

AKČNÍ PLÁN

4

Plynulost individuální dopravy

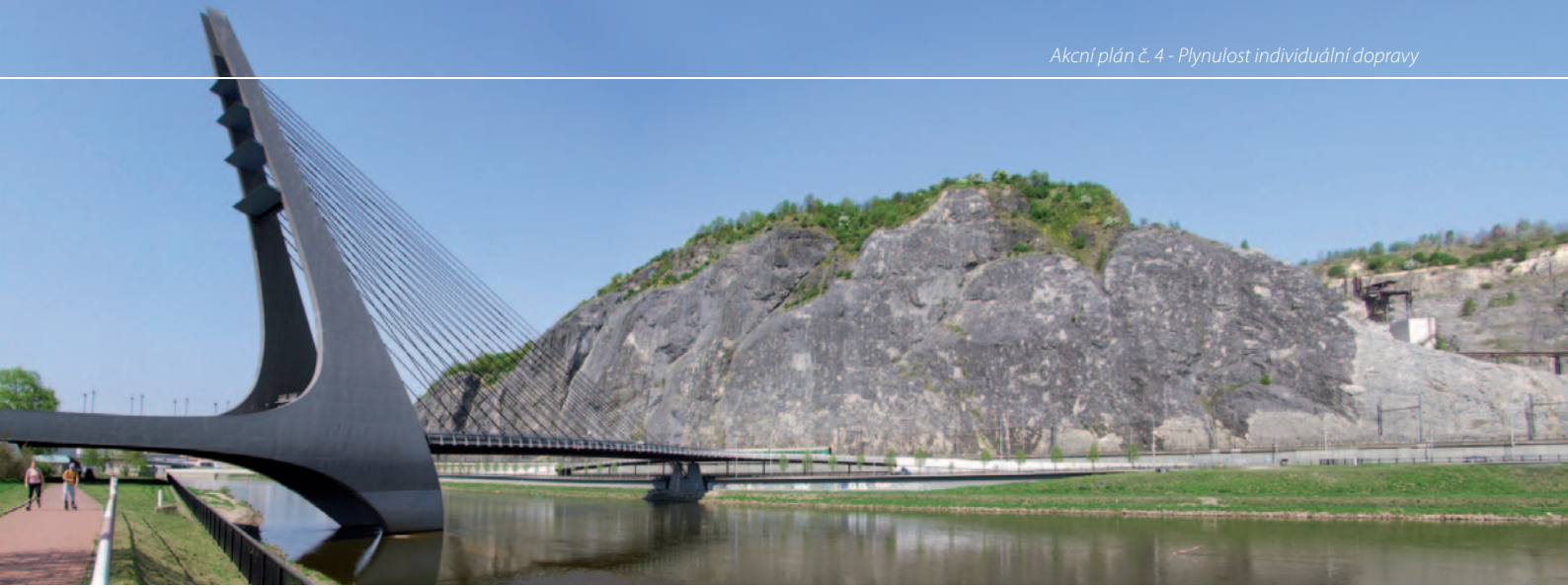
Zajištěním plynulosti individuální dopravy ve městě Ústí nad Labem přispět k trvale udržitelnému rozvoji dopravy ve městě



