravní dostupnost, jsou následující komunikace:

- D8 (Praha) – (Lovosice) – Trmice – Úžín – Knínice – Krásný Les – (Německo) (stále chybí problematicky úsek přes České Středohoří);
- I/13 (Liberec) – (Nový Bor) – Děčín – Knínice – Chlumec – Přestanov – Teplice – Most – Chomutov – (Karlov Vary);
- I/30 Chlumec – Úžín – Ústí nad Labem – Lovosice;
- I/62 Ústí nad Labem – Povrly – Děčín – Hřensko – (Německo);
- II/253 Trmice – Ústí nad Labem – Chabařovice – Přestanov – Krupka – Dubí;
- II/261 (Mělník) – Litoměřice – Ústí nad Labem – Malé Březno – Děčín;
- II/528 Ústí nad Labem – Knínice;
- II/613 Ústí nad Labem – Trmice;

Zatížení rady úseků silnic a místních komunikací v zastavěném území je neúměrně vysoké a vyžaduje uplatnění stavebních a organizačních opatření, která by měla k snížení. Platný územní plán města i concept územního plánu VÚC Ústeckého kraje na území města nepočítá sžadnou zásadní přestavbou některé páteřních tranzitních komunikací. Počítá se naopak s řadou přeložek a novostaveb na silniční síti v okolí města, které by spolu se organizačními opatřeními mohly snížit intenzitu zejména v případě tranzitní dopravy. Nejzásadnější význam pro snížení dopravního zatížení silničního koridora Vaňov – centrum – Trmice/Chabařovice/Chlumec bude mít otevření úseku dálnice D8 přes České Středohoří z Bílinky do Řehlovic, který naráží na komplikovaný objezd horských výběžků na území města přímým spojením s využitím mostů, estakád a tunelů. Ještě větší úlevu městské silniční síti by přinesla plánovaná výstavba kapacitní přeložky silnice I/13 v úseku MÚK Knínice – Děčín, která by pomohla odvěst tranzitní dopravu města ze sevřeného labského údolí do Děčína. Žádný návrh ovšem uspokojil význam neslyšeným způsobem neřešení propojení silničního koridora podél Labe se západním (dálnice D8) a severním (silnice I/13) okrajem ústecké aglomerace.
V současné době, kdy lze dlouhodobě očekávat tlak na zvyšující se objemy individuální dopravy, které nebude možno vymístit na alternativní spojení periferních zdrojů a cílů dopravy ve městě, bude nutné realizovat komplexní vyvážený soubor opatření k zajištění funkčnosti, plynulosti a bezpečnosti dopravy, ať již individuální, hromadné či pěší.

Tato opatření v obecné rovině jsou:

- intenzivní podpora MHD (zajištění rychlosti, komfortu a četnosti spojů, fyzické dostupnosti a ekonomické atraktivnosti)
- podpora nemotoristické mobility (pěší + cyklisti) formou bezpečných komunikací a vytvořením vhodných podmínek pro dojíždění/docházku (např. do zaměstnání na kole),
- redukce počtu parkovacích míst v centru za účelem snížení IAD;
- zpoplatnění vjezdu do centra za účelem snížení intenzity IAD;
- zefektivnění systému poplatků za parkování v centru;
- vytvoření emisní zóny;
- podpora systému P+G či P+R (kde je to pro uživatele výhodné s ohledem na časovou a finanční úsporu);
- odklon tramzitní dopravy z citlivých oblastí převedením na jiné komunikace na území nebo mimo území města;
- rozšíření pěších zón a zón s omezeným přístupem pro motorová vozidla;

Tato opatření jsou rozvedena v příslušných akčních plánech.

