

13. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem

dne:

17. 6. 2024

bod programu:

40.

věc:

**Studie komplexního řešení dopravy v klidu – okolí kampusu UJEP a návrh optimálního
nápravného opatření**

důvod předložení:

dopad na rozpočet:

Bez nároku na rozpočet

zpracoval:

Ing. Lucie Sádlová, referent, Bc. Martina Žirovnická, vedoucí odboru MO, strategického rozvoje a investic

předkládá:

PhDr. Ing. Petr Nedvědický, primátor

projednáno:

přizváni k jednání:

Návrh na usnesení:

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem po projednání

bere na vědomí

1. zpracovanou „Studii komplexního řešení dopravy v klidu – okolí kampusu UJEP a návrh optimálního nápravného opatření“, která je přílohou důvodové zprávy.

Důvodová zpráva:

Na základě udělené výjimky v souladu s čl. 7 odst. 7.3 Směrnice Rady města č. 1/2019 o zadávání veřejných zakázek ze dne 11. 3. 2019 byla vypracována komplexní dopravní studie, která má za cíl zhodnotit současný stav dopravy v klidu u univerzitního kampusu a zároveň dopracovat oblast do dalších částí Klíše. Řešená oblast je ohraničena ulicemi Klíšská, Slavíčková, Brožíkova, Šaldova, Palachova, Sadová, Masarykova, Londýnská, Solvayova, Okružní a U Panského dvora.

Studie komplexního řešení dopravy v klidu – okolí kampusu UJEP a návrh optimálního nápravného opatření:

1) Průvodní zpráva Studie komplexního řešení dopravy v klidu okolí kampusu UJEP

Tento dokument slouží jako průvodní materiál pro jednodušší orientaci v rámci komplexní zakázky a jejích mnoha dílčích výstupů. Dokument shrnuje všechny odevzdané přílohy a vztahuje je k jednotlivým částem zakázky. Současně s tím ale také prezentuje shrnutí a závěry jednotlivých částí tak, aby byl čtenář tohoto dokumentu rychle seznámen nejen s průběhem plnění této zakázky, ale také s dílčími a celkovými závěry a doporučením pro další postup v řešení této problematiky.

2) Průzkum parkovacích zón

Tento průzkum byl proveden se specifickým zaměřením na využívání parkovacích zón. Data zjištěná tímto průzkumem jsou dále zpracovatelná pro návrh postupu rozšíření a kontroly využívání různých placených zón. Zvolena byla metoda průjezdem měřicího vozidla. To bylo vybaveno kamerovými detektory pro zaznamenání okolí pozemní komunikace. Měřicí vozidlo projíždělo lokalitu celkem osmkrát v různých časech jednoho pracovního dne – středy 25. 10. 2023. Záznamy všech osmi jízd byly vyhodnoceny samostatně a následně porovnány mezi po sobě jdoucími průjezdy k určení vozidel, která mezi jednotlivými průjezdy zůstala na stejném parkovacím místě bez indikace pohybu. Základní vyhodnocení výsledků nabízí tento dokument. Další specifické výstupy jsou obsaženy v návazných dokumentech.

3) Průzkum dopravy v klidu

Tento průzkum byl proveden se záměrem identifikovat rozsah problému s parkujícími vozidly, průjezdností lokality a počtu obsazených a volných parkovacích míst. Zvolena byla metoda průjezdem měřicího vozidla. To bylo vybaveno kamerovými detektory pro zaznamenání okolí pozemní komunikace. Měřicí vozidlo projíždělo lokalitu celkem třikrát v různých dnech a různých časech pro získání celkového obrazu o situaci v měřené lokalitě. První průjezd proběhl ve středu 17. 5. 2023 mezi 10:00 a 11:00 a byl určen pro detekci stavu o všední den v pracovní době. Druhý průjezd proběhl v neděli 21. 5. 2023 mezi 19:00 a 20:00 a byl určen pro detekci stavu o víkendu. Třetí průjezd proběhl ve středu 24. 5. 2023 mezi 19:00 a 20:00 a byl určen pro detekci stavu o všední den mimo pracovní dobu. Zpracované dopravní průzkumy (středa v poledne, neděle večer a středa večer) byly vyhotoveny za účelem zjištění počtu nelegálního parkování, zjištění maximální obsazenosti parkovišť a zjištění počtu vozidel, která se za týden nepohnou. Základní vyhodnocení výsledků nabízí tento dokument. Další specifické výstupy jsou obsaženy v návazných dokumentech.

