

## **Generel dopravy města Ostrov 2020 – 2021**

Dílčí část – Generel dopravy města Ostrov – Návrhová část

### OBJEDNATEL:

#### **Město Ostrov**

Zastoupeno: Ing. Janem Burešem, DBA, starostou  
Jáchymovská 1, 363. 01 Ostrov

### ZHOTOVITEL:

#### **Ing. Lenka Macková**

Zastoupena: Ing. Lenka Macková & UDIMO spol. s r. o  
Sokolská 20, Dlouhá Loučka 783 86

### PROJEKT:

**Generel dopravy města Ostrov 2020 – 2021**

## NÁVRHOVÁ ČÁST

## OBSAH

<b>2. NÁVRHOVÁ ČÁST.....</b>	<b>4</b>
2.1 CÍLE, ZÁSADY ZPRACOVÁNÍ A STRUKTURA NÁVRHŮ .....	4
2.1.1 Strategické cíle.....	5
2.1.2 Návrh změn procesu plánování dopravy na úrovni města.....	6
2.2 VYTIPOVANÉ OBLASTI K ŘEŠENÍ .....	11
2.2.1 Síť komunikací - automobilová doprava.....	11
2.2.2 Veřejná hromadná doprava.....	23
2.2.3 Statická doprava.....	26
2.2.4 Cyklistická doprava .....	31
2.2.5 Pěší doprava.....	36
2.3 PROJEDNÁNÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI.....	39

## 2. NÁVRHOVÁ ČÁST

### 2.1 CÍLE, ZÁSADY ZPRACOVÁNÍ A STRUKTURA NÁVRHŮ

Návrhová část je zpracována pro návrhový horizont roku 2031 s etapizací realizace prioritních opatření v horizontu 5 let.

Návrhová část GD vychází z právního stavu Územního plánu města Ostrov, výhledových záměrů města Ostrova, v souladu se „Strategickým plánem rozvoje města Ostrova“ a cíli regionálních a republikových rozvojových dokumentů pro oblast dopravy.

Ve vztahu k regionu jsou využity podklady a rozvojové dokumenty Karlovarského kraje v aktuálním stavu (zejména zásady územního rozvoje - ZÚR KK) a ve spolupráci s IDOKem (Kordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p.o.) jsou uplatněny principy plánovaného IDS. Je vyhodnocen a optimalizován průmět regionálních vazeb na území města Ostrov. Jsou zohledněny regionální železniční a autobusové linky, stejně jako automobilové i cyklistické trasy propojující město s regionem, sloužící pro přenos regionálních vztahů.

S ohledem na analytickou část a předpokládaný rozvoj území je navržen odpovídající rozvoj sítě všech druhů doprav, jejich provázanost a vzájemná koordinace. V návrhu uvažovaný rozvoj jednotlivých subsystémů je proveden s přihlédnutím k tvorbě negativních vlivů z dopravy, zejména vlivy hluku a emisí.

Součástí je vyčíslení investiční náročnosti navrhovaných úprav a dopravních staveb.

Celkově je navržen kompletní systém obsluhy území všemi subsystémy s kapacitním posouzením a vyhodnocením kritických míst pro návrhový horizont Generelu dopravy (rok 2031).

Návrh vychází ze zpracovaných dokumentací jednotlivých subsystémů a navrhuje vytvoření komplexního multimodálního systému s vzájemnou provázaností. V dlouhodobém horizontu by tak měl být dopravní systém přívětivější k životnímu prostředí, ekonomičtější pro obyvatele i provozovatele dopravních systémů při zachování či zlepšení dopravní obslužnosti.

Etapový návrh byl ověřen na dopravním modelu a podle pracovních výsledků a po projednání upraven. Model pracuje s kapacitou jednotlivých dopravních koridorů a uzlů s návrhem její reálné optimalizace.

V závěru návrhové části je na základě předchozích kapitol přehledně zpracován „Akční plán GD města Ostrov seznam projektů“ s uvedením jednotlivých investičních aktivit v pořadí podle doporučené priority, hlavní charakteristiky s případným územním průmětem (délka, plocha), stavem připravenosti, předpokládaným harmonogramem a odhadem investičních nákladů.

Akční plán také zahrnuje návrh měřitelných indikátorů a návrh procesu jejich sledování, aby bylo možno vyhodnocovat, jak je naplňována schválená vize.

Návrh realizace jednotlivých opatření obsahuje aktivity investičního i neinvestičního charakteru v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury. Navržené neinvestiční aktivity jsou zpravidla finančně méně náročné. Jedná se o aktivity dopravně inženýrského a organizačního charakteru včetně využití managementu mobility k prosazení udržitelných forem dopravy v jednotlivých oblastech života ve městě v rámci cíle D Management dopravy.

## 2.1.1 Strategické cíle

Návrh opatření je proveden s cílem snižování emisí z dopravy na území města v rámci cíle B - Inovace. Návrh nízkemisní zóny nebyl proveden. Místo toho je kladen důraz na podporu zavádění inovací a alternativních pohonů vozidel.

Projednání konceptu návrhu opatření – v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, bylo poznamenáno pandemií COVID. Proto bylo přistoupeno k projednání za pomoci technologií.

V dlouhodobém horizontu je doporučen pro město naplňování těchto cílů, ten byl projednán pracovní skupinou dne 8.2.2022 a na veřejném projednání v prvním čtvrtletí roku 2022. Budou podporovány aktivity pěších, cyklistů a rozvoj VHD. Příměstská autobusová doprava bude podporována i nadále v rámci IDS. V plánu jsme došli ke shodě na nezvyšování kapacity průtahu města a omezení tranzitu na ul. Jáchymovská.

V rámci návrhové části byly zpracovány podklady pro prezentační materiály.

Preferovaná vize GD je:

- Město vzorem čisté dopravy.
- Město krátkých vzdáleností.
- Město všech druhů dopravy.

Opatření, které usnadní život jsou členěna do 4 cílů (okruhů):

- A, Bezpečnost (snižování dopravních nehod),
- B, Inovace (snižování emisí CO<sub>2</sub>),
- C, Místo pro život (Podmínky pro efektivní, estetickou a funkční dopravu),
- D, Management dopravy (Efektivní řízení plánování dopravy a měkká opatření pro podporu udržitelné dopravy).

Strategický cíl (a jeho vyjádření)	Opatření (a jeho cíl)
Bezpečnost	A1 Bezpečné přecházení
	A2 Bezpečně na křižovatkách
	A3 Bezpečně na kole
	A4 Bezpečně do škol
Inovace	B1 Elektromobilita
	B2 Preference BUS
	B3 Inteligentní zastávky
	B4 Inteligentní křižovatky a preference IZS
	B5 Podpora výstavby parkovacích ploch
Místo pro život	C1 Podpora stezek pro chodce
	C2 Tvorba zón 30
	C3 Omezení tranzitu
	C4 Zajištění parkovacích kapacit rezidentů
	C5 Úprava nevyhovujících a doplnění nových chodníků
	C6 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách
	C7 Podpora a rozvoj VHD vč. zajištění nového trasování
	C8 Zlepšení zastávek VHD
	C9 K+R u škol
	C10 Výstavba společných stezek

Strategický cíl (a jeho vyjádření)	Opatření (a jeho cíl)
	C11 Místo pro odstavení autobusů
	C12 Úprava nevyhovujících profilů a přerozdělení místa
	C13 Rekonstrukce komunikací a mostů
	C14 Bikesharing
Management dopravy	D1 Budování pozitivní image udržitelné dopravy
	D2 Dopravní výchova a osvěta
	D3 Komunikace a informovanost účastníků dopravního provozu
	D4 Kvalitní dopravní dokumentace
	D5 Integrovaný dopravní systém
	D6 Manažer mobility

Tabulka 1: Strategické cíle a jejich vyjádření

Stanovená koncepce je reflektována v navržených opatřeních.

## 2.1.2 Návrh změn procesu plánování dopravy na úrovni města

Odbor rozvoje a územního plánování města Ostrov je vedoucím partnerem při zpracování Generelu dopravy (GD). Tento odbor má v gesci většinu činností navržených v GD. Odbor úzce spolupracuje s vedením města a Odborem správy majetku. Pro posílení realizovatelnosti činností navržených v GD je předpokládáno zajištění činnosti Manažera mobility viz. opatření D6. Dnes tyto činnosti zastřešují odbory rozvoje a správy majetku, vč. dopravní komise města.

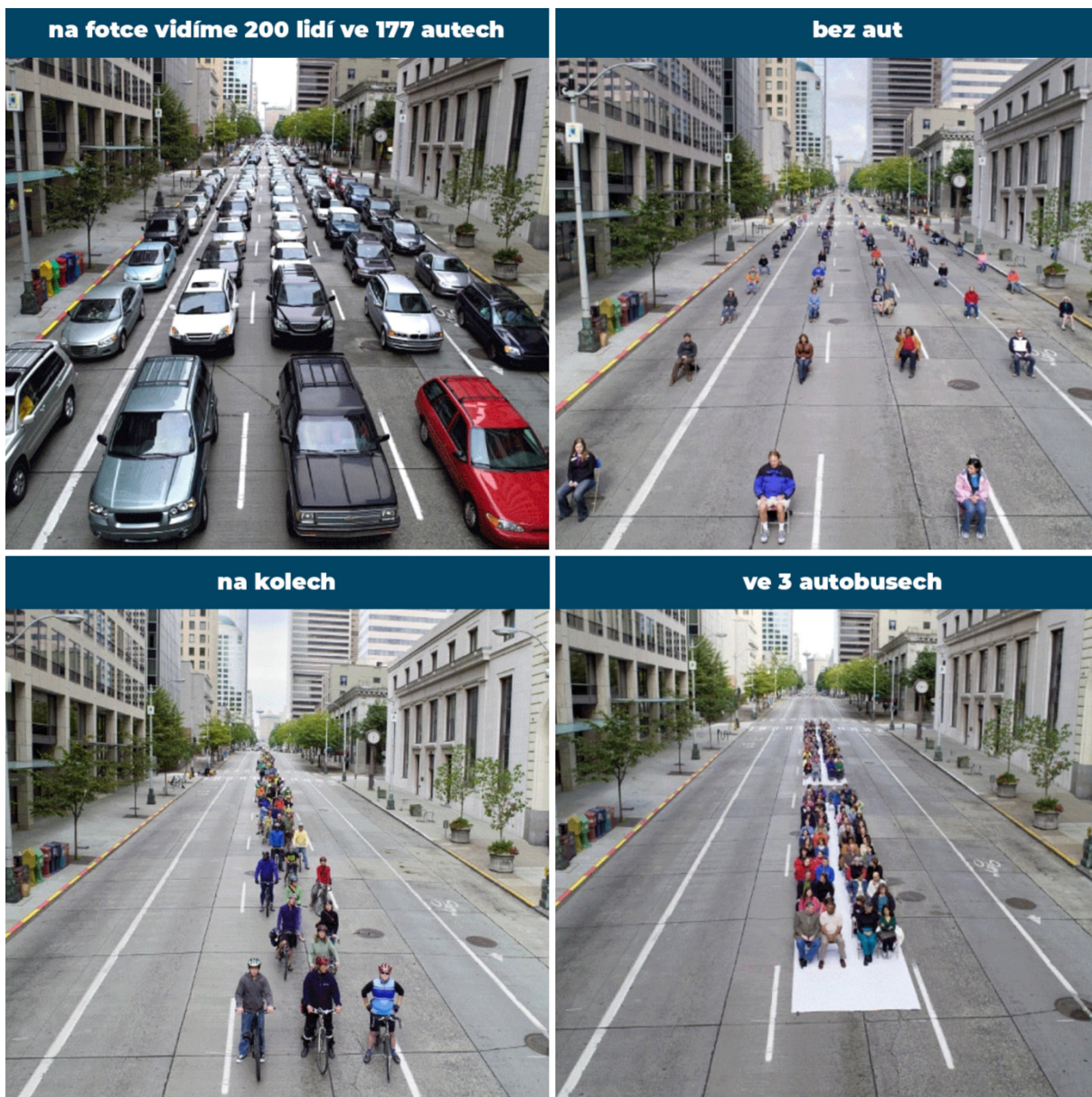
Návrh změn procesu plánování mobility na úrovni města je proveden s cílem sjednocení izolovaných jednotlivých koncepcí a aktivit vykonávaných v rámci města. Přínos GD je v nalezení synergií v řešení jednotlivých částí plánování, provedení hlubších analýz s cílem určení konkrétních problémů a prioritizace jejich řešení.

### PROVÁDĚNÍ OPATŘENÍ D1 – BUDOVÁNÍ POZITIVNÍ IMAGE UDRŽITELNÉ DOPRAVY

Budování pozitivní image udržitelné dopravy je komplexní dlouhodobý proces. Cílem je zajistit povědomí výhod nízkouhlíkové dopravy a udržitelné dopravy analogicky např. k třídění odpadu.

Fosilní zdroje jsou vyčerpitelné a každá cesta provedená vozidlem na fosilní paliva bude v blízké budoucnosti považována za zbytečnou.

Ústřední postavou v rozhodovacím procesu je člověk. Okamžikem volby cíle cesty a volby dopravního prostředku ovlivňujeme realizaci cesty a její vlivy, vč. negativních vlivů na životní prostředí.



Obrázek 1: Příklad volby dopravního prostředku, zdroj: Greenpeace

Náplní opatření je realizovat aktivity zajišťující informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest.

Jednou z aktivit budování image udržitelné dopravy je jednotné barevné schéma vozidel VHD. Dále je vhodné zajišťovat semináře na téma udržitelné dopravy. Prezentovat nové možnosti využívání udržitelné dopravy ve městě, jít příkladem. Používat kolo při cestě do práce zaměstnanci úřadu a vedením města. Setkání vedení města s občany na akcích pro podporu udržitelné dopravy.



Obrázek 2: Dobrá praxe podporovaných aktivit, reklama na MHD Plzeň, zdroj:www.pmdp.cz

## PROVÁDĚNÍ OPATŘENÍ D2 – DOPRAVNÍ VÝCHOVA A OSVĚTA

Dopravní výchova a osvěta je dlouhodobý proces, který začíná v mateřských školách a končí prací se seniory. Osvětové akce budou dále pokračovat v gesci Odboru dopravně správního, s podporou Městské policie. Měli by být zaměřeny zejména na bezpečnost provozu (např. přecházení vozovky, jízda dopravních vozidel, cyklistika, bezpečnost na autobusových zastávkách a informovanost cestujících o vhodném chování ke snížení rizika krádeže a napadení, jízda pod vlivem nedovolených látek, atd.) na pozemních komunikacích a osvětu udržitelné dopravy.

V rámci tohoto opatření je podporováno množství aktivit, např.:

- Bezpečně na silnicích, dětská výtvarná soutěž žáků základních škol.
- Dětská policie, praktická ukázka práce Městské policie v terénu.
- S dětmi na pozemních komunikacích – besedy, praktická ukázka v dopravním provozu
- Motobesib – společná akce motorkářů a Policie, zaměřená na bezpečnou jízdu na motorce.
- Do práce na kole, soutěž v jízdě do práce na kole s vyhodnocením a odměnami.
- Besedy pro seniory, diskusní fóra mezi Městskou policií a seniory.
- Evropský týden mobility (ETM) – akce na podporu udržitelné dopravy, besedy, cyklojízdy, snídani pro cestující MHD zdarma, sportovní odpoledne a výtvarnou soutěž. Evropský týden mobility (ETM) je každoroční iniciativa Evropské komise, která upozorňuje na neudržitelný nárůst individuální automobilové dopravy ve městech a inspiruje k možným řešením. Tato iniciativa probíhá pravidelně, **třetí týden v září, a končí Dnem bez aut.**

V tomto směru je jedním z lídrů město Otrokovice, které nabízí celou řadu měkkých opatření pro zvýšení bezpečnosti a podporu udržitelné dopravy.



**Čtvrtek 16. 9. 2021**

- **Den bezpečnosti**, 15.30–17.30 hod., Rekreační oblast Štěrkovické. Jediněná možnost setkání se složkami, které v našem kraji chrání zdraví, majetky a životy občanů. Se svojí technikou a ukázkami práce se představí policie, záchranná služba, Armáda ČR a další. Vstup zdarma.
- **Vyjížďka na koloběžkách pro dospělé i děti** (začátečníci i pokročilí) s TJ Jiskra Otrokovice, start v 17 hod. od sokolovny. Trasa cca 10 km. Rezervace koloběžek na tel. 724 348 747. Vstup zdarma.

**Pátek 17. 9. 2021**

- **Pohádky v dopravě**, 15–18 hod., park před poliklinikou. I pohádkové postavičky občas někdy cestují. Vyzkoušejte, jestli zvládnete splnit úkoly, které si pro Vás připravily. Start na trasu do 17 hod. Vstup zdarma.
- **Sportovní odpoledne s táborákem s TJ Jiskra Otrokovice**, začátek 17.30 hod., hřiště u sokolovny. Sportovní aktivity pro děti i dospělé. Vstup zdarma.

**Sobota 18. 9. 2021**

- **Běh pro Gambii**, start 10–11.15 hod., stadion TJ Jiskra Otrokovice. Nadační nesoutěžní běh pro zájemce všech věkových kategorií, jehož výtěžek poputuje prostřednictvím organizace Kola pro Afriku na pomoc africkým dětem a jejich cestě za vzděláním.

**Neděle 19. 9. 2021**

- **Poznej Otrokovice (nejen) na kole**, start 13.30–15 hod. od dopravního hřiště DDM Sluníčko na Trávníkách. Tradiční jízda městem pro rodiče s dětmi v délce cca 7 km. V cíli na táborové základně DDM Sluníčko na Štěrkovické bude připraveno malování na obličej pro děti zdarma, různé sportovní aktivity, workshopy a táborák. Na místě bude také možnost zakoupení drobného občerstvení. Vstup na akci zdarma.
- **Sbírka Kola pro Afriku**, 13–15 hod., dopravní hřiště DDM Sluníčko na Trávníkách. Odevzdávat můžete nepotřebná kola nebo příslušenství, příp. cyklo nářadí. Obsah sbírky bude předán organizaci, která zajišťuje distribuci kol a jejich opravy v africké Gambii.

**Pondělí 20. 9. 2021**

- **Snídaně pro cyklisty zdarma**, 5.30–8 hod. u altánu na cyklostezce Otrokovice-Zlín v blízkosti sídliště Trávníky a dále na odpočívadle na cyklostezce v blízkosti společnosti Pipelife.
- **Cvičení se Sportklubem Eva**, 17–20 hod., tělocvična ZŠ T.G.M. Vyzkoušet si můžete bodyform, zumbu, pilates, deepwork, jogu nebo tabatu. Vstup zdarma.

**Úterý 21. 9. 2021**

- **Vyjížďka na koloběžkách pro dospělé i děti** (začátečníci i pokročilí) s TJ Jiskra Otrokovice, start v 17 hod. od sokolovny. Trasa cca 10 km. Rezervace koloběžek na tel. 724 348 747. Vstup zdarma.

**Středa 22. 9. 2021**

- **MHD ZDARMA pro všechny cestující**
- **Snídaně pro cestující MHD zdarma**, 6–8 hod., zastávka linky č. 55 "POŠTA" na Trávníkách.
- **Den bez aut**, 15–18 hod., park před Společenským domem. Těšit se můžete na ukázky a aktivity spojené s dopravní tematikou. Vstup zdarma.

**16. 9. - 19. 9. 2021**

- **Festival IQ play** (interaktivní výstava her a stavebnic) – všední dny 12–18 hod., víkend 10–18 hod., kinosál Otrokovické BESEDY, vstupné: 70 Kč/osobu, rodné vstupné 250 Kč, děti do 3 let včetně zdarma



Obrázek 3: Program ETM města Otrokovice 2021, zdroj: [www.otrokovice.cz](http://www.otrokovice.cz)

**DO PRÁCE NA KOLE**

**Vyhlášení výsledků a předávání výher výzvy**

Do práce na kole, koloběžce, pěšky nebo poklusem 2021 za Zlín, Otrokovice a okolí

**Kdy: čtvrtek 10. června 2021 od 16.00 do 18.30**  
**Kde: Otrokovice, náměstí 3. května**  
 Hraje **kapela Ripteto**. Občerstvení je zajištěno!

Děkujeme všem soutěžícím za účast, celorepublikovým i lokálním partnerům za podporu.

# POŘÁDÁ AUTOMAT

Obrázek 4: Do práce na kole 2021, Otrokovice, zdroj: [www.otrokovice.cz](http://www.otrokovice.cz)

### PROVÁDĚNÍ OPATŘENÍ D3 – KOMUNIKACE A INFORMOVANOST ÚČASTNÍKŮ DOPRAVNÍHO PROVOZU

Osahuje aktivity zajišťující komunikaci s občany, organizacemi a veřejnými institucemi a zvýšení informovanosti veřejnosti o dopravní situaci ve městě, možnostech udržitelné dopravy a připravovaných projektech/ aktivitách v dopravě. Vhodným médiem je Ostrovský měsíčník nebo webové stránky města.

V rámci prezentace dat veřejnosti navrhujeme městu využít také systém ArcGis, který je široce používaný k prezentaci mapových podkladů a strategických map.

V rámci opatření je zajištěna agenda vypořádávání připomínek, která je v gesci Odboru rozvoje a územního plánování, Odboru správy majetku města Ostrov.

### PROVÁDĚNÍ OPATŘENÍ D4 – KVALITNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTACE

Obsahuje aktivity zajišťující adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby, vč. vazby na územní plánování.

Vybrané stavby navrhované v rámci plánu mobility je nutné dále prověřit studií proveditelnosti dříve než bude přikročeno k jejich projektové přípravě. Studie proveditelnosti se zpravidla zpracovává ve variantním řešení a obsahuje posouzení EIA, které je součástí výběru nejvhodnější varianty (např. Výstavba víceúčelové haly pro logistiku a lehkou výrobu – Dolní Žďár).

Zejména přechod na nízkouhlíkovou dopravu jsi vyžádá další strategické změny v energetice. Většina stanovených cílů snižování emisí je realizována změnou paliva osobních automobilů přechodem na elektrickou energii. Dlouhodobě je většina (57,4%) elektrické energie je vyráběna z fosilních paliv. Pro dosažení snížení emisí CO<sub>2</sub> je nutná změna energetického mixu. Toto je v gesci státu. V rámci města je vhodné zajistit zvýšení podílu udržitelných zdrojů při zajištění funkce MěÚ. Toto téma je vhodné koordinovat s energetickou koncepcí města.

V rámci posuzování záměrů výstavby u projektu **Jáchymovská ulice – vlečka** – propojení ul. Družební s ul. Jáchymovská, byl zjištěn negativního vliv na napojení přes kruhovou křižovatku (zpracováno v DÚR 01/2020) a je doporučeno napojení mimo kruhovou křižovatku (nevzniká pátý paprsek kruhové křižovatky).

V rámci opatření je podporováno aktualizovat Dopravní a urbanistickou studii Mírového náměstí, řešením úpravy stávajících zastávek VHD, vzhledem k bezpečnosti a přehlednosti pro pěší i vozidla.

### PROVÁDĚNÍ OPATŘENÍ D5 – INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Krajský koordinátor dopravy IDOK zajišťuje integrovanou dopravu v Karlovarském kraji od 09/2019.

Hlavním smyslem zřízení této organizace je centralizace veřejné dopravy a její globální systémové řízení z jednoho místa. V rámci tohoto systému je kompatibilní většina odbavovacích systémů jak na železnici, tak v autobusové dopravě v regionu, včetně MHD.

IDOK je pověřen k uzavírání smluv na dopravní obslužnost ve veřejné linkové dopravě a v drážní dopravě.

Funkcí organizátora je naplňování strategických cílů v rovině kvalitativních i kvantitativních parametrů rozvoje integrovaného dopravního systému (IDS). Koordinátor by měl zcela jednoznačně určovat strategii rozvoje IDS, určovat rozsah výkonů v rámci IDS, garantovat jednotný tarif a zajišťovat dostatek dostupných informací o IDS. V zájmu koordinátora je rovněž zajišťování controllingu IDS.

Posláním integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob je vytvoření takového systému, který při daných ekonomických možnostech uspokojí optimálním způsobem přepravní potřeby obyvatel a návštěvníků daného regionu, tzn. poskytne dostatečně kvalitní a cenově přístupnou nabídku přepravních služeb potenciálním zákazníkům, především dostupnost cílů cest, a to co možná nejvíce efektivním způsobem.

V rámci opatření navrhujeme sledovat zajištění jednotného odbavovacího systému v rámci IDS založeného v dlouhodobém horizontu na platbě platební kartou a zajištění vysoké kvality dopravní obslužnosti vč. zajištění koordinace jízdních řádů mezi jednotlivými dopravci. V současné době IDOK využívá InKartu Českých drah, Karlovarskou kartu a Plzeňskou kartu ve všech druzích veřejné osobní dopravy. S kartami je kompatibilní většina odbavovacích systémů jak na železnici, tak v autobusové dopravě v regionu včetně MHD.

V rámci rozvoje preference VHD se doporučuje využívat systémy, které zajistí kompatibilitu napříč regionem tj. takové, které komunikují na otevřeném popsaném protokolu a to v odbavovacích systémech i v rámci systémů preference VHD. Zajištění jednotného odbavovacího systému by mělo být dosaženo také uznáváním jízdních dokladů mezi dopravci. Zajištění IDS je v gesci IDOK.

#### PROVÁDĚNÍ OPATŘENÍ D6 – MANAŽER MOBILITY

Pro potřeby přechodu Generelu dopravy do realizační fáze je navrženo zřízení pozice manažer mobility, který bude koordinovat činnosti a postup prací navržených plánem. Ten bude také prosazovat udržitelnou dopravu ve městě. Činnosti budou rozděleny mezi odbory rozvoje a správy majetku. Vrcholové zaštitění bude mít odbor rozvoje. Pozici je možné sloučit se stávající pozicí nebo řešit novým pracovníkem nebo externím pracovníkem na částečný úvazek.

## 2.2 VYTIPOVANÉ OBLASTI K ŘEŠENÍ

### 2.2.1 Síť komunikací - automobilová doprava

#### NÁVAZNOST NA ANALYTICKOU ČÁST

Koncepce navazuje na analytickou část, kde byla prezentována hlavní zjištění a na strategické cíle, které byly vybrány jako základní opatření pro tvorbu rámce návrhů.

Koncepce automobilové dopravy pro nadcházející období vychází z navržených opatření. Základním stávajícím nedostatkem sítě je chybějící propojení ul. Družební a snížení tranzitní dopravy na ul. Jáchymovská. Dopravní síť je rozdělena na základní - ZÁKOS a ostatní. Základní síť plní dopravní funkci.

Slouží tedy tranzitní a průjezdní dopravě, kdy obsluha okolních nemovitostí může být omezena. Ostatní síť plní obslužnou funkci. Slouží tedy cílové dopravě, kdy tranzitní doprava by měla být omezena.

Z hlediska efektivity provozování automobilové sítě a současně snížení negativních vlivů je vhodné sběrnou síť provozovat s intenzitami v rozmezí 10 - 20 tis. vozidel. Tyto intenzity jsou akceptovatelné z hlediska emisí z dopravy. Dovolují také řešení kolmých vazeb cyklistické a pěší dopravy a zároveň nedochází ke zdržování veřejné dopravy v dopravním proudu.

Ve městě Ostrov dosahují intenzity dopravy na sběrné síti komunikací intenzity v rozmezí 3 - 7 tis. vozidel. Dostatečné využití sběrného skeletu je dáno funkčním západním obchvatem silnice I třídy, který slouží především pro tranzitní dopravu a dopravní obslužnost významných průmyslových zón.

V analytické části byly identifikovány zásadní problémy automobilové dopravy, kterými jsou zejména požadavek na snížení vytížení křižovatky Jáchymovská x Hlavní třída, absence průjezdnosti ul. Družební, snížení tranzitu na ul. Jáchymovská, vznik propojení ul. Hlavní třída s ul. Lidická (v případě vzniku rozvojového území ostrov východ, vč. obslužnosti MHD ul. Lidická).

O zařazení jednotlivé pozemní komunikace do určité kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Jedná se o samostatné správní řízení vedené na základě § 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V řízení, silniční správní úřad rozhoduje podle konkrétních podmínek v době zařazování komunikace (uvedení komunikace do provozu) a je mimo jiné vázán i s vlastnictvím komunikací (v daném případě se bude jednat o dohody schvalované zastupitelstvem města).

V rezidentních oblastech se návrh opírá o zřízení zón 30 s postupnou realizací zklidněných prvků.

#### POSOUZENÍ DOPRAVNÍHO SKELETU VYMEZENÉHO ÚZEMNÍM PLÁNEM MĚSTA OSTROV...bude aktualizováno

##### Přeložka silnice I/13 v k.ú. Květnová až na hranici území města Ostrov

Zpracovává se studie týkající úseku od odbočky na Jáchymov přes Květnovou, Stáž nad Ohří, Boč a končí u Smilova. Hledá se nejprůchodnější varianta skrze hledisko technické, ekonomické a nejhodnější hledisko z pohledu životního prostředí.

Územní plán s touto výstavbou počítá v rámci možnosti vyvlastnění pozemků.

##### Přeložka místní obslužné komunikace ve Vykmánově

S realizací obslužné komunikace pro napojení zemědělské výroby ve Vykmánově z důvodu rozšíření areálu, územní plán počítá v rámci možnosti vyvlastnění pozemků i uplatnění předkupního práva.

##### Ostrov východ - severojižní propojení

V rámci návrhu GD je uvažováno s propojením:

1. Místní obslužná komunikace U Nemocnice s Hlavní třídou:
  - přes ul. Severní (obslužná) a následně ul. Masarykova (sběrná),
  - druhým uvažovaným spojením přes ul. Borecká.

Navrhovaná propojení s ul. Hlavní třída bude provedeno přes stávající kruhové křižovatky.

2. Místní obslužná komunikace jako propojení Hlavní třídy s Lidickou ulicí:

- novou obslužnou komunikaci mezi ul. Hlavní třída (za Domovem pro seniory) s ul. Lidická, přes část ul. Vančurova (za garážemi).

Toto propojení je žádoucí v případě vzniku rozvojového území pro bydlení - Ostrov východ, vč. uvažované obslužnosti MHD ul. Lidická. Z aktuálního dopravního hlediska se uvažuje s intenzitou desítek aut. Po vzniku rozvojového území k bydlení lze předpokládat intenzitu cca 2 vozidla na byt.

Územní plán s touto výstavbou počítá ve výhledu a v rámci možnosti vyvlastnění pozemků i uplatnění předkupního práva.

3. Místní obslužná komunikace jako propojení Lidické ulice s Krušnohorskou ulicí

V GD se s tímto propojením neuvažuje z důvodu nízké intenzity aktuálního provozu. V případě rozšíření ploch bydlení lze realizaci této obslužné komunikace doporučit, za účelem zvýšení dopravního komfortu návrhových ploch Ostrov východ.

Územní plán s touto výstavbou počítá ve výhledu a v rámci možnosti vyvlastnění pozemků i uplatnění předkupního práva.

#### Vzletová a přistávací plocha pro sportovní létající zařízení ve Vykmánově - Letiště Ostrov

V ÚP města se letiště nachází ve zastavitelné ploše změn letiště. Do budoucna lze zajistit komfortnější obslužnost letiště výstavbou - Přeložky místní obslužné komunikace ve Vykmánově (pro napojení zemědělské výroby ve Vykmánově z důvodu rozšíření areálu).

#### Cyklostezka Dolní Žďár – Květnová

Cyklostezka se na západním konci se napojuje na cyklostezku Ostrov – Dolní Žďár (na Velké Rondo 2011, v návrhu cyklostezka č. 4), na východním konci na komunikaci Ovčárna – Květnová (v návrhu cyklostezka č. 3), cca uprostřed se nachází odbočka na cyklostezku k Boreckým rybníkům (v návrhu cyklostezka č. 40, s návazností na Malé Rondo). V návrhu je dále uvažováno s propojením přes propustek silnice I/13 na Vykmánov, kolem Boreckého potoku – cyklostezka č. 5).

#### Nové dopravní napojení rozvojových ploch kobercové výstavby RD severně nad místní částí Kfely

Dopravní napojení přes obchvat silnice I/13 na přeložku silnice II/221. V případě výstavby druhé etapy, dle projektové dokumentace, se předpokládá dopravní napojení ploch výstavby přes intravilán místní části Kfely.

Územní plán s touto výstavbou počítá v rámci možnosti vyvlastnění pozemků i uplatnění předkupního práva. Pozemky jsou v soukromém vlastnictví a předpokládá se realizace soukromým investorem.

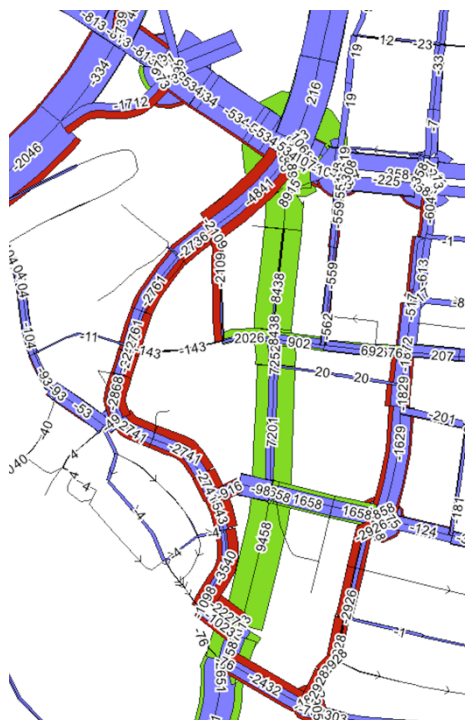
## NÁVRH ÚPRAV KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Návrh řešení automobilové dopravy a snížení negativních dopadů produkce emise CO<sub>2</sub> a hluku je navržen s ohledem na rozvojové plochy dané územním plánem a Zásadami územního rozvoje Karlovarského kraje.

### Vazba na opatření A2 – Bezpečně na křižovatkách

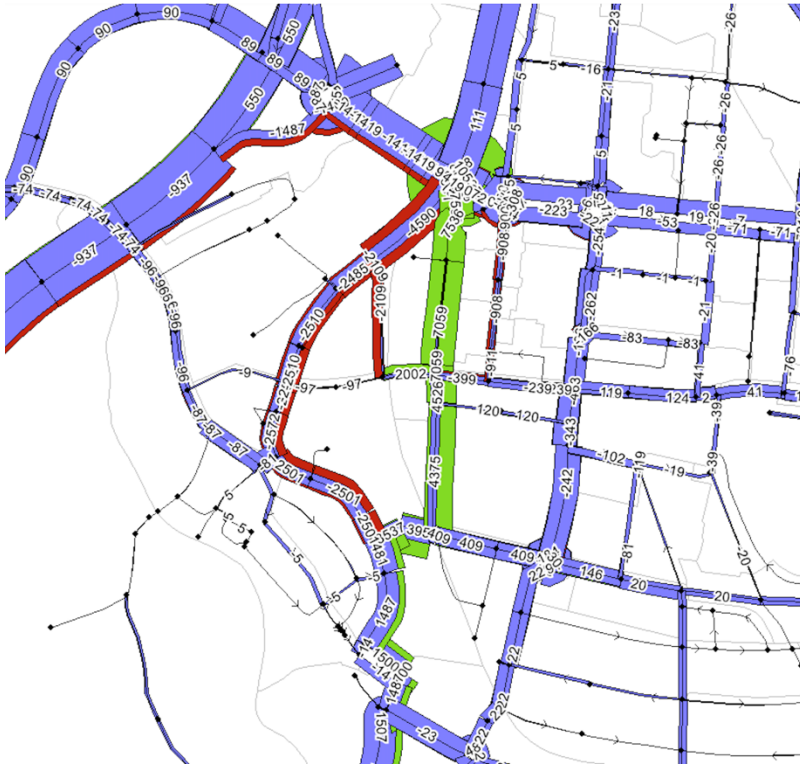
K výslednému návrhu propojení ulice Družební s Jáchymovskou byla vedena dvě jednání, na kterých byly předloženy varianty:

1. Propojení ul. Družební přes novou kruhovou křižovatku Jáchymovská x Hlavní třída, s funkcí sběrné komunikace až po ul. Nádražní (dle ÚS). Toto bylo zamítnuto z důvodu vznikajícího 5-tého paprsku kruhové křižovatky a vysokého nárůstu dopravy v bytové zástavbě.



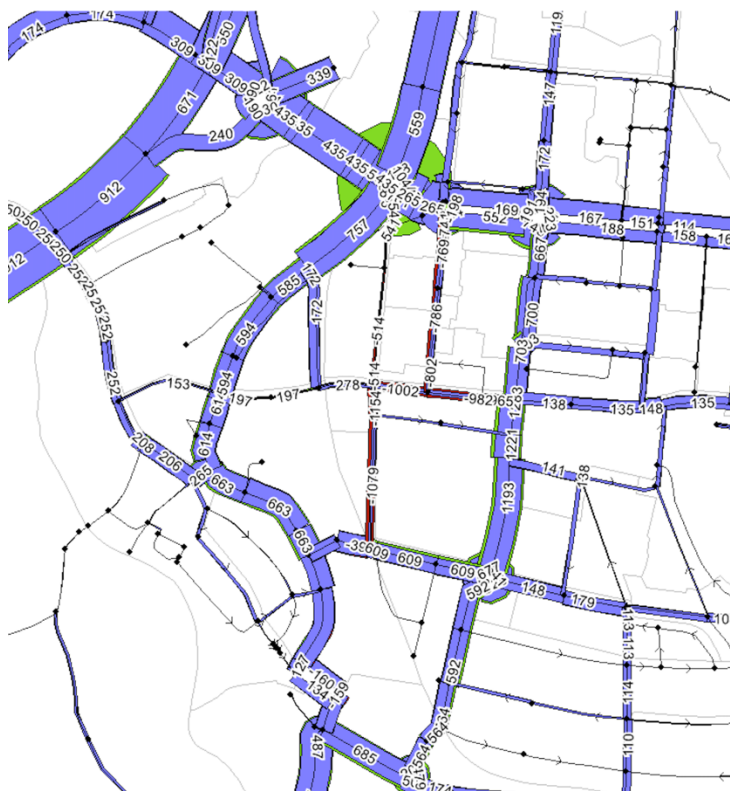
Obrázek 5: Rozdílový kartogram stavu a r. 2031, s úpravou dle ÚS, kdy zelenou barvou jsou označeny přírůstky dopravy a červené úbytky, posouzeno v rámci modelu dopravy.

2. Propojení ul. Družební přes novou kruhovou křižovatku Jáchymovská x Hlavní třída, s funkcí sběrné komunikace až po ul. Krušnohorská (dle DÚR). Toto bylo zamítnuto z důvodu vznikajícího 5-tého paprsku kruhové křižovatky.



Obrázek 6: Rozdílový kartogram stavu a r. 2031, s úpravou dle DÚR, kdy zelenou barvou jsou označeny přírůstky dopravy a červeně úbytky, posouzeno v rámci modelu dopravy.

3. Propojení ul. Družební přes kruhovou křižovatku Jáchymovský x Hl. třída. Propojení je vhodné provést, dle zpracovatele, pouze za předpokladu zamezení průjezdu dále na Lidickou. Kdy dojde k významnému zklidnění dopravy v přilehlé bytové zástavbě a zároveň ke snížení dopravní zátěže na ul. Jungmannova. Bez zaslepení křižovatky s ul. Lidická bude docházet ke zvýšení tranzitu přes ul. Družební. V rámci generelu byla tato varianta v pracovní skupině nepodpořena.



Obrázek 7: Rozdílový kartogram stavu a r. 2031, s úpravou dle zpracovatele – zaslepení Družební x Lidická, kdy zelenou barvou jsou označeny přírůstky dopravy a červeně úbytky, posouzeno v rámci modelu dopravy.