2.2 Priority

Samozřejmě priority, cíle a opatření v jednotlivých akčních plánech se tematicky překrývají tak, jak navzájem souvisí. V Akčním plánu pro rozvoj mobility jsou identifikovány následující priority:

- Zlepšení mobility a dostupnosti
- Zlepšení podmínek pro bezbariérovou dopravu
- Zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty
- Zvýšení bezpečnosti pro děti
- Zvýšení informovanosti

Významnou podmínkou dosažení optimální mobility a dostupnosti je zajištění plynulosti individuální dopravy, to znamená eliminovat kongesce periodicky opakované v jednotlivých dnech a denních obdobích, které jsou provázeny značnými časovými ztrátymi uživatelů individuální a zejména hromadné dopravy a zhoršují také provoz vozidel služeb a zásobování ve městě.

Kapacita komunikační sítě v intravilánu je dána kapacitou jejích křížovatek. Kapacita křížovatky obecně závisí na několika faktorech:

- způsobu řízení (neřízená, okružní, světelně řízená, mimoúrovňová);
- stavebním uspořádání (počet pruhů, délka řadících pruhů, rozhledové poměry, atd.);
- intenzitě jednotlivých křížovatkových pohybů;
- Intenzitě pěších a cyklistů.

Plynulost dopravy v křížovatce závisí také na variacích dopravy v průběhu dne, tedy na podílu jednotlivých hodin na celkové celodenní intenzitě. Křížovatka tedy v průběhu dne vykazuje proměnlivou míru saturace.
2.3 Vytýčení hlavních cílů v oblasti plynulosti individuální dopravy

Pro naplnění výše uvedených priorit byly definovány následující hlavní cíle:

- Soustavně odstraňovat překážky, rušení a zdržení plynulosti dopravního proudu;
- Zvyšovat spolehlivost provozu komunikací a eliminovat výpadky systémů řízení;
- Kontinuálně identifikovat nedostatky dopravní infrastruktury a jejich nápravou zvyšovat bezpečnost dopravy;
- Zvyšovat plánovanou péči o stav komunikací tak, aby rekonstrukce, opravy, poruchy a související omezení a uzavírky minimálně ovlivňovaly plynulost dopravy;
- Zvyšovat péči správců sítí uložených v komunikacích o jejich spolehlivý provozní stav tak, aby nevznikaly provozní havárie a související uzavírky;
- Regulovat stavební činnost a jiné aktivity podél komunikací tak, aby neohrožovala plynulost provozu;
- Optimalizovat systém řízení dopravy za účelem dosažení maximální propustnosti, plynulosti a bezpečnosti;
- Eliminovat střety vozidel VHD s individuální dopravou, zejména v oblasti zastávek (zálivy, samostatné pruhy);
- Eliminovat omezení vyplývající z reálných potřeb chodců a cyklistů (křížení i podélno pohyb);
- Odstraňovat rušení a střety jednotlivých dopravních módů navzájem;

2.4 Charakteristika uživatelů

Uživateli individuální dopravy jsou v podstatě všechny sociální vrstvy a věkové skupiny obyvatelstva, neboť ti, kteří nejsou schopni individuální dopravu využívat přímo samostatně, ji využívají jako spolucestující. Individuální doprava by měla být přiměřenou součástí v rámci dělí dopravních módů a její zastupitelnost jinými druhy dopravy se liší podle účelu cesty a potřeb uživatele.
3 Odstraňování překážek, rušení a zdržení plynulosti dopravního proudu

Cíl 3.1. Zmapování problémových míst a příčin rušení, zdržení a kongescí měřením plynulosti dopravního proudu plovoucím vozidlem s digitálním záznámem;

Cíl 3.2. Vytvoření krátko, středně a dlouhodobé dopravní prognózy a modelování plynulosti dopravním modelem;

Cíl 3.3. Vytvoření mapy periodických dopravních kongescí, nízké cestovní rychlosti a časových ztrát;

Cíl 3.4. Vytvoření přehledu lokalit, kde dochází k častým (ale neperiodickým) dopravním kongescím a překážkám plynulosti provozu;

Cíl 3.5. Na základě přechozích zjištění, navržení opatření a časového plánu na postupné odstranění zjištěných závod v plynulosti.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odstraňování překážek, rušení a zdržení</th>
<th>Odstranování překážek, rušení a zdržení</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odpovědnost:</td>
<td>Odbor dopravy</td>
</tr>
<tr>
<td>Spolupráce s:</td>
<td>Ústecký krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>
4 Odstraňování identifikovaných kapacitních hrdel a nedostatků současné komunikační sítě

Cíl 4.1. Zmapování možností realizovat nadřazený komunikační systém;
Cíl 4.2. Realizovat možné a soustavné zlepšení průtahových komunikací;
Cíl 4.3. Rozbor možností odvedení dopravní zátěže z centra města;
Cíl 4.4. Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křížovatek (přestavbou, zkapacitněním, řízením);
   - Cíl 4.4.1. Zkapacitnění křížovatky Malátova x Stříbrnická x Na Návsi;
   - Cíl 4.4.2. Zkapacitnění křížovatek na II/613 Žižkova (problematické 3 nefišené křížovatky a to především pro levé odbočení z vedlejší komunikace);
   - Cíl 4.4.3. Zkapacitnění křížovatek na ulicích Velká Hradební a Pařížská (ulice vykazují několik nefišených křížovatěk s vysokou mírou saturace);
   - Cíl 4.4.4. Zkapacitnění křížovatky Krušnohorská x Hoření;
   - Cíl 4.4.5. Zkapacitnění křížovatky Božtětická x Petrovická;
   - Cíl 4.4.6. Zkapacitnění křížovatky Sociální péče x Na kabátě;
   - Cíl 4.4.7. Zkapacitnění křížovatky Hrbovická x Majakovského x Tovární;
   - Cíl 4.4.8. Zkapacitnění křížovatky severní části Masarykova (úsek Štěfánekova – Božtětická) - několik sousedících křížovatek s velmi vysokou saturací;
   - Cíl 4.4.9. Zkapacitnění křížovatěk v ulici Všebořická (v ulici je v těsné blízkosti skupina křížovatek se na vysokou saturaci. Některé z napojujících ulic je pouze jednosměrné, přesto však může docházet ke kapacitním problémům);
   - Cíl 4.4.10. Zkapacitnění křížovatky Božtětická x Vinařská;
Cíl 4.5. Realizace mimoúrovňově křížovatky Podhorský park na D8;
Cíl 4.6. Realizace přeložky silnice II/528 západně od obce Bráž;
Cíl 4.7. Realizace rekonstrukce propojení ulice Neštěmická s ulicí Pod Úvozem v městské části Neštěmice;
Cíl 4.8. Realizace obslužných komunikací v Podhorském parku v prostoru bývalého dolu A. Zápotocky;
Cíl 4.9. Rekonstrukce místních komunikací propojujících městské části Habrovice, Bánov a Strážky včetně nového spojovacího úseku;
Cíl 4.10. Realizace propojky MÚK Podmokelská s ul. Na Sklípku v rámci CPI Krásné Březno;
Cíl 4.11. Rekonstrukce ulice Potoční v městské části Vaňov;
Cíl 4.12. Realizace propojení silnice I/13 s rozvojovou zónou Podhorský park východ;
Cíl 4.13. Realizace propojení silnice I/13 s rozvojovou zónou Podhorský park západ;
Cíl 4.15. Realizace propojky ulic Revoluční a U Trati - prodloužení ulice Vaničkova;
Cíl 4.16. Realizace nových komunikací v MČ Stříbrnický;
Cíl 4.17. Realizace nových komunikací napojujících rozvojové zóny v Božtěšicích z ulice Petrovická;
Cíl 4.18. Realizace nových komunikací v rozvojové zóně Nové Skorotice;
Cíl 4.19. Realizace komunikací v okolí jezera Milada;
Cíl 4.20. Realizace obslužné komunikace ve Všebořických včetně propojení ulice K Zahrádkám a jižního vjezdu do komerční zóny;
Cíl 4.21. Realizace tunelového řešení ulice I/30 (Sociální péče);
Cíl 4.22. Realizace propojení ulice U Trati se silnicí II/613 (Žižkova);
Cíl 4.23. Rekonstrukce podjezdu na silnici II/261 – ulice Litoměřická a Železniciářská;
Cíl 4.24. Rekonstrukce silnice II/261 v městské části Brná – rekonstrukce stávajícího podjezdu pod železniční tratí;
Cíl 4.25. Rekonstrukce podjezdu na ulici Majakovského (II/253) pod železniční trati, včetně úpravy koryta Ždánického potoka;
4.1 Možné řešení pro nevyhovující křižovatky

Níže jsou popsané obecné možnosti zvýšení kapacity křižovatky resp. zvýšení plynulosti dopravy na vysoce saturovaných křižovatách:

- Neřízené křižovatky
  - Zákaz vybraných křižovatkových pohybů (např. levé odbočení z vedlejší či hlavní komunikace) – lze aplikovat tam, kde je možnost dosažení cíle mimo levého odbočení s příchodu pravých odbočení. Nevýhodou je vyměna dopravních výkonů resp. prodloužení tras. Avšak i delší trasu může vykazovat menší negativní vliv na životní prostředí (emise výfukových plynů), dojde-li ke zvýšení plynulosti dopravy (popojíždění vozidel v koloně je spojeno s extrémní spotřebou paliva a tedy i produktí emisí). Opatření je většinou doprovázeno zjednosměrněním vybraných komunikací.
  - Prodloužení řadících pruhů – opatření vyžaduje pro realizaci dostatečný prostor.
  - Přidání řadících pruhů – opatření vyžaduje pro realizaci dostatečný prostor.
  - Konverze na okružní křižovatku – opatření vyžaduje pro realizaci dostatečný prostor.
  - Konverze na světelně řízenou křižovatku – opatření vyžaduje dostatečný prostor pro fronty čekajících vozidel a kromě investičních nákladů je spojeno s náklady na provoz.
  - Zrušení vjezdu – lze aplikovat pouze při existenci alternativní trasy a nutno zvážit dopady opatření na okolní síť.

- Světelně řízené křižovatky
  - Optimalizace signálního plánu – efektivní za předpokladu, že současný signální plán není optimální.
  - Koordinace signálních plánů – liniární nebo plošní koordinace, opatření je vhodné pro oblasti se sousedícími světelně řízenými křižovatkami.
  - Aplikace dynamického řízení – lze aplikovat tam, kde nebude docházet k permanentnímu přetížení, jinak by dynamické řízení nebylo účinnější než optimalizovaný statický signální plán.
  - Přidání řadících pruhů – opatření vyžaduje pro realizaci dostatečný prostor.
  - Konverze na okružní křižovatku – ve výjimečných případech může okružní křižovatka vykazovat lepší plynulost dopravy než světelně řízená.

Účinnost kteréhokoliv z výše popsaných opatření je před jeho aplikací potřebné prověřit podrobným dopravně-inženýrským posouzením. Při aplikaci více opatření je nutno zvážit také synergické efekty.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odstraňování kapacitních hrdel a nedostatků komunikační sítě</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odpovědnost: Dopravní podnik</td>
</tr>
<tr>
<td>Spolupráce s: Ústecký krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 5 Odstraňování rušení a střetů jednotlivých dopravních módů navzájem

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odstraňování střetů dopravních módů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odpovědnost:</td>
</tr>
<tr>
<td>Spolupráce s:</td>
</tr>
</tbody>
</table>
6 Zvyšování spolehlivosti provozu komunikací a eliminace výpadků systémů řízení

<table>
<thead>
<tr>
<th>Zvyšování spolehlivosti provozu a eliminace výpadků řízení</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odpovědnost: Dopravní podnik</td>
</tr>
<tr>
<td>Spolupráce s: Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Odpovědnost: Dopravní podnik

Spolupráce s: Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic
Zvyšování bezpečnosti jako podmínky pro zachování plynulosti individuální a hromadné dopravy

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odpovědnost:</th>
<th>Dopravní podnik</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Spolupráce s:</td>
<td>Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>
8 Zvyšování plánované péče o stav komunikací tak, aby rekonstrukce, opravy, poruchy a související omezení a uzavírky minimálně ovlivňovaly plynulost dopravy

Zlepšování údržby a omezení uzavírek

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odpovědnost</th>
<th>Dopravní podnik</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Spolupráce s</td>
<td>Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>
9 Zvyšování péče správců síťí uložených v komunikacích o jejich spolehlivý provozní stav tak, aby nevznikaly provozní havárie a související uzavírky

Péče o podzemní sítě a omezení provozních havárií

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odpovědnost</th>
<th>Město Ústí nad Labem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Spolupráce s</td>
<td>Jednotlivými vlastníky technické infrastruktury</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Odpovědnost: Město Ústí nad Labem
Spolupráce s: Jednotlivými vlastníky technické infrastruktury
10 Regulace stavebních činností podél komunikací tak, aby neohrožovala plynulost provozu

### Regulace stavebních činností podél komunikací

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odpovědnost</th>
<th>Město Ústí nad Labem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Spolupráce s:</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
11 Důsledná regulace aktivity podle komunikací, které přispívají k přetížení komunikací a k vzniku opakovaných kongresů

<table>
<thead>
<tr>
<th>Regulace aktivit podle komunikací</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odpovědnost:</td>
</tr>
<tr>
<td>Město Ústí nad Labem</td>
</tr>
<tr>
<td>Spolupráce s:</td>
</tr>
</tbody>
</table>
12 Optimalizace systému řízení dopravy za účelem dosažení maximální propustnosti, plynulosti a bezpečnosti

<table>
<thead>
<tr>
<th>Optimalizace systému řízení dopravy</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odpovědnost: Odbor dopravy</td>
</tr>
<tr>
<td>Spolupráce s: Ústecký krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>
13 Eliminace střetů vozidel VHD s individuální dopravou, zejména v oblasti zastávek

Eliminace střetů vozidel VHD s individuální dopravou

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odpovědnost:</th>
<th>Odbor dopravy</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Spolupráce s:</td>
<td>Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## 14 Eliminace omezení vyplývajících z reálných potřeb chodců a cyklistů

### Eliminace střetů IAD s chodci a cyklisty

<table>
<thead>
<tr>
<th>Odpovědnost:</th>
<th>Odbor dopravy</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Spolupráce s:</td>
<td>Ústecký krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>
15 Mezinárodní a vnitrostátní spolupráce

Cíl 15.1. Výměna zkušeností a vzdělávání řídících pracovníků

Strategický cíl: Dosažení a udržení technologické, kvalitativní a bezpečnostní úrovne řízení dopravních systémů na evropském standardu

Program vzdělávání řídících pracovníků by měl zahmouvat jejich pravidelnou účast na mezinárodních nebo tuzemských konferencích a seminářích týkajících se docílení plynulosti dopravy širokou škálou opatření s možností vyhodnotit potenciální účinnost, poměr B/C. Je také vhodné zajistit odběr aktuální odborné literatury z dané oblasti.

Cíl 15.2. Zapojení do evropských projektů

Strategický cíl: Zvýšení kvalifikace, výměna zkušeností, transfer know-how, zavádění osvědčených postupů

Zapojení do evropských projektů přináší rozsáhlé příležitosti poznání praktických aplikací managementu dopravy, včetně zkušeností a docílených přínosů.

Spolupráce

| Odpovědnost: Město Ústí nad Labem |
| Spolupráce s: |

Odpovědnost: Město Ústí nad Labem

Spolupráce s:
16 Financování a personální zdroje

Cíl 16.1. Plánování finančních prostředků na rozvoj dopravního systému pro individuální dopravu

Strategický cíl: Zajistit stabilitu a udržitelnost rozvoje dopravní infrastruktury tak, aby investice začaly přinášet očekávané společenské přínosy

Dlouhodobou stabilizací finančních zdrojů a vícezdrojového financování, využitím dotačních programů a evropských projektů je třeba zabezpečit prostředky pro účelné zkapacitňování dopravní infrastruktury a efektivní využití.

Cíl 16.2. Personální stabilizace kvalifikovaných pracovníků

Strategický cíl: Zajistit dohled vysoce kvalifikovaných pracovníků pro plánování a řízení optimálního investičního procesu efektivního rozvoje komunikací a řízení provozu

Metody efektivního rozvoje komunikací vyžadují tým vysoce specializovaných odborníků na jednotlivé subsystémy, od provozování on-line dopravního modelu přes volbu nejlepší strategie, návrh a prioritizaci zkapacitňujících opatření po investorskou činnost vedoucí k modernizaci společné infrastruktury individuální a veřejné dopravy.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Financování</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odpovědnost:</td>
<td>Město Ústí nad Labem</td>
</tr>
<tr>
<td>Spolupráce s:</td>
<td>Ústecký krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic</td>
</tr>
</tbody>
</table>
17 Časový harmonogram

Cíl 17.1. Zpracování časového harmonogramu pro efektivní rozvoj komunikací

Strategic ký cíl: Dosažení udržitelného rozvoje dopravy

Cíl 17.2. Zpracování časového harmonogramu postupné přestavby a dostavby komunikační sítě pro individuální a hromadnou dopravu

Strategic ký cíl: Zvýšení efektivnosti a atraktivity dopravní obsluhy území

Cíl 17.3. Zpracování časového harmonogramu postupného omezení střetů a konfliktů mezi individuální a hromadnou dopravou

Strategic ký cíl: Zvýšení efektivnosti a atraktivity dopravní obsluhy území

Cíl 17.4. Zpracování časového harmonogramu rekonstrukce komunikací s cílem omezit dopady poruch a uzavírek

Strategic ký cíl: Zvýšení efektivnosti systému hospodaření s vozovkou a jejím příslušenstvím a omezení provozních uzavírek

Cíl 17.5. Zpracování časového harmonogramu postupného zavádění logistiky optimálního omezení konfliktů

Strategic ký cíl: Zvýšení efektivnosti city-logistiky a snížení zatížení města konflektů

Cíl 17.6. Zpracování časového harmonogramu postupného vyhledávání kapacitních hrdel a jejich eliminace

Strategic ký cíl: Omezení periodických konflektů a jejich příčin

Cíl 17.7. Zpracování časového harmonogramu postupného doplňování chybějících dopravních spojení, umožňujících omezit dopravní zatížení centra města

Strategic ký cíl: Zlepšení životního prostředí v centrální části města při zachování nezbytné dopravní obsluhy a atraktivity území

Časový harmonogram

| Odpovědnost: Město Ústí nad Labem |
|-----------------|----------------|
| Spolupráce s:   |                |
18 SWOT analýza

**Slabé stránky**

- Dosavadní nekompletnost uliční a silniční sítě s absencí tangenciálních spojení;
- Nedostatek možností pro překročení řeky Labe;
- Bariery tvořené návršími a železničními zařízeními;
- Nedostatek segregace individuální a veřejné hromadné dopravy ve městě;
- Významné množství transitní dopravy procházející městem.

**Silné stránky**

- Pozitivní vůle vedení města podporovat udržitelný rozvoj v dopravě, jehož součástí je i účast v projektu CIVITAS ARCHIMEDES, který řeší jiné návrh strategického řízení provozu, včetně vybudování dopravního řídícího centra, a podporu zvyšování bezpečnosti provozu.

**Příležitosti**

- Možnost vybudování komplexního řešení zapojení existujících silných partnerů, jako je NTD a Dopravní podnik města Ústí nad Labem;
- Dosažení výrazných společenských benefítů snížením nehodovosti, zvýšením plynulosti dopravy, zvýšením atraktivity a spolehlivosti hromadné dopravy.

**Hrozby**

- Neschopnost nalézt finanční zdroje ani v dlouhodobém horizontu;
- Neochota a neshoda vedení města nad cílem zkvalitnění systému řízení dopravy, informací o dopravě a integraci dopravních služeb;
- Rozsáhlé vandalství a krádeže, které by vedly ke znehodnocení instalovaných zařízení, jako jsou informační tabule, kamery, detektory, proměnné značky a zařízení pro provozní informaci.