4) Katalog deficitů dopravy v klidu

Katalog deficitů vychází z „Průzkumu dopravy v klidu“. Průzkum dopravy v klidu objevil řadu deficitů týkajících se převážně omezení či ohrožení silničního provozu, ztížení průjezdnosti rozměrných vozidel, dodržování zákona o provozu na pozemních komunikacích aj. Deficity k nelezení v tomto dokumentu jsou kategorizovány (1) na základě toho, zda jsou způsobilé vyvolat krizovou situaci a/nebo zhoršit následky takové situace a (2) na základě komplikovanosti jejich odstranění. Zpracovatelský tým doporučuje postupovat od nejjednodušší odstranitelných deficitů s nejvyšším rizikem až po ty nejobtížnější odstranitelné s nízkým rizikem. Každý deficit obsahuje krátký popis situace a navrhané řešení v případě individuálního odstranění deficitu. Tato navrhaná řešení by měla být brána jako inspirace, ne jako výhradní a jediné řešení identifikovaného deficitu.

Důvodová zpráva:

5) Technická zpráva – Návrhová část

Technická zpráva popisuje jednotlivé části navrhovaného stavu. Navrhovaný stav byl vytvořený na základě předchozích aktivit, jako jsou dopravní průzkumy, analýza současného stavu, komunikace s místními obyvateli a zástupci města. Výkres je připravený tak, aby v maximální míře zamezil nelegálnímu parkování a při legalizaci parkovacích míst nedocházelo k jejich úbytku. Výstupem této aktivity jsou dva různé výkresy. Jedna je označena jako nízkonákladová a druhá optimální varianta. Rozdílem jednotlivých návrhů jsou předpokládané finanční, technické a administrativní nároky.

Nízkonákladová varianta se zaměřuje především na rychlé, co nejvíce jednoduché řešení nepříznivé situace. Jedná se především o nebezpečné parkování, zajištění průjezdnosti nejen osobních vozidel, ale i vozidel IZS a v neposlední řadě bezpečnost motorové, cyklistické i pěší dopravy.

Optimální varianta má stejný cíl jako nízkonákladová, ale rozdíl je v tom, že jde více do detailu. Řešení je více koncepční a v řadě řešení se jedná o stavební úpravy.

6) Návrh dlouhodobé politiky

Tento dokument se zaměřuje na rozbor a analýzu různých metod správy parkovacích zón, jak jsou implementovány a jaké mají dopady na městské ekosystémy. Součástí tohoto dokumentu je představení příkladů z České republiky týkajících se tvorby městských systémů placeného parkování, jejich rozsahu, charakteru a implementace. Představeny jsou města Praha, Brno, Plzeň, Liberec a Jihlava s jejich odlišným systematickým přístupem k řešení parkování. Důležitou částí je představení metod monitorování dodržování nastaveného systému. Většina představených měst již přešla na automatické monitorování dodržování placeného parkování na základě monitorovacích vozidel. Řada měst však na tomto systému postavila další zajímavé funkce jako například monitorování stavu dopravního značení či povrchu komunikace nebo širší kontrolu dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích prostřednictvím detekce a penalizace nelegálně stojících vozidel. Závěrečná část dokumentu se zaměřuje na základní principy tvorby takového celoměstského systému, doporučuje postup jeho tvorby a pokládá důležité otázky, které je nutné při takové tvorbě neopomenout.

„Studie komplexního řešení dopravy v klidu – okolí kampusu UJEP a návrh optimálního nápravného opatření“ byla projednána na jednání RM dne 10. 6. 2024.

Dne 12. 6. 2024 proběhlo v zasedací místnosti Rady města od 14:00 představení „Studie komplexního řešení dopravy v klidu – okolí kampusu UJEP“ pro zájemce z řad zastupitelů města. Zájemci měli také možnost přihlásit se skrze platformu MS Teams.

Přílohy:

- č. 1 Průvodní zpráva Studie komplexního řešení dopravy v klidu - okolí kampusu UJEP
- č. 2 Průzkum parkovacích zón
- č. 3 Průzkum dopravy v klidu
- č. 4 Katalog deficitů
- č. 5 Návrhová část - Technická zpráva
- č. 6 Nízkonákladová varianta část a)
- č. 7 Nízkonákladová varianta část b)
- č. 8 Nízkonákladová varianta část c)
- č. 9 Nízkonákladová varianta část d)

Důvodová zpráva:

- č. 10 Optimální varianta část a)
- č. 11 Optimální varianta část b)
- č. 12 Optimální varianta část c)
- č. 13 Optimální varianta část d)
- č. 14 Návrh dlouhodobé politiky