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

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 správců sítí 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 kongescí 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 dojížděky za těmito cíli. Města jsou centry bydlení, vzdělání, služeb a nákupních příležitostí, kde je nutné zachovat vysokou kvalitu života. Bez funkčního a ekonomického 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 adresné 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 desetiletími změnila z odvětví jednoznačně stimulačního rozvoje 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 neucelené 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, jedna z nejexponovanějších páteřních městských komunikací (Přístavní) bývala navíc donedávna pravidelně zaplavovaná, 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 a jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zklidňování individuální automobilové dopravy 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 problematický úsek přes České Středohoří);
- I/13 (Liberec) – (Nový Bor) – Děčín – Knínice – Chlumeck – Přestanov – Teplice – Most – Chomutov – (Karlovy Vary);
- I/30 Chlumeck – 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 řady úseků silnic a místních komunikací v zastavěném území je neúměrně vysoké a vyžaduje uplatnění stavebních a organizačních opatření, která povedou k jeho snížení. Platný územní plán města i koncept územního plánu VÚC Ústeckého kraje na území města nepočítají s žádnou zásadní přestavbou některé z páteřních tranzitních komunikací. Počítá se naopak s řadou přeložek a novostaveb na silniční síti v okolí města, které by spolu s organizačními opatřeními mohly snížit intenzitu zejména v případě tranzitní dopravy. Nejzásadnější význam pro snížení dopravního zatížení silničního koridoru Vaňov – centrum – Trmice/Chabařovice/Chlumeck bude mít otevření úseku dálnice D8 přes České Středohoří z Bílinky do Řehlovic, který nahradí 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 odvést tranzitní dopravu města ze sevřeného labského údolí do Děčína. Žádný návrh ovšem uspokojivým způsobem neřeší propojení silničního koridoru 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 spojnice 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 dojížděku/docházku (např. do zaměstnání na kole),
- řízení poptávky po dopravě omezením plošného rozvoje města a lokalizací dopravních cílů;
- redukce počtu parkovacích míst v centru za účelem snížení intenzit IAD;
- zpoplatnění vjezdu do centra za účelem snížení intenzit 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 tranzitní 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

Samozejmě 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 provázány značnými časovými ztrátami uživatelů individuální a zejména hromadné dopravy a zhoršují také provoz vozidel služeb a zásobování ve městě.

Kapacita komunikační sítě v intravilánu je dána kapacitou jejich křižovatek. Kapacita křižovatky obecně závisí na několika faktorech:

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

Plynulost dopravy v křižovatce závisí také na variacích dopravy v průběhu dne, tedy na podílu jednotlivých hodin na celkové celodenní intenzitě. Křižovatka 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 podélný pohyb)
- Odstraňovat rušení a střety jednotlivých dopravních módů navzájem;

2.4 Charakteristika uživatelů

Uživatelé 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 dělby 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 měřeními plynulosti dopravního proudu plovoucím vozidlem s digitálním záznamem;
- 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 závad v plynulosti.

Odstraňování překážek, rušení a zdržení

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

4 Odstraňování identifikovaných kapacitních hrdel a nedostatků současné komunikační sítě

- Cíl 4.1. Zmapování možnosti 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 křižovatek (přestavbou, zkapacitněním, řízením);
- Cíl 4.4.1. Zkapacitnění křižovatky Malátova x Stříbrnická x Na Návsi;
 - Cíl 4.4.2. Zkapacitnění křižovatek na II/613 Žižkova (problematické 3 neřízené křižovatky a to především pro levé odbočení z vedlejší komunikace);
 - Cíl 4.4.3. Zkapacitnění křižovatek na ulicích Velká Hradební a Pařížská (ulice vykazují několik neřízených křižovatek s vysokou mírou saturace);
 - Cíl 4.4.4. Zkapacitnění křižovatky Krušnohorská x Hoření;
 - Cíl 4.4.5. Zkapacitnění křižovatky Božtětická x Petrovická;
 - Cíl 4.4.6. Zkapacitnění křižovatky Sociální péče x Na kabátě;
 - Cíl 4.4.7. Zkapacitnění křižovatky Hrbovická x Majakovského x Tovární;
 - Cíl 4.4.8. Zkapacitnění křižovatek v severní části Masarykovy (úsek Štefánikova – Božtěšická) - několik sousedících křižovatek s velmi vysokou saturací;
 - Cíl 4.4.9. Zkapacitnění křižovatek v ulici Všebořická (v ulici je v těsné blízkosti skupina křižovatek s vysokou saturací. Některé z napojujících ulic jsou pouze jednosměrné, přesto však může docházet ke kapacitním problémům);
 - Cíl 4.4.10. Zkapacitnění křižovatky Božtěšická x Vinařská;
- Cíl 4.5. Realizace mimoúrovňové křižovatky Podhorský park na D8;
- Cíl 4.6. Realizace přeložky silnice II/528 západně od obce Strážky;
- 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. Zápotocký;
- 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 na východě;
- Cíl 4.13. Realizace propojení silnice I/13 s rozvojovou zónou Podhorský park na západě;
- Cíl 4.14. Realizace napojení rozvojové zóny Slunečná pláň;
- Cíl 4.15. Realizace propojky ulic Revoluční a U Trati - prodloužení ulice Vaníčková;
- Cíl 4.16. Realizace nových komunikací v MČ Stříbrníky;
- 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 Všebořicích 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 Železničářská;
- 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 tratí, včetně úpravy koryta Ždírnického potoka;