4. Propojení ul. Družební přes samostatný sjezd na ul. Jáchymovskou. Navrženo nové propojení přes T křižovatku, kdy bude obtížné umístit rozřazovací pruhy (mezi Hl. Třídou a Družební). Tento návrh vznikl na požadavek pracovní skupiny při jednání a byl jí odsouhlasen, i přes výhrady zpracovatele. Viz. Níže popsaný návrh po jednotlivých křižovatkách, vč. obrázku – *Obrázek 8: Vliv výstavby T křižovatky na ul. Jáchymovská.*

V rámci návrhu opatření je uvažováno s přestavbu několika křižovatek. Jedná se jmenovitě o tyto:

- a) Okružní křižovatka na ul. Jáchymovská x Hlavní třída
- b) Napojovací křižovatka u propojení Družební ul. x Jáchymovská ul. (T křižovatka)
- c) Okružní křižovatka ul. Družební x ul. Lidická (u výměníku)



### Okružní křižovatka na ul. Jáchymovská x Hlavní třída

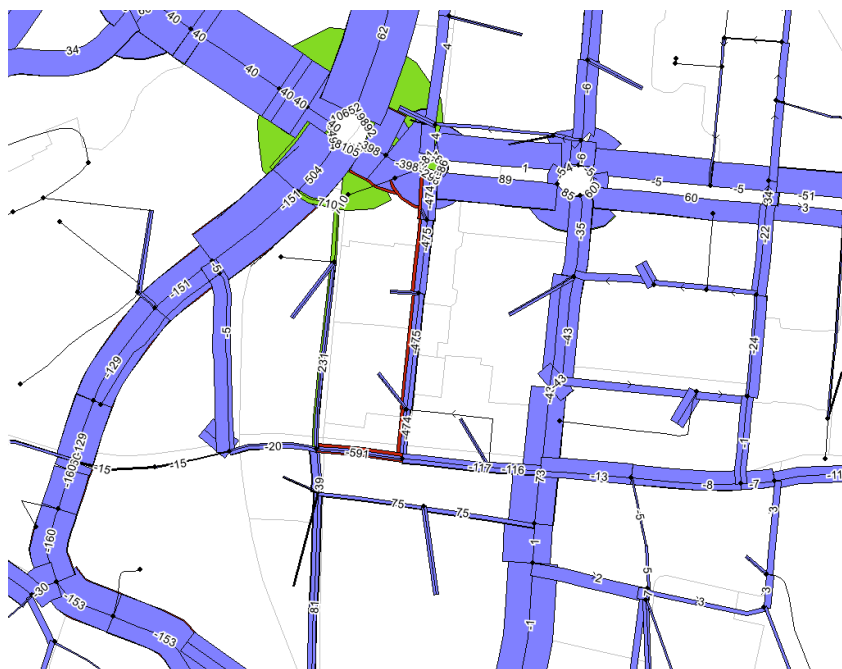
Jedná se o nejvytíženější křižovatku dle provedeného průzkumu v rozmezí od 6:00 do 17:00hod s intenzitou 13 tis. vozidel. Malá okružní křižovatka přitom pohodlně zvládá až 25 000 vozidel za den (součet všech vjezdů). Za standard a dobrý kompromis z hlediska prostorových nároků a průjezdového komfortu pro řidiče je považována hodnota vnějšího průměru okolo 30 m.

### T křižovatka u propojení Družební ul. x Jáchymovská ul.

Vzhledem k navrhované průjezdnosti ulice Družební a napojení na ul. Jáchymovskou je doporučeno realizovat T křižovatku, která umožní dopravní napojení ul. Družební na oba směry ul. Jáchymovské. Nedoporučuje se připojení pře okružní křižovatku Jáchymovská x Hlavní třída.

### Okružní křižovatka ul. Družební x ul. Lidická

Zprůjezdněním Družební ulice dojde ke zvýšení intenzity dopravy, proto je doporučeno zřídit okružní křižovatku s ul. Lidická.



Obrázek 8: Vliv výstavby T křižovatky na ul. Jáchymovská (zeleně přírůstek dopravy, červeně úbytek)

### Vazba na opatření B1 – Elektromobilita

Elektromobilita je aktuální technologický směr, kterým se ubírá většina výrobců silničních osobních vozidel s cílem snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy. Tento směr také druhotně snižuje emise znečišťujících látek v ovzduší produkovaných ve městě. Současně dochází ke snižování hluku z dopravy. V lokálním měřítku nelze tomuto technologickému vývoji cokoli vytknout.

Trend vývoje a výroby elektrických vozidel v poslední době zrychluje. Tomu neodpovídá příprava infrastruktury pro nabíjení vozidel. V současné době se nachází ve městě 1 veřejná nabíjecí stanice, kterou provozuje skupina ČEZ. Stanice je umístěna na parkovišti obchodního řetězce Kaufland v Jáchymovské ulici. Je vybavena nabíjecím standardem Mennekes, CCS Combo i CHAdeMO a funguje i v režimu tzv. normálního AC dobíjení (dobije elektromobil v řádu hodin), který Kaufland nabízí svým zákazníkům bezplatně. Klientům stačí mít nainstalovanou aplikaci Polyfazer Direct.



Obrázek 9: Veřejná nabíjecí stanice v Ostrově, u Kauflandu na ul. Jáchymovská

Předpokladem ke snížení dopravních výkonů automobilové dopravy je zmírnění či zastavení odlivu obyvatel z měst do jejich zázemí. Jedním z požadavků na kvalitu bydlení je dostupnost osobního automobilu. V případě rozvoje elektromobility je nutné pamatovat na lokality bytové zástavby, kde není možné, aby si každý vlastník bytu realizovat samostatně své vlastní nabíjení. Proto je vhodné uvažovat o výstavbě pomalých nabíjecích stanic s výkonem cca 11 kW, které by zajistili nabíjení vozidel rezidentů. Toto nabíjení je vhodné uvažovat jako službu. Tyto nabíjecí stanice by měly být realizovány na všech sídlištích v jednotkách kusů. Vhodná realizace je v blízkosti rozvodu VO.

Nabíjení rezidentů v bytové zástavbě není podporováno státní politikou, což je chyba. Při realizaci úpravy veřejného osvětlení je možné při pokládce kabeláže pamatovat na možnost budoucího nabíjení z lamp VO (samostatný okruh pro nabíjení z lamp VO – instalace chráničků při rekonstrukci a výstavbě VO a jejich evidence pro možnost budoucího napojení, nebo samostatné zásuvky ve stojanech), které již dnes lze realizovat s možností budoucího přidání modulu nabíjení s identifikací např. RFID čipem. Realizace bude postupovat dle plánu rekonstrukce VO s cílem zajistit možnost nabíjení ve všech sídlištích města.

V současné době není možné nabíjet elektromobily ze stejné sítě jako VO. K tomuto je nutná změna energetického zákona.

Je potřeba zmírnit disproporci mezi možnostmi nabíjení EV vozidel v rodinných domech, kde je toto řešeno soukromým sektorem a v bytové výstavbě, kde předmětné pozemky jsou ve vlastnictví města.



Obrázek 10: Nabíjecí sloupek pro nabíjení 2 vozidel 22kW s identifikací RFID čipem, TCP a OCPP, cena 50 000Kč

#### Vazba na opatření B4 – Inteligentní křižovatky a preference IZS

V rámci návrhu opatření se jedná o křižovatky:

##### **Nádražní x Karlovarská**

Vozidla HZS vjíždějí přímo do křižovatky pátým paprskem křižovatky. Pro zabezpečení bezpečnosti při výjezdu požární techniky na veřejnou komunikaci při jízdě k zásahu se na obě strany veřejné komunikace (v tomto případě na 4 strany) umísťují návěstidla signalizace pro zabezpečení vjezdu vozidel s právem přednostní jízdy. Ve 3 směrech je světelná signalizace osazena s doplňkovou tabulí, ze směru ul. Nádražní tato tabule chybí. V rámci renovace světelných zařízení je vhodné v budoucnu uvažovat i s osazením zadního oranžového světla, pro vizuální kontrolu funkčnosti zařízení vyjíždějící posádkou požární techniky k zásahu.

##### **Areál složek IZS x Jáchymovská**

Umístění návěstidla signalizace pro zabezpečení vjezdu vozidel s právem přednostní jízdy, v obou směrech, u nově vznikajícího areálu IZS na ul. Jáchymovské. V ostrovském areálu složek IZS vyrostou kromě objektů krajské záchranky a profesionálních hasičů také zázemí pro dobrovolné hasiče a městskou policii.

#### Vazba na opatření C2 – Tvorba zón 30

Je navrženo zřizování zón 30 s omezením rychlosti na 30 km/hod všude v rezidentních oblastech mimo základní komunikační skelet a stávající zklidnění dopravy. V případě nutnosti navazování zón (30 na obytné ulice a naopak) či tvorby zóny v zóně je vhodné, jednotně stanovit v lokalitě jednu místní úpravu pro celou lokalitu.

Obslužné ulice mají plnit funkci pobytovou, jelikož se z velké části jedná o ulice v obytné zástavbě. Snížení pocitu nebezpečí, omezování automobilů a snížení hluku ve venkovním prostoru v obytných souborech je nejlépe dosažitelné snížením dovolené rychlosti na 30 km/hod. Snížená rychlost zejména chrání děti, seniory, cyklisty a pěší. Mimo jiné dovolí lepší využívání území a výstavbu většího počtu legálních parkovacích stání. Jejich dodržování by mělo být celospolečenským dogmatem.

Proto je navrhováno v ZÁKOS plošné zavedení zón 30, případně obytných ulic mimo základní komunikační skelet města. Zóny 30 budou budovány tam, kde jsou v uličním profilu k dispozici chodníky. V případě využití smíšeného provozu pěších a vozidel jsou vhodnější obytné ulice. Snížením rychlosti je sledováno snížení hlukové zátěže v obydlených lokalitách, snížení následků dopravních nehod mezi vozidly a zranitelnými účastníky silničního provozu, kterými jsou chodci a cyklisté.

Mimo intravilá města je doporučeno řešit snížení rychlosti na ul. Obchodní k LIDLu, s cílem zvýšení bezpečnosti účastníků provozu.

Návrh zón je zobrazen ve výkrese Základní komunikační síť – návrh úprav, zklidnění dopravy má synergický efekt s integrací cyklistů ve vozovce.

Jedná se o tyto ulice:

- Myslbekova po ul. S.K.Neumena
- Komenského
- Mánesova
- Odborů
- Nejedlého
- Čapkova
- Na Příkopě
- Dvořákova
- Alšova

#### Vazba na opatření C3 – Omezení tranzitu

Princip odvedení tranzitu pomáhá snížit intenzity zbytné dopravy města v intravilánu. Část navržených opatření je v přípravě.

Velké úpravy ZÁKOS tj. stavby obchvatů, jsou posouzeny modelem dopravy. Současně je přihlédnuto ke stupni rozpracování projektů, které jsou v mnoha případech v realizaci.

Návrh úpravy ZÁKOS je zakotvena v ZÚR a ÚP.

#### Vazba na opatření C12 – Úprava nevyhovujících profilů a přerozdělení místa

Navrhujeme ke zvážení, rekonstrukci vybraných uličních profilů a přerozdělení místa mezi druhy dopravy ve prospěch pěší a cyklistické dopravy. Tímto dojde ke zvýšení estetiky a funkčnosti uličních profilů.

Uliční profily:

- U Nemocnice
- Nádražní

#### **U Nemocnice**

Stávající šířka komunikace je vedena v minimálních rozměrech pro provoz MHD, společně s chodníkem ve standardní šířce. Cyklisté jsou vedeni ve vozovce. V šířce uličního profilu je vozovka oddělena travnatým pásem s VO. V případě budoucí rekonstrukce je vhodné zvážit, přestavbu uličního profilu s cílem zvýšení ESTETIKY. Šířka pozemku v majetku města je 20 m. Tato šíře umožňuje vybudování bulváru 6 m vozovka, 2,25m chodník, 2,5m cyklostezka, 2x4,5m pásy zeleně se stromořadím. To vše za předpokladu maximální prioritizaci tohoto problému.

#### **Nádražní**

Křižovatka ul. Karlovarská x Nádražní má nevyhovující geometrii pro průjezd nákladní dopravy. Toto lze řešit napřímením části komunikace v ul. Karlovarská, na sousední městský pozemek (p.č. 2502/23) a tím zlepšit geometrii pro vjezd do křižovatky pro nákladní dopravu do ul. Nádražní. Jedná se o rozsáhlou úpravu s omezením provozu po dobu výstavby s drobným přínosem.

Omezení automobilové dopravy na ul. Nádražní není reálné bez omezení průmyslu. Cyklostezka - Malé Rondo a Velké Rondo, je vedena odděleně od samotného tělesa komunikace a tudíž není dopravou omezena.

### Úprava mostu Hroznětínská x Jáchymovský potok

Při rekonstrukci mostu je třeba řešit jeho rozšíření z důvodu nevyhovující šířky pro umístění chodníku, případně cyklopruhu. Návaznost na stávající pěší cesty, vč. způsobu rozšíření mostu je třeba řešit v podrobnosti projektové dokumentace k územnímu řízení, případně studií s posouzením finančních nákladů.

### Vazba na opatření C13 – Rekonstrukce komunikací a mostů

Opravy komunikací a mostů vychází z dlouhodobého plánu realizace oprav, které jsou realizovány dle rozpočtových možností města s ohledem na stav jednotlivých objektů.

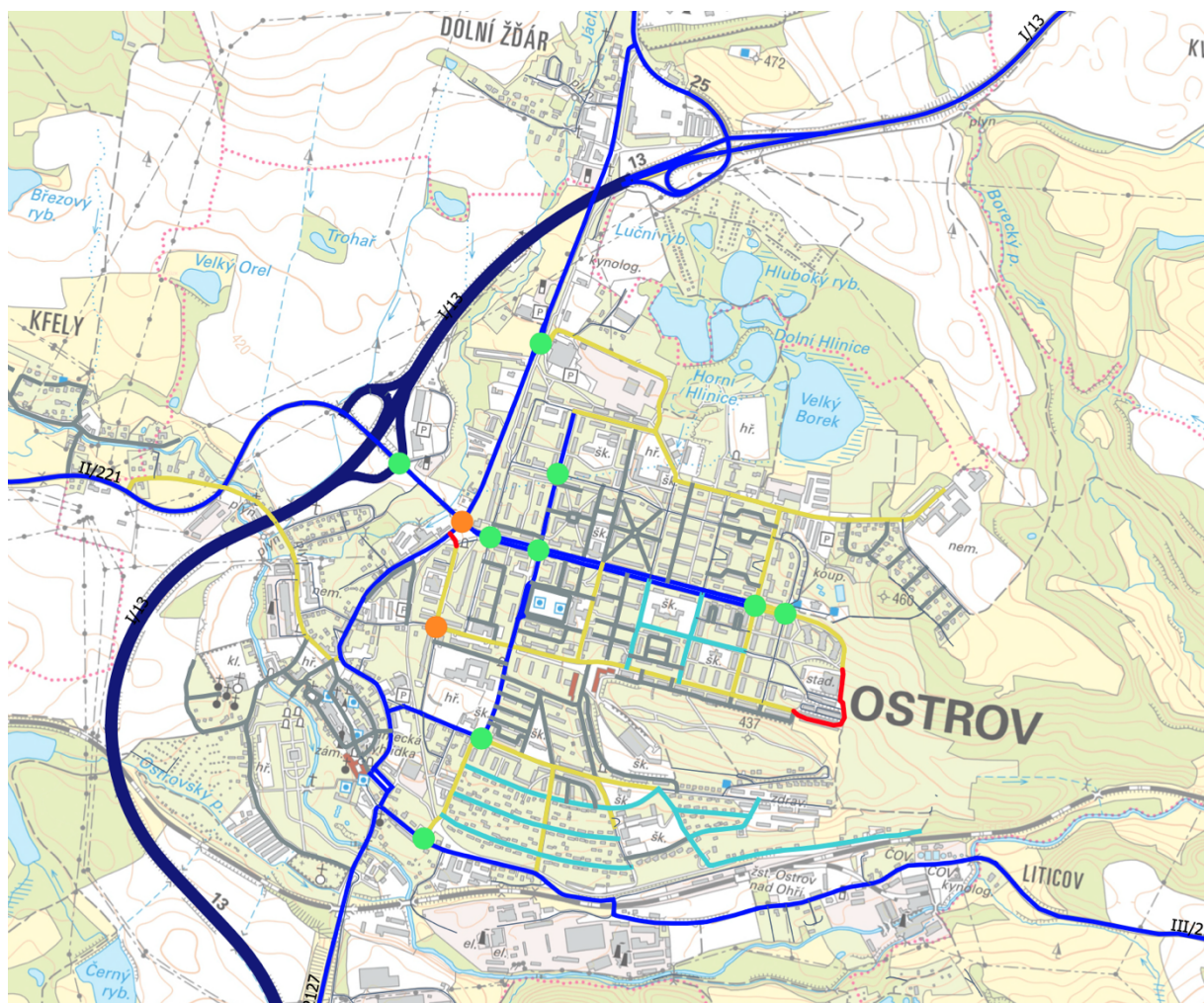
### NÁVRH ZMĚN ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

O zařazení jednotlivé pozemní komunikace do určité kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Jedná se o samostatné správní řízení vedené na základě § 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V řízení silniční správní úřad rozhoduje podle konkrétních podmínek v době zařazování komunikace (typicky uvedení komunikace do provozu) a je mimo jiné vázán i s vlastnictvím komunikací (v daném případě se bude jednat o dohody schvalované zastupitelstvem města).

Úprava křižovatek, vč. nového dopravního propojení v ZÁKOS je navrhována v rámci opatření A2. Zklidnění dopravy, návrh zón 30 je řešen v opatření C2.

Stávající komunikace	Úsek	Stávající zatřídění komunikace	Nové zatřídění komunikace
U Nemocnice	U Nemocnice, část Severní, komunikace za TESCO po Jáchymovskou	Sběrná	Obslužná
Masarykova	Od Severní po Hlavní třídu	Obslužná	Sběrná
Dukelských hrdinů	V celé délce	Sběrná	Obslužná
Hroznětínská	V celé délce	Sběrná	Obslužná
Jungmanova	V celé délce	Obslužná	Ostatní - zklidnění dopravy
Družební	V celé délce	Ostatní	Obslužná
Hlavní třída	Od ul. Vančurova	Ostatní	Obslužná
Propojení HL. Třídy s Lidickou ul.	V celé délce		Obslužná

Tabulka 2: Změny zatřídění komunikací



Obrázek 11: ZÁKOS - návrh úprav

### NÁVRH PŘESTAVBY UZOVÝCH BODŮ

Návrh přestavby uzlových bodů je proveden v rámci plnění opatření A2 Bezpečně na křižovatkách a B4 - Inteligentní křižovatky a preference IZS.

Opatření	Název aktivity	Orientační realizační cena v Kč
A2	Nová křižovatka Jáchymovská x Hlavní třída	20 mil. za okružní
A2	Nová křižovatka Družební ul. x Jáchymovská	10 mil. za T křižovatku
A2	Nová křižovatka Družební x ul. Lidická	20 mil. za okružní

Tabulka 3: Návrh přestavby uzlových bodů

## NAPOJENÍ ROZVOJOVÝCH PLOCH, OBSLUŽOST PRŮMYSLOVÉ ZÓNY

Návrhem je zajištěna dostatečná dopravní dostupnost. Nové rozvojové plochy jsou napojeny na sběrný dopravní skelet.

Průmyslové zóny jsou napojeny přes sběrné komunikace na silnici I/13.

## 2.2.2 Veřejná hromadná doprava

Návrh úprav veřejné dopravy vychází ze zjištění v analytické části vč. obsluhy a docházkové vzdálenosti zastávek VHD. Návrh vychází také z podkladních dokumentů.

### ÚPRAVY PRO ZVÝŠENÍ KVALITY

Měkkými opatřeními pro podporu veřejné dopravy se myslí propagační a prezentační akce. Prezentační kampaně na podporu VHD v Ostrově musí těžit z výhod cestujícího, který využívá tuto službu. Dobrou praxí zde je MHD Ostrava, která v posledních letech změnila svůj přístup k PR a již v prezentačních materiálech neukazuje vozidla, ale prezentuje lidi. Současně je nutné využít chytlivé heslo pro prezentaci VHD. Prezentace VHD je odvislá zejména na finančních prostředcích, které jsou do ní vloženy.



Obrázek 12: Prezentace mobilní aplikace MHD Ostrava, zdroj [www.dpo.cz](http://www.dpo.cz)

V pozadí můžeme vidět vozidla MHD v barvách Ostravy, nový automat na jízdenky, bikescharing Ostrava. V popředí pak vidíme hlavní sdělení.

### Vazba na opatření B2 – Preference BUS

Zrychlení vozidel VHD je řešeno opatřeními A2 – Bezpečně na křižovatkách, s navrhovanou okružní křižovatkou Jáchymovská x HI. třída (sníží čekací doby autobusů ve špičku v řádu minut), C12 – Úprava nevyhovujících profilů a přerozdělení místa, týkající se úpravy uličního prostoru ul. U Nemocnice.

Zároveň je třeba řešit požadavek dopravce s vymezením plochy na odstavení vozidel. K tomuto účelu je třeba maximálně využít prostor Mírového náměstí, případně jeho blízkého okolí, v co nejkratší vzdálenosti od nástupišť (v rámci opatření C11 – Místo pro odstavení autobusů).

#### Vazba na opatření B3 – Inteligentní zastávky

Navrhujeme osazení informačních panelů u nádraží a na vybraných zastávkách MHD a PAD. Spoje MHD budou zasílat informace o zpoždění do centrální databáze pro následné zobrazení na zařízeních online. Infopanely před nádražím budou realizovány v rámci rekonstrukce. Tyto panely budou smluvně integrovány do IDS systému, který bude spravovat dostupnost dat. Návrh počítá s výstavbou infopanelů na přestupních zastávkách:

- Ostrov, Náměstí 1 až 5
- Ostrov, Zámek
- Ostrov, Dolní Žďár, garáže
- Ostrov, Poliklinika
- Ostrov, Jídelna

Pro instalaci panelů byly vytipovány zastávky s největším obratem osob a současně ty které jsou obsluhovány více linkami. Inteligentní zastávky zvýší komfort cestujících a zajistí lepší orientaci v odjezdových časech i přestupech.

#### Vazba na opatření C7 – Podpora a rozvoj VHD vč. zajištění nového trasování

Podpora VHD spočívá v zachování objemů dopravní nabídky se stávající dotací do tarifu nebo její navýšení. V současnosti je VHD pokryto město dostatečně. Výhledové rozvojové plochy bydlení si vyžádají zavedení VHD na ulici Lidická, s šířkou komunikace 6,0 m. Trasování této linky je, v budoucnu, vhodné přes nově navrhovanou obslužnou komunikaci na ul. Hlavní třída, v případě zrušení zahrádkových kolonií 1, 2 a realizace ploch pro bydlení.

Varianta návrhu reflektuje zejména potřebu obsloužit ul. Lidickou s možností zaokružovat tento spoj přes ul. Hlavní třída, případně rozšířit až na polikliniku s možností přestupu na Hl. třídě.

Negativem tohoto řešení je zvýšení těžké dopravy u penzionu pro seniory.

#### Vazba na opatření C8 – Zlepšení zastávek MHD

V rámci opatření je navržena rekonstrukce a výstavba zastávek dostatečně upravených pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Podporována je také realizace přístřešků na zastávkách.

Stávajícím problémem řešení příměstské dopravy považujeme v nesoulad s ČSN a výšky nástupní hrany autobusů. ČSN je v tomto ohledu nepružná, kdy nízkopodlažní autobusy jsou schopny najíždět k nižší nástupní hraně než udává norma. Toto by mělo být řešeno standardy IDS.

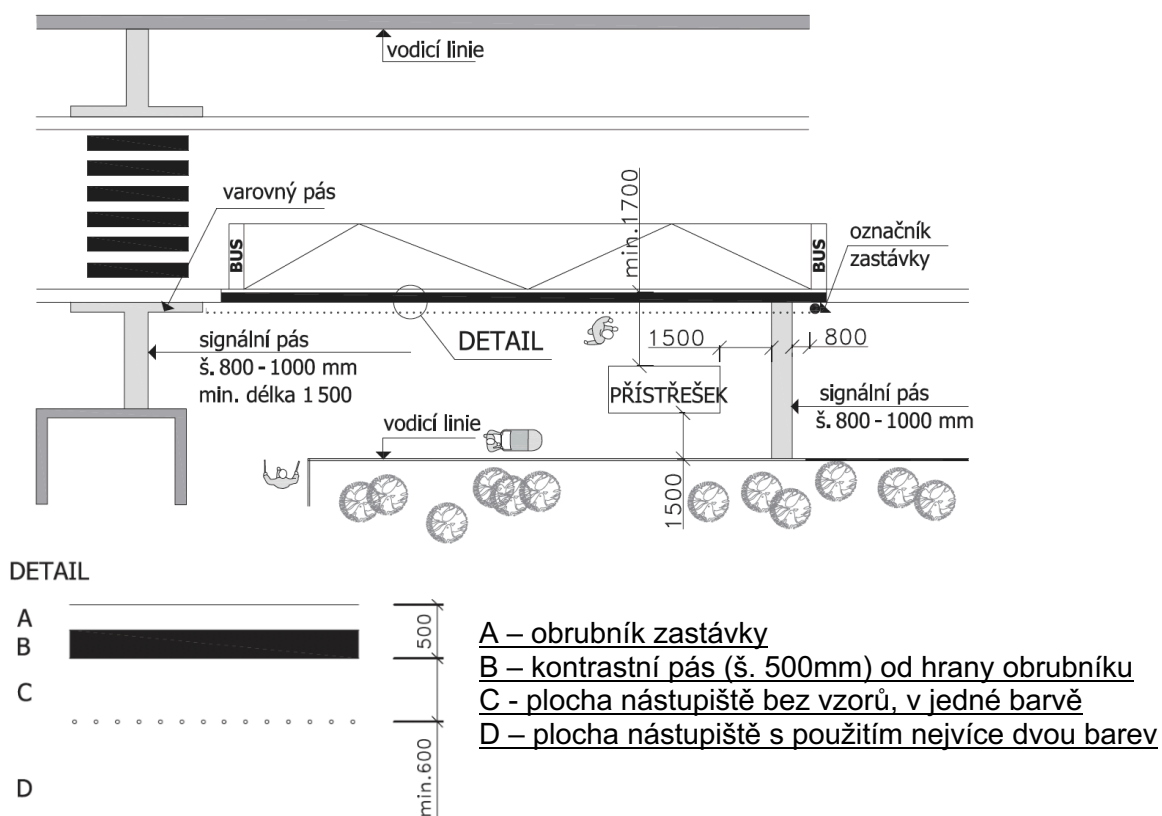
Návrh úprav zastávek MHD vychází z provedeného průzkumu v červenci 2021. Navrženy jsou tyto úpravy nejfrekventovanějších zastávek viz tabulka. Ostatní zastávky k úpravě jsou patrné ve výkresech – Základní síť veřejné hromadné dopravy a Základní síť bezbariérových pěších tras Analytické části GD. Převážná část úprav se týká doplnění přístřešku a hmatových úprav.

Umístění nových zastávek (ul. Lidická) bude provedeno až po zpracování příslušné dokumentace, pořízené dle platné legislativy.



Zastávka	Směr	Nároky
Mírové náměstí 3	Karlovy Vary	Přístřešek, hmatové úpravy
Mírové náměstí 4	Karlovy Vary	Přístřešek, hmatové úpravy
Mírové náměstí 5	Karlovy Vary	Přístřešek, hmatové úpravy
Horní Žďár, Pila	V obou směrech	Stavebně, nová zastávka
Dolní Žďár, garáže	Horní Žďár	Hmatové úpravy
Tesco	Karlovy vary	Přístřešek

Tabulka 4: Návrh úprav nejfrekventovanějších zastávek



Obrázek 13: Hmatové úpravy na autobusové zastávce v intravilánu města

FINANČNÍ NÁKLADY NA REALIZACI ZASTÁVEK HROMADNÉ DOPRAVY

Čekárna s bočnicemi z bezpečnostního skla tl. 8 mm	Měrná jednotka	Cena měrné jednotky
Délka čekárny 2,5 m	kus	71 200
Délka čekárny 5,0 m	kus	113 000
Lavička dl. 2,5 m	kus	3 700

Tabulka 5: Cena čekárny bez nákladů na osazení, zdroj RTS a.s.

### 2.2.3 Statická doprava

Parkovací politika je řešena několika na sobě nezávislými oblastmi, které se pouze lokálně překrývají.

Jedná se o:

- Parkování centra města
- Parkování rezidentů v bytových souborech
- Parkování u škol
- Parkování nákladních vozidel
- Parkování jízdních kol je řešeno v rámci cyklistické dopravy.

Parkování rezidentů v bytových souborech je řešeno opatřením C4 - Zajištění parkovacích kapacit rezidentů.

Parkování v uzlu hromadné dopravy BUS + vlak je řešeno odstavováním osobních vozidel v blízkosti železniční stanice na okraji ul. Nádražní a v rámci opatření D4 - Kvalitní dopravní dokumentace. V rámci přednádraží je třeba pamatovat na parkování osobních vozidel s případným odpovídajícím tarifem.

Parkování u škol je řešeno v rámci opatření C9 - K+R u škol.

Parkování nákladních vozidel je řešeno v rámci průmyslových zón.

#### Vazba na opatření B5 – Podpora výstavby parkovacích ploch

Toto opatření si klade za cíl zlepšení podmínek a omezení ilegálního stání nejenom v obytných souborech, ale týká se také parkování v centru města (úřady, školy). Předpokládá se vybudování podzemních garáží u Masarykovy ulice severně od základní školy, s výstavbou nových skupin řadových garáží mimo stávající „garážové areály“ se neuvažuje. V rámci nové výstavby je třeba realizovat adekvátní počet parkovacích míst spojených s funkcí a využitím nových staveb.

Na místech, spojených s vyššími nároky na parkování, jsou zpravidla průběžně parkovací plochy vybudovány (obchodní domy, kulturní zařízení, správní objekty a jiné úřady, služby, sportoviště, podniky). Nedostatek parkovacích míst (za denního provozu) se jeví u některých podniků (Hroznětínská ulice), ve spojení s poliklinikou. Zde je vhodné dopravním značením vymezit parkovací plochy pro návštěvníky polikliniky.

#### Vazba na opatření C4 – Zajištění parkovacích kapacit pro rezidenty

Naproti problematice parkování v centru města, která je specifická, odstavování vozidel v obytných oblastech se potýká s naplněnými kapacitami stání v noci. Pro potřeby hodnocení stupně automobilizace uvažujeme o stupni automobilizace za celé město, stupni automobilizace v bytové zástavbě a o stupni automobilizace v rodinných domech. Přitom stupeň automobilizace v rodinných domech se uvažuje 2,5 x vyšší než stupeň v bytové zástavbě.

Stupeň automobilizace značí počet automobilů na 1000 obyvatel pro danou obce, či území. Hodnotu stupně automobilizace by měla stanovit územně plánovací dokumentace příslušného území s přihlédnutím k dopravní politice města. Základní stupeň automobilizace v normě ČSN 73 6110 je 1:2,5 tj. 400 vozidel na 1000 obyvatel.

Dle průzkumu dopravního chování je stávající stupeň automobilizace na úrovni 547 vozidel na 1000 obyvatel. Tedy základní stupeň na území města Ostrov již byl překročen.

Lze předpokládat, že celkový počet vozidel ve městě roste v průměru o 2% ročně.

Stupeň automobilizace je uvažovaný dle reálně zjištěného počtu vozidel (poptávka celkem 4174 - obsazená místa + nelegální stání) v bytové zástavbě – reálný (vesměs na městských pozemcích), ku počtu obyvatel ve sčítaných obvodech (13009 obyvatel, r. 2021). Tento přepočít byl zvolen vzhledem k objektivnosti (známý počet obyvatel v obvodech a viditelná vozidla při průzkumu). Přepočít na celkový počet obyvatel – standartní, vč. rodinných domů ku počtu aut z registrů vozidel a průzkumu v domácnostech je nepřesný (vozidla nejsou viditelná při sčítání, registrována mohou být vozidla neparkující ve městě a naopak).

V reálných číslech je to nárůst o 65 vozidel ročně ve stávající bytové zástavbě (2022 - 327vozidel/1000 obyvatel). Proti tomuto trendu je průměrný úbytek obyvatel - 54 obyvatel za rok (průměrný úbytek za roky 2015 až 2020).

V případě naplnění prognózy do r. 2031 přibude počet vozidel ve vysokopodlažní zástavbě Ostrova o 549 vozidel a ubude 540 obyvatel. Prognózovaný stupeň automobilizace je 379 vozidel/ tis. obyvatel tj. 2,64 obyvatel na osobní vozidlo.

V případě naplnění prognózy do r. 2041 přibude počet vozidel ve vysokopodlažní zástavbě Ostrova o 421 vozidel a ubude 1080 obyvatel. Prognózovaný stupeň automobilizace je 385 vozidel/ tis. obyvatel tj. 2,6 obyvatel na osobní vozidlo.

Z prognózy je zřejmé, že stupně automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel, která je ukotvena normě, bude překročen pro bytovou zástavbu v letech od 2031 do 2041. V rodinných domech se předpokládá stupeň automobilizace okolo 700 vozidel na 1000 obyvatel již dnes.

Současný stav v oblasti parkování je charakterizován dostatkem parkovacích míst s minimálním množstvím nelegálních stání na komunikacích v objemu 199 vozidel denně. Průměrný stupeň automobilizace je v bytové zástavbě vyšší než v jiných městech (Hranice 271 vozidel/1000 obyvatel pro rok 2019). Dosahuje 321 vozidel/1000 obyvatel pro rok 2021, což je nárůst oproti průměru o cca 19%. Ve srovnání s městy na Moravě je stupeň automobilizace v bytové zástavbě Ostrova vysoký (Uherské Hradiště má 300 vozidel na 1000 obyvatel, což je 10% nadprůměr). Je nutno podotknout, že ve většině vybraných lokalit stupeň automobilizace dosahuje již dnes přes 300 vozidel na 1000 obyvatel. To je hodnota srovnatelná s městy v Čechách, kde je průměrný stupeň automobilizace v sídlišťích okolo 300 vozidel na 1000 obyvatel.

Z hlediska stupně automobilizace je podprůměrná bytová zástavba Májová, Hlavní třída, a Vančurova (severní část). Nízký počet automobilizace může být způsoben parkování na vhodnějších plochách v sousedních obvodech.

Nedostatečná kapacita parkování přetrvává na Ostrovském sídlišti v ulicích Družební a Jungmannova (nutno vyřešit majetkoprávní vztahy na přilehlých pozemcích za účelem navýšení kapacity).

Vzhledem k trendům vývoje počtu vozidel rezidentů ve městě, kdy počet vozidel stoupá a počet obyvatel klesá, je třeba diskutovat o cílovém počtu parkovišť ve městě a o nutnosti a dopadech omezování vlastnictví osobního vozidla.

Současně je potřeba hovořit o faktu, kdy nové lokality bytových domů např. Vančurova – jižní část, jsou plánovány s vyšším počtem parkovacích ploch v rámci pozemku bytového domu, než mají stávající oblasti bytové zástavby. Restrikce v odstavování vozidel tedy zapříčiňují disproporce ve staré a nové bytové zástavbě.

Rok	Obyvatel / automobilizace	327	379	385
2022	12955	4242	4907	4990
2031	12469	4083	4723	4803
2041	11929	3906	4518	4595

Tabulka 6: Počty vozidel rezidentů ve stávající bytové zástavbě dle prognózy počtu obyvatel a stupně automobilizace

V případě naplnění trendu se bude počet vozidel v bytové zástavbě pohybovat po žluté diagonále výše uvedené tabulky.

Nabídka nových parkovacích míst se předpokládá v rámci vybudování podzemních garáží u Masarykovy ulice severně od základní školy. V rámci budoucí výstavby k bydlení, je třeba dbát na důsledné dodržování potřebného počtu odstavných stání a garáží (u RD na pozemcích stavebníka, u BD v podzemí, v suterénu nájemních domů a podobně), tak, aby statická doprava nezatěžovala okolní pozemky.

Výstavba nových parkovacích míst na terénu má nižší pořizovací náklady než v parkovacích objektech, kdy je realizační cena 3 - 10x vyšší na rozdíl od parkování na terénu, které ovšem zabírá více ploch zeleně a veřejného prostranství. Při návrhu zvýšení počtu parkovacích stání v bytové zástavbě je nutné zohlednit funkční i estetické hledisko a vytvořit kvalitní podmínky pro všechny druhy dopravy a podmínky pro pobytovou funkci ulic.

**Přijatelná docházková vzdálenost pro stání na komunikacích je 300 m, pro dostupnost centra města 600 m (P+G).**

#### Návrh opatření C4 k projednání zastupitelstvem města Ostrov

Možnosti řešení odstavování vozidel v rezidenčních oblastech, které jsou jmenovány níže a obsahují 6 možností parkování z hlediska kapacity.

#### Varianty parkování z hlediska kapacity

1. Snížení počtu stání na komunikacích o nelegální stání fyzickým zamezením stání na nich či vymáháním práva. Snížení počtu míst na stupeň automobilizace 300 na 1000 obyvatel v bytové zástavbě.
2. Ponechání stávajícího stavu cca 385 míst na 1000 obyvatel (prognóza r. 2041) a tolerování nelegálního stání v podobě 5% parkování na komunikacích.
3. **Ponechání stávajícího stavu cca 327 míst na 1000 obyvatel (prognóza r. 2022), zamezení nelegálního parkování stavebními úpravami a zvýšení počtu odstavných stání v docházkové vzdálenosti do 400 m pro pokrytí zrušených stání.**
4. Zajištění výstavby nových parkovacích kapacit v majetku města. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 385 vozidel na 1000 obyvatel (prognóza r. 2041) v dlouhodobém horizontu. Město je garantem výstavby a parkovací politiky.
5. Zajištění podmínek pro výstavbu parkovacích míst občany bydlicími v lokalitách. Podpora města je pouze nastavením formálních pravidel a prostorového vymezení možných ploch. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 385 vozidel na 1000 obyvatel (prognóza r. 2041). Nové kapacity realizuje soukromý sektor.
6. Výstavba nových parkovacích ploch a objektů městem a následný prodej či pronájem občanům. Město supluje roli developera v investičně nezajímavém prostředí. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 385 vozidel na 1000 obyvatel (prognóza r. 2041).

**V současnosti je připravována a preferována z hlediska kapacity varianta 3.**

Z hlediska kapacity je pro vysokopodlažní zástavbu tj. 4 a více podlaží doporučováno řešení varianty 4. Zajištění výstavby nových parkovacích kapacit vlastněných městem. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 385 vozidel na 1000 obyvatel. Město je garantem výstavby a parkovací politiky. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 385 vozidel na 1000 obyvatel (prognóza r. 2041) ze stávajících 327 míst na 1000 obyvatel (r. 2022) ve vysokopodlažní zástavbě představuje nárůst počtu stání o 18 % při snížení počtu obyvatel o 1026 obyvatel. Nové kapacity realizuje město dle finančních možností. Vhodné řešení parkování na terénu je za pomoci plastových zatravnovacích rohoží nebo dilatované vsakovací dlažby. V případě výstavby parkovacích domů je možné část stání dlouhodobě pronajmout.

Návrh konkrétního parkování by měl být proveden tak, aby bylo možné před jednotlivými domy zastavit, vyložit náklad či cestující a následně zaparkovat ve vzdálenosti do 400 m od bydlíště. Toto může být zajištěno svislým či vodorovným dopravním značením.

**Priority při řešení parkování v obytných souborech jsou následující:**

1. Zajištění kvalitní pěší dopravy.
2. Zajištění kvalitní cyklistické dopravy.
3. Legalizace stávajícího nelegálního stání, kde to je možné (vhodným DZ).
4. Adekvátně odůvodněná a schválená redukce zeleně na úkor parkování.
5. Zajištění informací a možností zastupitelnosti parkování s dostatečnou rezervou (střídání různých uživatelů na jednom parkovacím místě v průběhu dne).
6. Zajištění kapacit parkování rezidentů vč. nové výstavby.
7. Realizace zpoplatnění a regulace stání pro jednotlivé skupiny uživatelů.
8. Návrh formy a nákladnosti dohledu.
9. Parkovací plochy se nebudou prodávat a zůstanou veřejnými plochami.

Na následujícím příkladu jsou nelegálně odstavovaná vozidla, z důvodu absence vhodného DZ a úpravy parkovacích míst. Podélně stojící vozidla nyní umožní průjezd v š. 3m.



Obrázek 14: Parkování u BD v ul. U Koupaliště

Na protější straně se nachází odstavná plocha, která je řešena v rámci projektu na nové bytové domy, kde investor navrhuje snížení kapacity parkování a odstranění stávající šterkové plochy.



Obrázek 15: Parkování u sauny v ul. U Koupaliště

### Vazba na opatření C9 – K + R u škol

V současné době je identifikován speciální požadavek pro zřízení míst K+R u Základní školy Josefa Václava Myslbeka. V rámci tohoto opatření je v budoucnu možné řešit problémy s vysazováním dětí u škol.

## 2.2.4 Cyklistická doprava

Z analýzy a požadavků města vyplývá, že rozvoj cyklistické dopravy má největší potenciál v extravilánu města, v intravilánu se jedná především o návrhy v rámci vazby na opatření A3 – Bezpečně na kole a C1 – Podpora stezek pro chodce, C10 – Výstavba společných stezek:

### Rekonstrukce samostatných jízdních pruhů

- ul. Nemocniční (č. 9),
- Luční (č. 10),
- Borecká (č. 8),
- U Koupaliště (č. 6),
- Jungmanova (č. 18, v obou směrech).
- část ul. Družební spojnice Malého a Velkého Ronda (č. 19),
- ul. Lidická (č.21),
- ul. Družební od ul. Lidická jižním směrem (č. 22),
- Klínovecká (č. 28 a 38)
- Malé a Velké Rondo, úsek cca 110m v zahrádkářské kolonii po napojení na ul. Nad Nádražím (č. 30)

### Rekonstrukce vyhrazených pruhů a pásů

- ul. Lidická (č. 20)

### Návrh rekonstrukce společných stezek s chodci:

- znázorněno ve výkresu Základní síť cyklistické dopravy, značeno sv. modrou čárkovanou čarou (č. 11, 16,17, 23, 25, 26, 29). Jedná se úpravy povrchu, případně doplnění DZ.

### Návrh rekonstrukce obytných zón a lesních cest

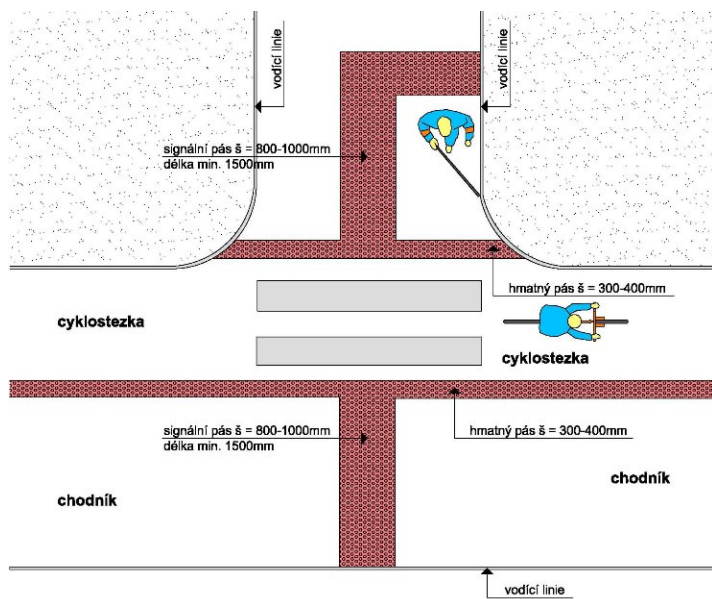
- Jáchymovský potok, stezka pro chodce a cyklisty mezi ul. Jáchymovskou a Suklovou, vč. propojení na Obchodní zónu (č. 13, 14,15)
- Další trasy jsou znázorněny ve výkresu Základní síť cyklistické dopravy, značeno černou čárkovanou čarou (č. 27, 29, 30, 31, 32, 33, 40). Jedná se úpravy povrchu, případně doplnění DZ.

### Návrh změny společné stezky na dělenou

- Hlavní třída, oddělení chodníku od cyklostezky. Stezky pro smíšený provoz cyklistů a pěších se mohou navrhovat výjimečně jen při nižších intenzitách cyklistů a pěších. Hmatný pás má velmi důležitou bezpečnostní funkci – nikdy není vodící linií. Proto musí být na pásu pro pěši provedena či zajištěna vodící linie (obrubník trávníku, podezdívka plotů, fasáda domu apod.), která je umístěna na protilehlé hraně rozhraní s cyklistickou stezkou.



Obrázek 16: Společná stezka na ul. Hlavní třída





Obrázek 17: Návrh bezbariérového užívání dle TP 1.5, zdroj PROFESIS ČKAIT

**Návrh nových stezek pro chodce a cyklisty v intravilánu:**

- U Koupaliště (č. 7),
- Ul. Lidická, mezi ul. Družební (č.24)
- Propojka za černým orlem mimo místní komunikace (č. 41)

**Návrh nových stezek pro chodce a cyklisty v extravilánu:**

- Ostrovské rybníky, od ul. Klášterní na Hájek (č. 1)
- Areál bývalých kasáren, Od Kláštera piaristů přes skatepark, pod silnicí I/13 směr Hroznětínská (č.2)
- Květnová, podél I/13, propojení obce Květnová s Velkým Rondem (č.3 a 4)
- Borecký potok, realizace v rámci přírodního koridoru Borecký potok, směr Vykmánov (č.5)
- Borecké rybníky, spojnice Velkého a Malého Ronda (č.40)
- Mořičov, zde jsou ke zvážení, v rámci požadavků délky trasy a majetkoprávních vztahů dvě varianty trasy:
  - A) Stávající turistická trasa přes zříceninu – Ostrov-zámeček-Mořičov–Nejda-Mořičov, delší trasa
  - B) dle návrhu GD vedení od ČOV - kratší, v rámci studie, bude trasa zpřesněna

Velký potenciál k vybudování mají cyklotrasy Květnová, Borecké rybníky, Ostrovské rybníky, Mořičov nejenom v rámci rekreace, ale také jako spojnice významných cílů.



Obrázek 18: Návrh úprav – Základní síť cyklistické dopravy

### Vazba na opatření A3 – Bezpečně na kole

Zohlednění bezpečnosti cyklistů ve smyslu, kde má smysl oddělit infrastrukturu pro cyklisty od automobilového provozu (např. v blízkosti škol), je provedeno v návrzích.

Řešení pohybu cyklistů ve vozovce je navrhováno zejména v místech zklidněných v navrženém režimu zón 30 a nízkou intenzitou provozu vozidel.

Návrh počítá se zvýšením bezpečnosti cyklistů budováním dělených a sdružených stezek pro pěší a cyklisty tam, kde je jízda cyklistů s vozidly nebezpečná. Intenzita automobilové dopravy v kolizi s cyklistickou dopravou byla brána v úvahu v rámci návrhu. Intenzity dopravy nad 3 - 5 tis. vozidel již brání bezpečnému pohybu cyklistů ve vozovce. Zde je nutné dopravu od automobilů oddělit. Dále jsou využívány návrhy úprav v uličních profilech nebo v paralelních trasách. Počítá se i s budováním přejezdů pro cyklisty (např. trasa č. 11 z Boreckých rybníků) a revidováním dopravního značení na stezkách.

Základní síť je zobrazena ve výkresové příloze Základní síť cyklistické dopravy - návrh úprav. Cílem stanovení základní sítě je zajištění rychlého, přímého a bezpečného spojení mezi urbanistickými obvody města. Návrh je rozdělen na stezky u kterých se předpokládá stavební úprava, stávající vyhrazené pruhy pro cyklisty a turisticky značené cyklotrasy. Zbytek sítě je uvažován po komunikacích a vozidly v rámci zklidněných zón.

Mimoměstská základní síť a síť mimo zastavěné území je plánována zejména v podobě společných stezek pro pěší a cyklisty pro zvýšení efektivity vynaložených prostředků a s ohledem na nízké předpokládané intenzity chodců.

#### Vazba na opatření C10 – Výstavba společných stezek

Opatření navazuje na opatření A3 - Bezpečně na kole. Tyto spolu vytváří základní síť cyklistických tras.

Výstavba společných stezek má význam všude, kde je nízký pohyb osob a cyklistů. Jedná se zejména o extravilánové úseky či úseky na okraji města. Výjimky mohou být zejména v místech se stísněným uličním profilem nebo tam, kde je jiné řešení technicky či finančně komplikované a jeho realizace je v nedohlednu.

Společné stezky pro pěší a cyklisty jsou podmíněčně vhodné pro místa s vyšším provozem pěších a cyklistů. Při návrhu by mělo být vycházeno z TP171/2017. V případě, že je řešení dle TP z finančních či technických možností v nedohlednu, je vhodné zvážit bezpečnost a plynulost vedení společné stezky a stávajícího stavu vedení cyklistů s přihlédnutím k intenzitám a rychlostem automobilové dopravy.

Opatření je navrhováno v synergii s opatřením A3 - Bezpečně na kole, kde jsou podporovány jiné druhy vedení cyklistů než společné stezky.

#### Vazba na opatření C14 – Bikesharing

Bikesharing vhodně doplňuje systém hromadné dopravy a zrychluje pohyb městem s čistou - ekologickou stopou. Ve vyspělých zemích slouží nejenom studentům, ale i turistům a všem mobilním občanům. Ti, zejména v teplých měsících své cesty na půjčeném kole prodlužují a užívají si pohybu vlastní silou. Zpříjemňují si cestu do práce, na nákupy či za zábavou.

Jedná se o sdílení kola, ve své podstatě kolo-půjčovna, která nenabízí kola ve svém sídle a nemá požadavky na minimální cenu půjčovného. Kolo se zpravidla nepůjčuje na den, ale na cestu. Pro využití služby je zpravidla nutná registrace. Půjčování kola je pak za pomoci aplikace. Tato služba je levnější a zpravidla i rychlejší alternativou k MHD bez řidiče. Tyto služby probíhají na komerční bázi. Jejich fungování je možné podpořit parkovací a ekologickou politikou v lukrativních lokalitách např. na náměstí,

Návrh předpokládá s rozvojem cyklistické kultury ve městě, využití služby sdílených kol, případně elektrických koloběžek, ve městě. Předpokládá se odstavování kdekoli. Nebude se jednat o výstavbu tzv. hnízd.

#### FINANČNÍ NÁKLADY NA REALIZACI CYKLISTICKÝCH TRAS

Ceny cyklistických komunikací jsou stanoveny s využitím ceníků RTS a.s., 2021.

Celkové investiční náklady tedy jsou součtem =

**Stavební náklady + náklady na přípravu stavby + náklady na výkup pozemků**

**Stavební náklady**

Tyto náklady jsou závislé na požadovaném povrchu komunikace a konfiguraci terénu a v posledních letech také na nestabilních cenách a dostupnosti stavebního materiálu. Veškeré inženýrské objekty jako jsou například mosty, lávky, opěrné a zárubní zdi, cenu cyklostezky navyšují, a proto je jejich cenu nutno vždy uvažovat zvlášť.

V normálních podmínkách, při obvyklé konfiguraci terénu, bez inženýrských objektů a při zvolení následující skladby stezky, jsou průměrné ceny (v cenové úrovni 2021) včetně obvyklých zemních prací, obrubníků, dopravního značení a za předpokladu vyhovujícího podloží následující:

- A) cyklostezka s asfaltovým povrchem 1 367,- Kč / m<sup>2</sup>, při šířce 3,0 m tedy 4 101,- Kč / mb.
- B) cyklostezka s dlážděným povrchem 1 461,- Kč / m<sup>2</sup>, při šířce 3,0 m tedy 4 383,- Kč / mb.
- C) cyklostezka s nezpevněným povrchem 990,- Kč / m<sup>2</sup>, při šířce 3,0 m tedy 2 970,- Kč / mb.

Další položky zvyšující cenu stavby:

- Propustek DN 600, dl. 6 m – 88 900 Kč/ks
- Mostek, kov dl. 10 m - 600 000 Kč/ks
- Opěrná zeď betonová 1 m<sup>3</sup> - 11 000 Kč/m
- Opěrná zeď gabionová 1 m<sup>3</sup> - 14 000 Kč/m
- Vodorovné značení 51-100m<sup>2</sup> - 460 Kč/m<sup>2</sup>
- Svislé značení, vč. sloupku, uchycení a patky – 2 000 Kč/ks

## 2.2.5 Pěší doprava

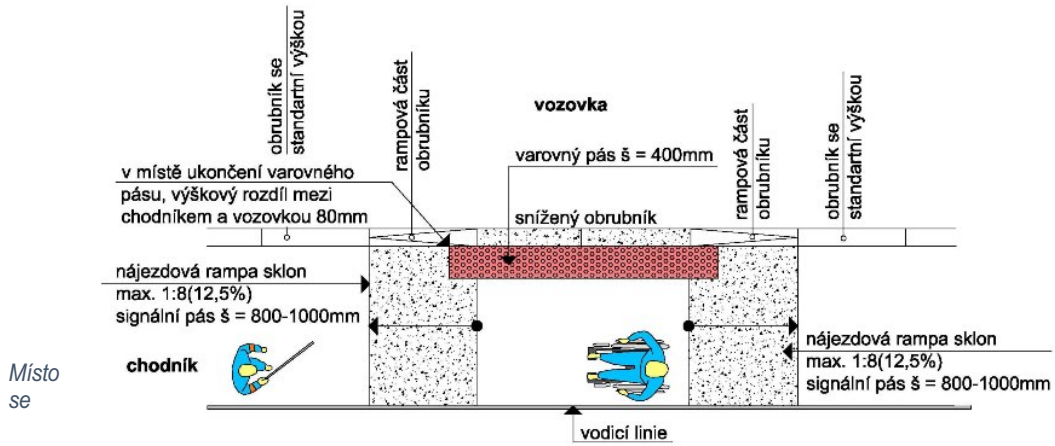
Stávající chodníkové trasy jsou hodnoceny v analytické části. Jedná se zejména o lokální závady vylučující pohyb osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace (zvýšené obruby, hmatové pásy a další). Návrhy v rámci vazby na opatření A1 – bezpečné přecházení, A4 – Bezpečně do škol

### Vazba na opatření A1 – Bezpečné přecházení

Z hlediska bezpečnosti je nutné prioritně řešit přecházení přes ul. Masarykova u autobusových zastávek Ostrov, náměstí, kde je největší pohyb osob mimo přechody pro chodce. V rámci úpravy je nutno řešit úpravu bezbariérových prvků – viz. Obrázky bezbariérového užívání.

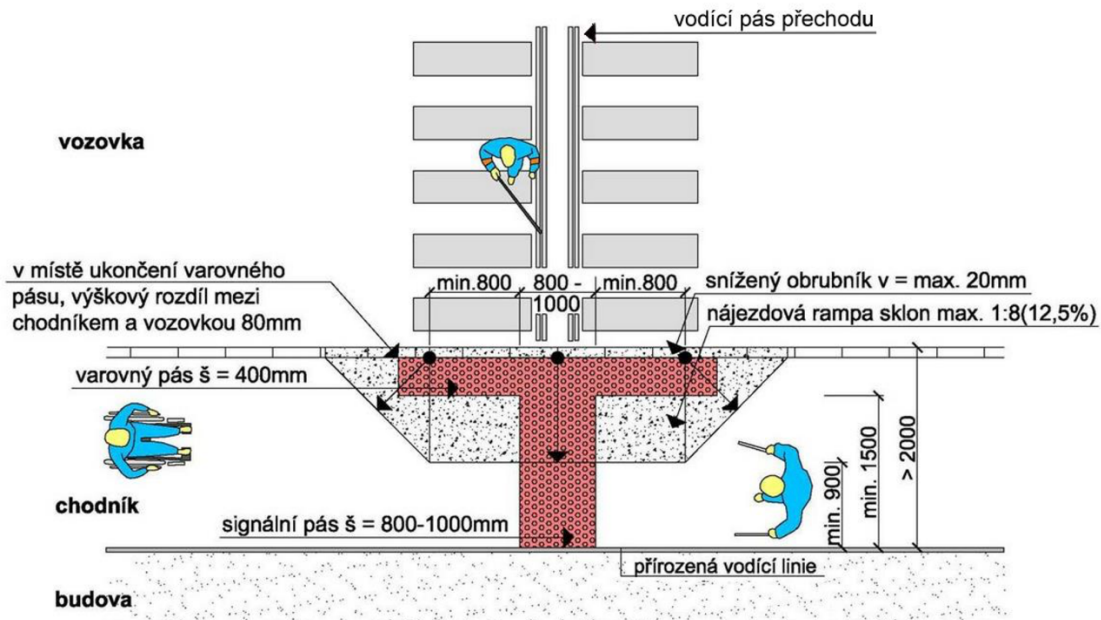
Dále:

- ul. Tylova - absence přechodů, vč. úpravy bezbariérových prvků
- ul. Družební - absence přechodů, vč. úpravy bezbariérových prvků
- ul. Krušnohorská - zvýšení přehlednosti v blízkosti základních škol, absence přechodů, bezb. Úpravy
- U Zámku - k prověření, vzhledem k počtu chodců umístění místa pro přecházení
- Hlavní třída – stávající přechody jsou označeny v návrhu k předláždění za účelem zvýšení bezbariérovosti

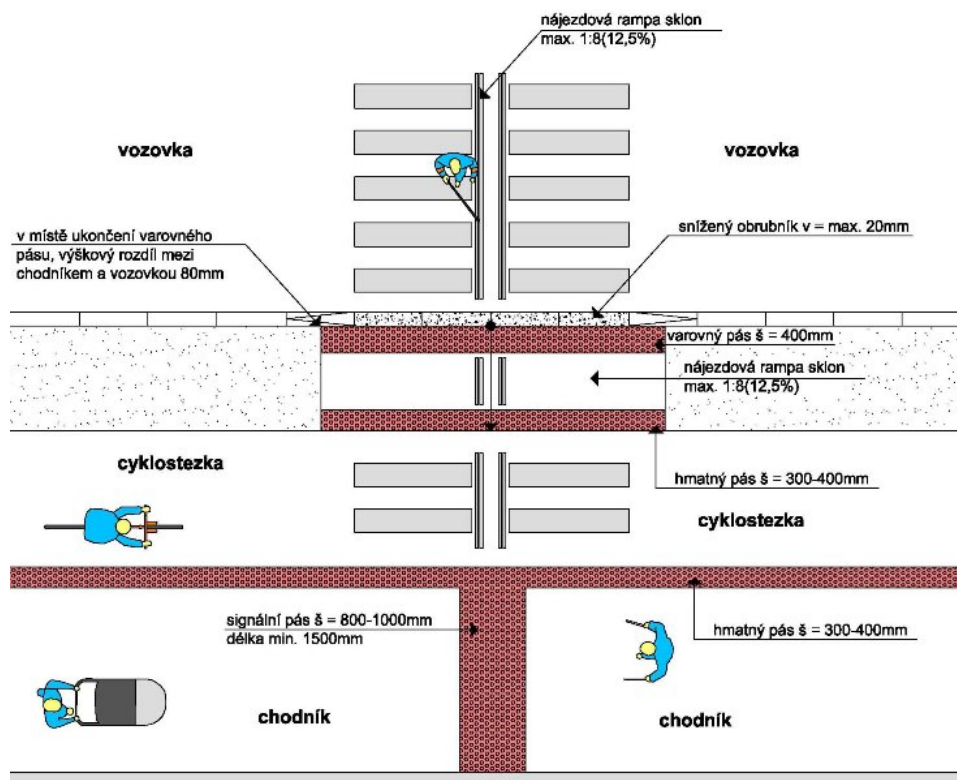


Obrázek 19: pro přecházení sníženým obrubníkem - bezbariérové

užívání dle TP 1.5, zdroj PROFESIS ČKAIT



Obrázek 20: Signální, varovný a vodící pás přechodu pro chodce - bezbariérové užívání dle TP 1.5, zdroj PROFESIS ČKAIT



Obrázek 21: Kombinace chodník, cyklostezka, přechod - bezbariérové užívání dle TP 1.5, zdroj PROFESIS ČKAIT

### Vazba na opatření C1 – Podpora stezek pro chodce

V rámci opatření jsou podporovány pěší trasy a pěší zóny. Pro zajištění kvalitní dopravní i pobytové funkce je vhodné vybavovat pěší trasy kvalitním povrchem. Jsou podporovány nové propojení chodníků, rekonstrukce pěších stezek včetně cyklomobiliáře, doplnění košů, laviček a veřejného osvětlení.

V rámci koncepce nejsou specifikovány konkrétní lokality kde mobiliář osadit. Realizace opatření bude probíhat dle potřeby. Aktivity lze realizovat kdekoli na pěší síti.

### Návrh nových pěších tras

Návrhy pěších tras jsou provedeny s ohledem na stávající stav. Je třeba doplnit pěší propojení mezi starým a novým městem:

- Rozvojová plocha za obchodní řetězcem Penny Market, nutno prověřit trasu z hlediska využití pro pěší a cyklisty. Umístění je vhodné řešit již ve „vychozených“ pozicích, s ohledem na umístění plánovaných záměrů v proluce nad Penny Marketem.
- Spojení z ul. Jiráskova přes pozemky města mezi bytovými domy na ul. Krušnohorskou. Zde je nutné řešit místo pro přecházení přes ul. Jáchymovskou.
- Dále ul. Na Kopci, zde se nachází původní torzo chodníku, je třeba řešit návrh chodníku v rámci platné legislativy.

### Návrh pěší zóny

Návrhy pěší zóny se uvažuje jako přímá spojnice z ul. Krušnohorské na Jáchymovskou, kde bude navazovat přes přechod pro chodce na stávající pěší trasu ul. Na Máchadle směr Staré náměstí.

## FINANČNÍ NÁKLADY NA REALIZACI PĚŠÍCH TRAS

Ceny cyklistických komunikací jsou stanoveny s využitím ceníků RTS a.s., 2021.

**Celkové investiční náklady tedy jsou součtem =  
Stavební náklady + náklady na přípravu stavby + náklady na výkup pozemků**

### Stavební náklady

V normálních podmínkách, při obvyklé konfiguraci terénu, bez přeložek inženýrských sítí a při zvolení následující skladby, jsou průměrné ceny (v cenové úrovni 2021) včetně obvyklých zemních prací, obrubníků, za předpokladu vyhovujícího podloží následující:

A) chodník z bet. dlažby 30/30cm 1 049,- Kč / m<sup>2</sup>.

B) chodník ze zámkové dlažby 1 289,- Kč / m<sup>2</sup>.

## 2.3 PROJEDNÁNÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI

Vzhledem k průběhu pandemie COVID v zimě 2022 bylo úvodní jednání k pracovní verzi návrhové části uskutečněno pomocí internetu – online konference.

Další projednání návrhu, se uskutečnilo formou online konference 08.02.2022. Připomínky k návrhu byly zaslány 15.02.2022, tyto byly zohledněny v další fázi návrhu GD.

### Program projednání:

1. Projednání zatřídění komunikací dle návrhu.
2. Návrh zaslepení ul. Družební.
3. Přesun přechodu na Mírovém náměstí blíže k autobusům.
4. Návrhy nových přechodů:
  - a. od ul. Jiráskova přes Jáchymovskou, v návaznosti na novou trasu směrem do nového města mezi bytovými domy
  - b. přes ul. Krušnohorská na ul. Družební
  - c. před Městským úřadem, přes ul. Jáchymovská z parkoviště (nynější místo pro přecházení)
5. Návrh na prověření pěší + cyklo trasy na Mořičov
6. Vyhledat rozšíření cyklotrasy ke koupališti

Mimo projednání v rámci zpracování GD byl zpracovatel osloven k on-line jednání, dne 15.03.2022, o posouzení kolize připravovaného generelu zeleně s generelem dopravy.

Projednání návrhové části s veřejností bylo provedeno v prvním čtvrtletí roku 2022.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

GD – Generel dopravy

ETM – Evropský týden mobility

ZÁKOS – Základní komunikační systém

ZÚR – Zásady územního rozvoje

ZÚR KK - Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje

ÚP – Územní plán

EIA – (environmental impact assessment) Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

ÚS – Územní studie

DÚR – Dokumentace k územnímu řízení

VHD – Veřejná hromadná doprava

MHD – Městská hromadná doprava

PAD – Příměstská autobusová doprava

IDS – Integrovaný dopravní systém

IDOK – Integrovaná doprava Karlovarského kraje

IZS - Integrovaný záchranný systém

HZS – Hasičský záchranný sbor

ČOV – Čistírna odpadních vod

ČSN – České technické normy

TP – Technické podmínky

PROFESIS - Profesionální informační systém ČKAIT

ČKAIT - Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků

DZ - Dopravní značení

P+G – Parkování či odstavení vozu ve větší docházkové vzdálenosti od cíle (zaparkuj a dojdi)

K+R - Kiss & Ride označuje parkovací místo pro krátké zastavení osobních vozidel, zejména u škol

VO – Veřejné osvětlení

EV – Elektrické vozidlo

AC nabíjení - (alternating current) nabíjení střídavým proudem

RFID - Technologie bezdrátové komunikace, která probíhá mezi RFID čtečkou a čipem s anténou, tzv. tagem

RTS – Ceník stavebních prací a rozpočtový program

DN – Jmenovitá světlost (vnitřní průměr) potrubí v mm



## SEZNAM NOREM A TECHNICKÝCH POMŮCEK

ČSN 73 6110 – Česká technická norma - Projektování místních komunikací k vyhlášce č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území.

TP 1.5 – Technická pomůcka - Bezbariérové užívání pro městské inženýry

TP171/2017 – Technická pomůcka - Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Příklad volby dopravního prostředku, zdroj:Greenpeace.....	7
Obrázek 2: Dobrá praxe podporovaných aktivit, reklama na MHD Plzeň, zdroj:www.pmdp.cz .	8
Obrázek 3: Program ETM města Otrokovice 2021, zdroj: www.otrokovice.cz .....	9
Obrázek 4: Do práce na kole 2021, Otrokovice, zdroj: www.otrokovice.cz.....	9
Obrázek 5: Rozdílový kartogram stavu a r. 2031, s úpravou dle ÚS, kdy zelenou barvou jsou označený přírůstky dopravy a červeně úbytky, posouzeno v rámci modelu dopravy. ....	14
Obrázek 6: Rozdílový kartogram stavu a r. 2031, s úpravou dle DÚR, kdy zelenou barvou jsou označený přírůstky dopravy a červeně úbytky, posouzeno v rámci modelu dopravy. ....	15
Obrázek 7: Rozdílový kartogram stavu a r. 2031, s úpravou dle zpracovatele – zaslepení Družební x Lidická, kdy zelenou barvou jsou označený přírůstky dopravy a červeně úbytky, posouzeno v rámci modelu dopravy.....	16
Obrázek 8: Vliv výstavby kruhové křižovatky na ul. Jáchymovská (zeleně přírůstek dopravy, červeně úbytek).....	17
Obrázek 9: Veřejná nabíjecí stanice v Ostrově, u Kauflandu na ul. Jáchymovská .....	18
Obrázek 10: Nabíjecí sloupek pro nabíjení 2 vozidel 22kW s indentifikací RFID čipem, TCP a OCPP, cena 50 000Kč .....	19
Obrázek 11: ZÁKOS - návrh úprav .....	22
Obrázek 12: Prezentace mobilní aplikace MHD Ostrava, zdroj www.dpo.cz .....	23
Obrázek 13: Hmatové úpravy na autobusové zastávce v intravilánu města .....	25
Obrázek 14: Parkování u BD v ul. U Koupaliště.....	30
Obrázek 15: Parkování u sauny v ul. U Koupaliště .....	30
Obrázek 16: Společná stezka na ul. Hlavní třída .....	32
Obrázek 17: Návrh bezbariérového užívání dle TP 1.5, zdroj PROFESIS ČKAIT .....	33
Obrázek 18: Návrh úprav – Základní síť cyklistické dopravy .....	34
Obrázek 19: Místo pro přecházení se sníženým obrubníkem - bezbariérové užívání dle TP 1.5, zdroj PROFESIS ČKAIT .....	37
Obrázek 20: Signální, varovný a vodící pás přechodu pro chodce - bezbariérové užívání dle TP 1.5, zdroj PROFESIS ČKAIT.....	37
Obrázek 21: Kombinace chodník, cyklostezka, přechod - bezbariérové užívání dle TP 1.5, zdroj PROFESIS ČKAIT .....	38

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Strategické cíle a jejich vyjádření .....	6
Tabulka 2: Změny zatřídění komunikací .....	21
Tabulka 3: Návrh přestavby uzlových bodů .....	22
Tabulka 4: Návrh úprav nejfrekventovanějších zastávek.....	25
Tabulka 5: Cena čekárny bez nákladů na osazení, zdroj RTS a.s.....	25
Tabulka 6: Počty vozidel rezidentů ve stávající bytové zástavbě dle prognózy počtu obyvatel a stupně automobilizace.....	28