4.1 Možná řešení pro nevyhovující křižovatky

Níže jsou popsány obecné možnosti zvýšení kapacity křižovatky resp. zvýšení plynulosti dopravy na vysoce saturovaných křižovatkách:

- Neřízené křižovatky
 - Zákaz vybraných křižovatkových pohybů (např. levé odbočení z vedlejší či hlavní komunikace) – lze aplikovat tam, kde je možnost dosažení cíle místo levého odbočení sérií pravých odbočení. Nevýhodou je navýšení dopravních výkonů resp. prodloužení tras. Avšak i delší trasa 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 produkcí 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.
- Okružní křižovatky
 - Přidání bypassů – opatření vyžaduje pro realizaci dostatečný prostor.
 - Konverze na turbo-okružní křižovatku (přidání pruhů pro zatížené směry) – 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 – liniová nebo plošná 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.

Odstraňování kapacitních hrdel a nedostatků komunikační sítě

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

5 Odstraňování rušení a střetů jednotlivých dopravních módů navzájem

Odstraňování střetů dopravních módů	
Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

6 Zvyšování spolehlivosti provozu komunikací a eliminace výpadků systémů řízení

Zvyšování spolehlivosti provozu a eliminace výpadků řízení

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

7 Zvyšování bezpečnosti dopravy jako podmínky pro zachování plynulosti individuální a hromadné dopravy

Zvyšování bezpečnosti jako podmínky pro zachování plynulosti

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

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

Odpovědnost:	Dopravní podnik
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

9 Zvyšování péče správců sítí uložených v komunikacích o jejich spolehlivý provozní stav tak, aby nevznikaly provozní havárie a související uzavírky

Péče o podzemní sítě a omezení provozních havárií

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	Jednotlivými vlastníky technické infrastruktury

10 Regulace stavební činnosti podél komunikací tak, aby neohrožovala plynulost provozu

Regulace stavební činnosti podél komunikací	
Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

11 Důsledná regulace aktivity podle komunikací, které přispívají k přetížení komunikací a k vzniku opakovaných kongescí

Regulace aktivit podle komunikací	
Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

12 Optimalizace systému řízení dopravy za účelem dosažení maximální propustnosti, plynulosti a bezpečnosti

Optimalizace systému řízení dopravy

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

13 Eliminace střetů vozidel VHD s individuální dopravou, zejména v oblasti zastávek

Eliminace střetů vozidel VHD s individuální dopravou

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

14 Eliminace omezení vyplývajících z reálných potřeb chodců a cyklistů

Eliminace střetů IAD s chodci a cyklisty

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

15 Mezinárodní a vnitrostátní spolupráce

Cíl 15.1. Výměna zkušeností a vzdělávání řídicích pracovníků

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

Program vzdělávání řídicích pracovníků by měl zahrnovat 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:	

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.

Financování	
Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	Ústeckým krajem, Ředitelstvím silnic a dálnic

17 Časový harmonogram

Cíl 17.1. Zpracování časového harmonogramu pro efektivní rozvoj komunikací

Strategický cíl: Dosažení udržitelného rozvoje dopravy

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

Strategický cíl: Zvýšení efektivnosti a atraktivity dopravní obsluhy území

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

Strategický cíl: Zvýšení efektivnosti a atraktivity dopravní obsluhy území

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

Strategický 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 kongescí

Strategický cíl: Zvýšení efektivnosti city-logistiky a snížení zatížení města kongescemi

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

Strategický cíl: Omezení periodických kongescí a jejich příčin

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

Strategický 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 transistní 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 mimo jiné návrh strategického řízení provozu, včetně vybudování dopravního řídicí centra, a podporu zvyšování bezpečnosti provozu.

Příležitosti

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

Hrozby

- Neschopnost nalézt finanční zdroje ani v dlouhodobém horizontu;
- Nepochota 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.









THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION