PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY KARLOVY VARY GENEREL DOPRAVY MĚSTA KARLOVY VARY

ZADÁNÍ

KarlovyVARY°

OBSAH

1	**Plán udržitelné mobility města Karlovy Vary (SUMP KV)**	**4**
1.1	Druh dokumentace, důvody pořízení SUMP KV	4
1.2	Vymezení řešeného území SUMP KV	6
1.3	Cíle a podstata projektu SUMP KV	7
1.4	Problémy a potřeby řešené projektem SUMP KV	8
1.5	Struktura dokumentu	13
1.6	Časový rámec pořízení SUMP KV	14
2	**Generel dopravy města Karlovy Vary**	**15**
2.1	Cíle a účel pořízení Generelu dopravy Karlovy Vary	15
2.2.	Věcné řešení Generelu dopravy Karlovy Vary	16
2.3	Struktura Generelu dopravy	18
2.4.	Analytická část Generelu dopravy	19
2.5.	Návrhová část Generelu dopravy	20
2.6.	Etapizace a podmíněnosti v GD KV	20
2.7.	Časový rámec Generelu dopravy	21
3.	**Způsob pořízení SUMP KV**	**22**
3.4.	Vymezení cílových skupin SUMP KV	22
3.5.	Zapojení cílových skupin do projektu	25
3.6.	Způsob získání cílových skupin	25
4.	**Postup zpracování SUMP KV**	**26**
5.	**SUMP KV v jednotlivých etapách**	**28**
5.4.	Příprava a úvodní analýza SUMP KV	28
5.5.	Zadání analytické části SUMP KV	28
5.6.	Zadání návrhové části SUMP KV	36
5.7.	Zadání akčního plánu SUMP KV	42
5.8.	Realizace, monitoring, evaluace	42

5.9. Provázanost jednotlivých aktivit 42

6. Zadání Generelu dopravy KV 45

6.1. Podklady a průzkumy 45

6.2. Analytická část Generelu dopravy 48

6.3. Zadání návrhové části Generelu dopravy 49

7. Technické požadavky na zpracování dokumentace SUMP KV 54

7.1 Formální a procesní požadavky ke Generelu dopravy 54

8. Podklady pro SUMP KV předávané pořizovatelem po podpisu smlouvy o dílo 56

8.3. Podklady závazné 56

8.4. Podklady informativní 56

8.5. Internetové odkazy na územní plány: 57

9. Podklady k zadání Generelu dopravy 58

9.3. Přílohy k zadání Generelu dopravy 59

V Karlových Varech, červenec 2017

Zpracoval:

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY KARLOVY VARY - Odbor strategií a dotací statutárního města Karlovy Vary (kapitoly, týkající se SUMP KV, jsou v dokumentu podkresleny červenou barvou)

GENEREL DOPRAVY MĚSTA KARLOVY VARY - Odbor rozvoje a investic Magistrátu města Karlovy Vary (kapitoly, týkající se GD KV, jsou v dokumentu podkresleny modrou barvou)

1 Plán udržitelné mobility města Karlovy Vary (SUMP KV)

1.1 Druh dokumentace, důvody pořízení SUMP KV

Plán udržitelné mobility města Karlovy Vary (s využitím anglické zkratky „sustainable urban mobility plan“, dále jen SUMP KV) je strategickým plánem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě Kalovy Vary a jeho okolí. Je postaven na stávající praxi v oblasti mobility osob a zboží a bere náležitě v úvahu integrační, participační a hodnotící principy v této oblasti.

Doprava je nezbytná pro rozvoj ekonomiky a společnosti. Zároveň je ale také doprava největším zdrojem emisí skleníkových plynů. Proto je nezbytné, v souladu s cíli dokumentu „Evropa 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“, nalézt řešení, která zmírní nežádoucí vlivy dopravy, ale zároveň nebudou mít negativní vliv na ekonomiku a mobilitu obyvatel.

Strategické plánování udržitelné městské mobility je pro město Karlovy Vary střednědobým strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech, jejich okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Vychází z existujících postupů plánování, regulačních rámců a patřičnou pozornost věnuje integraci, participaci a zásadám evaluace.

Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, místních, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území.

SUMP KV bude zahrnovat všechny způsoby a formy dopravy v celém území, včetně dopravy veřejné a soukromé, osobní a nákladní, motorizované i nemotorizované, pohybu a parkování.

Město Karlovy Vary nemá zpracován ucelený aktuální a s veřejností projednaný materiál na této úrovni.

Dle specifických kritérií přijatelnosti Operačního programu Doprava 2014-2020 a Integrovaného regionálního operačního programu 2014-2020 bude u obcí nad 50 tis. obyvatel od roku 2018 vyžadováno při podání žádostí o dotaci doložení souladu se Strategickým rámcem městské mobility nebo Plánem udržitelné městské mobility.

Vytvořením SUMP KV se předpokládá, že tento dokument bude komplexně řešit dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, zlepší účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě a sníží negativní dopady dopravy na životní prostředí a zároveň přispěje k vyšší životní úrovni obyvatel města. Musí vycházet z místních podmínek a požadavků a měla by vždy ukládat konkrétně připravená řešení. Pro jeho kvalitní zpracování je tedy důležité mít jasně specifikované vstupní podmínky, v širším kontextu územním, ale i sociálně environmentálním.

Dokument bude navazovat na již zpracované koncepční materiály, uvedené v kapitole č. 8 tohoto Zadání.

Na základě projednaného dokumentu vznikne následně „Akční plán Strategické plánování udržitelné městské mobility v Karlových Varech“ – což bude návrh optimálních úprav systému dopravní obsluhy města s harmonogramem úprav opatření a staveb.

SUMP KV bude zpracován pro následující období:

- Krátkodobý horizont – bude odpovídat délce právě začínající etapy možnosti využití strukturální fondů EU, tj. do roku 2022.
- Střednědobý horizont – vize do roku 2030.
- Dlouhodobý horizont – vize do roku 2050.

ve dvou scénářích (nulovém a návrhovém).

Důvodem pro pořízení tohoto dokumentu je zejména potřeba analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů města Karlovy Vary v podrobnosti, v jaké by v rámci územního plánu nebylo možné, která je však pro územní plán města Karlovy Vary a navazující dokumentace potřebná.

SUMP KV:

- bude souhrnem všech druhů doprav na území města Karlovy Vary a bude reagovat na vnější dopravní síť,
- navrhne taková opatření na síti pro všechny druhy doprav tak, aby byla zajištěna funkčnost rozvoje města Karlovy Vary a aby byl zabezpečen chod všech jeho funkcí s tím, že prioritou je bezpečnost provozu, ochrana životního prostředí a ochrana urbánního prostředí,
- navrhne taková opatření, která budou založena na celkové potřebě, ale zároveň budou „opřena“ o reálný ekonomický základ všech možných investorů tzn., opatření budou finančně realizovatelná,
- materiál bude základním prvkem plánování investic do dopravní a technické infrastruktury,
- zohlední nové trendy v chování obyvatel.

Dokument bude navazovat a dále rozvíjet krajské, celorepublikové i v rámci EU platné dokumenty z oblasti dopravy a to především:

- Politika územního rozvoje České republiky,
- Dopravní politika ČR na roky 2014-2020,
- Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému,

- Strategie Evropa 2020 a Národní program reforem, evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu,
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020,
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020.
- ZÚR Karlovarského kraje

SUMP KV bude respektovat následující zásady:

- Zlepšení mobility a dostupnosti města pro všechny skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace,
- Zvyšování bezpečnosti a ochrany obyvatel a zvyšování bezpečnosti silničního provozu obzvláště (eliminace krizových míst a snižování nehodovosti, zklidňování dopravy),
- Zvyšování efektivity přepravy osob a zboží, snižování dělby přepravní práce individuální dopravy (snižování objemu osobní automobilové dopravy, preference hromadné dopravy), podpora intermodality),
- Zvyšování kvality života ve městě (snížení negativních dopadů z dopravy na obyvatelstvo, rozvoj veřejných prostranství a míst pro setkávání),
- Návrh atraktivní dopravní infrastruktury pro územní rozvoj pro ekonomický a sociální rozvoj města,
- Podpora telematických systémů a kvalitních (a aktuálních) dopravních informací.

1.2 Vymezení řešeného území SUMP KV

Strategický plán udržitelné mobility města Karlovy Vary se bude za dodržení obecně závazných platných právních předpisů zpracován a vytvořen pro území aglomerace – obce, tj. obce Karlovy Vary v širším měřítku (veřejná doprava, cyklodoprava) i dalších přilehlých obcí se zásadní přepravní vazbou na Karlovy Vary v relevantní dojezdové vzdálenosti (v okruhu do 10 km vzdušnou čarou od centra K. Varů):

- jihozápadním směrem: Andělská Hora,
- západním směrem: Šemnice, Kyselka, Velichov
- severozápadním směrem: Dalovice, Sadov, Hájek, Ostrov
- severním směrem: Otovice, Hroznětín, Merklín
- severovýchodním směrem: Mezirolí, Nová Role, Děpoltovice

- východním směrem: Chodov
- jihovýchodním směrem: Jenišov, Hory, Nové Sedlo, Loket
- jižním směrem: Březová, Kolová, Pila, Stanovice

V dokumentaci musí být v potřebné míře zobrazeny a vyhodnoceny vazby na regionální zázemí města.

Pokud bude zpracovatelem SUMP KV doporučeno na základě provedených analýz jiné vhodnější vymezení řešeného území, bude toto prodiskutováno se zástupci města.

1.3 Cíle a podstata projektu SUMP KV

Podstatou projektu je především zpracování Plánu udržitelné městské mobility Karlovy Vary, který přinese zkvalitnění strategického řízení a posílení institucionální kapacity města a jeho magistrátu a druhotně také zlepšení spolupráce města s dalšími subjekty.

Hlavním cílem projektu je:

- Zlepšit fungování a zvýšit efektivnost výkonu veřejné správy Magistrátu města Karlovy Vary v oblasti strategického plánování mobility a udržitelnosti dopravy na území města

Dílčími cíli projektu jsou:

- Analyzovat současnou situaci, problémy a potřeby v oblasti mobility v Karlových Varech
- Navrhnout komplexní, vnitřně provázaná a synergická řešení v oblasti plánování rozvoje (udržitelné) mobility a dopravy ve městě
- Zvýšit míru koordinace při plánování rozvoje (udržitelné) mobility a dopravy ve městě
- Zapojit do plánování rozvoje mobility a dopravy relevantní subjekty ve městě a zlepšit spolupráci města s nimi
- Naplnit v praxi požadavky orgánů EU (zejména Evropské komise) a ČR na plánování udržitelné mobility ve městech a principy tohoto plánování
- Zajistit potřebnou dokumentaci pro čerpání finančních prostředků z OP Doprava ze strany města.

1.4 Problémy a potřeby řešené projektem SUMP KV

Předkládaný projekt SUMP KV reaguje na řadu potřeb a problémů v oblasti řízení města, efektivnosti a kompetence veřejné správy (zvláště pak samosprávy) města. Tyto problémy a potřeby byly identifikovány vedením města ve spolupráci s pracovníky magistrátu. Při identifikaci problémů a potřeb byly využity následující postupy:

- porady vedení Statutárního města Karlovy Vary,
- jednání Rady města Karlovy Vary,
- jednání Zastupitelstva města Karlovy Vary,
- rozhovory s vedoucími pracovníky magistrátu (tajemník, vedoucí věcně příslušných odborů),
- program současného vedení města (koaliční dohoda),
- strategické dokumenty města, zejména Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary (zpracován v roce 2015),
- jednání partnerů IDOK (integrovaný systém veřejné hromadné dopravy v Karlovarském kraji),
- diskuse s veřejností (veřejná fóra a projednání),
- dosavadní strategické a analytické dokumenty, generely apod. města (komplexní dokumenty a dokumenty týkající oblasti mobility a dopravy).

V současné době nemá město Karlovy Vary zpracovaný ucelený strategický materiál, který by se věnoval dopravě jako celku včetně dopravy v klidu. Pokud již takové dokumenty existují, zpravidla jsou zaměřeny pouze na jeden dopravní mód bez vazby na ostatní systémy. Dále tyto dokumenty nebyly ve většině případů projednávány s veřejností, maximálně se na jejich pořízení podílela odborná veřejnost. Rovněž je třeba poznamenat, že velká část těchto dokumentů byla pořízena již před poměrně vzdálenou dobou a již zcela nereflektují stávající potřeby a požadavky ve městě. Hlavním důvodem pro pořízení SUMP KV je tedy vytvoření strategického dokumentu, který bude řešit mobilitu ve městě komplexně ve vazbě na potřeby obyvatel a návštěvníků města, a podnikatelské sféry s cílem zlepšit kvalitu života ve městě. Dle specifických kritérií přijatelnosti Operačního programu Doprava 2014-2020 a Integrovaného regionálního operačního programu 2014-2020 bude u obcí nad 50 tis. obyvatel od roku 2018 vyžadováno při podání žádostí o dotaci doložení souladu se Strategickým rámcem městské mobility nebo Plánem udržitelné městské mobility, po roce 2020 pak doložení souladu s Plánem udržitelné městské mobility.

V návaznosti na definici uvedenou výše, bude Plán udržitelné městské mobility Karlovy Vary přispívat k rozvoji městského dopravního systému, který:

- je dostupný a splňuje základní potřeby všech uživatelů v oblasti mobility;
- vyvažuje různé poptávky občanů a podniků ohledně služeb mobility a reaguje na ně;

- doprovází vyvážený rozvoj a lepší integraci různých dopravních módů;
- splňuje požadavky udržitelnosti a zároveň hledá rovnováhu mezi potřebami týkajícími se hospodářské životaschopnosti, sociální spravedlnosti, zdraví a kvality životního prostředí;
- optimalizuje účinnost a efektivitu nákladů;
- lépe využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby;
- zvyšuje přitažlivost městského prostředí, kvalitu života a zlepšuje veřejné zdraví;
- zlepšuje bezpečnost silničního provozu a jeho zabezpečení;
- snižuje znečištění ovzduší, hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie.

Přehled problémů a potřeb včetně zdrojů a postupů, jak byly tyto potřeby zjištěny, jsou uvedeny v následující tabulce spolu se stručným nástinem jejich řešení. Uváděny jsou důsledně jak problémy týkající se institucionální kapacity, koordinace a strategického řízení, jejichž řešení sleduje OP Zaměstnanost především, tak také problémy odborného charakteru v oblasti dopravy (zejména poslední dva uvedené problémy), které dále podporují potřebnost a naléhavost realizace projektu.

Problém /potřeba	Popis problému/potřeby	Způsob zjištění problému /potřeby	Řešení problému/potřeby projektem
Existence řady záměrů rozvoje městské mobility ve městě a potřeba dát těmto záměrům společný rámec založený na odborné bázi	Město disponuje řadou záměrů rozvoje dopravy. Tyto záměry jsou však dosud spíše izolované, kusé, v řadě ohledů bez vzájemné komplexní provazby. Částečně plní roli potřebného společného rámce těchto záměrů Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary a IRPÚ Karlovy Vary, spíše však v rovině procesní než odborné. V důsledku toho je správa města v oblasti rozvoje dopravy méně efektivní a méně výkonná a absence dokumentu snižuje její odborné zázemí.	Problém je dlouhodobě pociťován členy vedení města a zabývá se jím také Rada města. Problém byl rovněž řešen s partnery v oblasti dopravy v rámci IDOK (integrovaný systém veřejné hromadné dopravy v Karlovarském kraji).	Hlavní výstup předkládaného projektu, SUMP KV Karlovy Vary s ohledem na svou strukturu, metodiku a postup projednání zcela naplňuje řešení potřeby vytvoření odborného rámce záměrů rozvoje dopravy ve městě.

Problém /potřeba	Popis problému/potřeby	Způsob zjištění problému /potřeby	Řešení problému/potřeby projektem
Existence řady dílčích dokumentů, strategií a námětů v oblasti dopravy, které však postrádají vzájemnou provázanost, mohou si částečně odporovat atd.	Oblasti dopravy se dotýká několik dokumentů analytické či strategické povahy, které má město zpracováno. Vedle Strategie udržitelného rozvoje města Karlovy Vary a územního plánu města jsou to také dílčí dopravní studie a generely. Tyto dokumenty však postrádají vzájemnou provázanost (řeší často izolovaně jen jeden segment dopravy, vznikaly v různých obdobích apod.) nebo jsou ze své podstaty obecnějšího rázu (např. zmíněný strategický plán). Odborné zázemí pro činnost pracovníků magistrátu a členů vedení města, a tedy i správa města jako celek je v důsledku toho dlouhodobě méně výkonná, než je potřeba.	Problém vyplývá z rešerše stávajících strategických a analytických dokumentů města a dlouhodobě je zmiňován také na jednáních vedení města a Rady města.	Vytvořený SUMP KV Karlovy Vary, který bude výstupem překládaného projektu, plně pokryje potřebu zastřešující, komplexní a aktuální strategie pro řízení rozvoje města v oblasti městské mobility a dopravy.
Povinnost zpracování Plánu udržitelné městské mobility (angl. zkratka SUMP KV) pro města s více než 40 tisíci obyvatel, která chtějí žádat o finanční podporu z OP Doprava	Zpracování SUMP KV ukládá nařízení Evropské komise a usnesení Vlády ČR všem městům v ČR s počtem obyvatel vyšším než 40 tisíc, která chtějí žádat o finanční podporu z OP Doprava (povinně od roku 2020, do té doby stačí i tzv. SUMF – rámec udržitelné městské mobility). Statutární město Karlovy Vary do této kategorie patří a dosud tento dokument zpracován nemá, a to zejména protože se jedná o relativně nový požadavek směrem k místním samosprávám a protože metodika pro tvorbu SUMP KV byla zpracována až na konci roku 2015.	Problém byl identifikován Radou města a vedením města na základě konzultací s centrálními orgány ČR, zejména Ministerstvem dopravy a Ministerstvem pro místní rozvoj ČR.	V rámci předkládaného projektu bude zpracován SUMP KV Karlovy Vary v intencích metodiky, která pro tento účel byla zpracována Centrem dopravního výzkumu ČR. Tím bude identifikovaný problém vyřešen.

Problém /potřeba	Popis problému/potřeby	Způsob zjištění problému /potřeby	Řešení problému/potřeby projektem
Potřeba komplexního řešení rozvoje dopravy jako jednoho z klíčových problémů/témat strategického rozvoje města	Doprava je dlouhodobě jedním z ústředních rozvojových témat Statutárního města Karlovy Vary. Vyplývá to z programu současného vedení města (koaliční dohody), ze Strategického plánu udržitelného rozvoje města Karlovy Vary („Udržitelná doprava ve městě“ je prioritou č. 1 z osmi definovaných priorit) i z Integrovaného plánu rozvoje území aglomerace Karlovy Vary 2014–20, v němž je doprava rovněž jedním z ústředních témat i samostatnou prioritou. Uvedené strategické dokumenty rovněž zdůrazňují potřebu komplexního řešení rozvoje dopravy jako jednu z hlavních potřeb rozvoje města. Bez existence komplexních řešení bude správa města v oblasti dopravy méně kompetentní a méně výkonná.	Potřeba vyplývá ze strategických dokumentů (viz popis problému vlevo), z jednání vedení, Rady i Zastupitelstva města Karlovy Vary.	Potřeba bude v rámci projektu řešena pořízením komplexního strategického dokumentu (Plánu udržitelné městské mobility/SUMP KV Karlovy Vary) pro strategické řízení rozvoje dopravy. Dojde tím ke zvýšení profesionality a odborné vybavenosti pracovníků magistrátu a členů vedení města pro řízení rozvoje dopravy a mobility ve městě.
Multimodalita dopravy ve městě a z ní vyplývající potřeba výrazné koordinace jednotlivých módů (druhů) dopravy	Karlovy Vary jsou vzhledem ke své velikosti, topografii (členitý terén a řadou údolí a vrcholů), historii i socioekonomické charakteristice (tradice lázeňství, těžební a průmyslová činnost v okolí města…) městem s výraznou multimodalitou dopravy. Najdeme zde prakticky všechny módy (druhy) dopravy: automobilová, autobusová (meziměstská i městská hromadná doprava), železniční, cyklistická, pěší i vertikální (lanovky), případně rovněž specifický druh tzv. dopravy v klidu (systém parkování). S tím souvisí nutnost jejich vzájemné provázanosti a koordinace, a to jednak v oblasti rozvojových aktivit (budování a zkvalitňování přestupních terminálů a uzlů, komplexní revitalizace území zahrnující i příslušné dopravní cesty atd.), a jednak v oblasti provozní (ekonomika dopravy, integrace dopravy z pohledu uživatele…).	Na nezbytnost koordinace jednotlivých módů dopravy upozorňuje mj. Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary a vyplývá také z jednání s partnery v oblasti dopravy v rámci IDOK (integrovaný systém veřejné hromadné dopravy v Karlovarském kraji).	Potřeba bude v rámci projektu řešena zohledněním multimodality v pořizovaném SUMP KV, návrhem opatření a záměrů k lepší provazbě dopravních módů, partnerským přístupem k tvorbě SUMP KV. Tím bude zvýšena odbornost a profesionalita pracovníků magistrátu a vedení města pro koordinaci řízení dopravy.

Problém /potřeba	Popis problému/potřeby	Způsob zjištění problému /potřeby	Řešení problému/potřeby projektem
Absence jakékoli integrace veřejné dopravy ve městě	Ve městě dosud nejsou integrované jednotlivé druhy veřejné dopravy, tj. doprava autobusová v rámci MHD a meziměstská, železniční, vertikální. Integraci brání absence jednotného tarifu (společné jízdné), koordinace jízdních řádů, kvalita přestupních uzlů a absence nebo nevyhovující podoba přestupních terminálů. Mimoto je dosud jen velmi parciálně řešena vazba veřejné dopravy na individuální automobilovou dopravu a na dopravu pěší.	Uvedené skutečnosti vyplývají z průběžných jednání vedení města, z agendy schůzek Rady města i z jednání s partnery v oblasti dopravy v rámci IDOK (integrovaný systém veřejné hromadné dopravy v Karlovarském kraji).	Předpokladem je, že realizace projektu, jehož hlavním výstupem bude nástroj strategického řízení rozvoje města v oblasti udržitelné mobility a dopravy a který bude zpracováván v úzké součinnosti relevantních subjektů v oblasti dopravy ve městě, svými návrhy zkvalitní a dostatečně odůvodní potřebná strategická rozhodnutí města a tím zvýší odbornou a institucionální kapacitu města při řešení problematiky rozvoje dopravy, která je jednou ze samosprávných agend Magistrátu města Karlovy Vary. Realizace projektu SUMP KV bude obsahovat rozvojové oblasti rozšíření tarifně jednotného systému linek MHD do rozvojových oblastí včetně zapojení relevantních stakeholderů.

1.5 Struktura dokumentu

SUMP KV bude členěn do následujících částí v souladu s Metodikou pro přípravu plánu udržitelné mobility měst ČR (zpracovatel Centrum dopravního výzkumu ČR, Brno, 2015):

A. Příprava a úvodní analýza

A.1: Příprava na tvorbu SUMP KV

A.2: Územní vymezení plánu, jeho řízení a harmonogram přípravy

A.3: Zainteresované strany a jejich zapojení

A.4: Mezioborová integrace a schválení harmonogramu přípravy

B. Analytická etapa

B.0: Úvodní analýza

B.1: Doprava generovaná funkčními plochami v území

B.2: Vzorce dopravního chování

B.3: Nabídka, poptávka a jejich rovnováha

B.4: Veřejný prostor

B.5: Bezpečnost dopravy

B.7: Další témata se vztahem k plánování mobility

B.8: Souhrnná diagnostika – klíčové otázky a výzvy

B.9. Analytická část Generelu dopravy

C. Návrhová část

C.1: Vize mobility

C.2: Strategické a specifické cíle

C.4: Návrh opatření

C.5. Návrhová část Generelu dopravy

D. Akční plán

D.1: Schválení SUMP KV v procesu SEA a zapracování připomínek

D.2: Tvorba akčního plánu a rozpočtu

D.3: Zajištění monitorování a hodnocení

D.5: Schválení plánu udržitelné městské mobility

E. Realizace, monitoring a evaluace

E.1: Postupná realizace plánu

E.2: Monitoring realizace a pravidelná aktualizace stávajícího plánu

E.3: Analýza zkušeností a příprava pro nový plán udržitelné městské mobility

1.6 Časový rámec pořízení SUMP KV

SUMP KV bude rozdělen do následujících etap:

- Etapa č. 1 (od 1.2.2018 do 30.6.2018) – Příprava a úvodní analýza; Analytická etapa
- Etapa č. 2 (od 1.7.2018 do 31.10.2018) – Návrhová část
- Etapa č. 3 (od 1.11.2018 do 31.1.2019) – Akční plán
- Realizace, monitoring, evaluace

2 Generel dopravy města Karlovy Vary

Oddělitelnou součástí SUMP KV je **Generel dopravy města Karlovy Vary** (dále též jen „GD KV“ nebo „Generel dopravy KV“). Zadavatel SUMP KV rozhodl o pořízení Generelu dopravy města Karlovy Vary jako součásti Plánu udržitelné mobility Karlovy Vary. Vypracování Generelu dopravy KV bude tedy časově a věcně spojeno se zpracováním SUMP KV.

Generel dopravy města Karlovy Vary **je územně plánovacím podkladem podle § 30 zákona č. 183/2006 Sb.** (stavební zákon). Konkrétně je oborovou územní studií. Generel dopravy se pořizuje v rámci přenesené působnosti státní správy. Generel dopravy je zaměřený na umístění konkrétních záměrů dopravních staveb do území, jako územně plánovací předstupeň konkrétních projektů těchto dopravních staveb. Generel dopravy jako územní studie je oddělitelnou součástí SUMP KV. Po dokončení dojde k registraci Generelu dopravy jako územní studie na Ústavu územního rozvoje v Brně.

K časovému prolínání pořízení Generelu dopravy KV dojde též v případě zpracování souvisejících a navazujících dokumentů (Návrh územního plánu Karlovy Vary, Plán udržitelné mobility Karlovy Vary a Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů) vyžaduje důslednou koordinaci postupu řešení (například vytvořením řídícího výboru). Probíhající aktualizace ZÚR Karlovarského kraje rovněž vyžaduje vysoké nároky na věcnou provázanost zásadních dokumentů.

V současné době je zřejmá potřeba neodkládat zpracování Generelu Karlových Varů. Cílem je dosáhnout nejvyšší možné shody v cílovém řešení dopravy Karlovarského kraje a města Karlovy Vary.

Pro posouzení navrhovaných dopravních záměrů resp. projektů dojde v rámci GD KV k využití počítačových dopravních modelů. Pro posouzení dopravního řešení na celém území města je vhodné použít makroskopický model využívající celodenní hodnoty intenzit – RPDI. Výstupem jsou kartogramy intenzit automobilové dopravy na komunikační síti města. Pro hodnocení dopravní situace v nejbližším období a opatření pro její zlepšení v jednotlivých úsecích a uzlech (křižovatkách) je vhodné použít simulační mikroskopické modely. Tyto dynamické mikroskopické modely pracují v intenzitách hodinové špičky automobilové dopravy.

2.1 Cíle a účel pořízení Generelu dopravy Karlovy Vary

Generel dopravy KV je pořizovaný jako územně plánovací podklad. Jedná se o dokument, který bude zpracován v návaznosti na platnou a připravovanou územně plánovací dokumentaci. GD má časový horizont odpovídající současně pořizovanému novému územnímu plánu města (t.j. dlouhodobý výhled až 40 let) a slouží především pro strategická rozhodování o rozvoji dopravní infrastruktury.

Z hlediska legislativního zakotvení je GD KV územně plánovacím podkladem podle § 30 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon). Konkrétně je oborovou územní studií. GD KV je zaměřený na konkrétní záměry dopravních staveb v území, jako předstupeň konkrétních projektů dopravních staveb v území.

Zatímco SUMP je oborovým strategickým dokumentem, stojí generel dopravy v hierarchii dokumentů o jeden stupeň níže. Je konkretizací SUMPu ve smyslu jeho promítnutí do území. GD KV klade důraz na územní zakotvení konkrétních opatření v oblasti dopravy. Předmětem GD KV je rámcové (schematické) konkrétní územní, kapacitní, objemové řešení jednotlivých investičních záměrů v oblasti dopravy. Jde o záměry na síti pozemních komunikací (infrastruktura silniční dopravy), na železničních tratích, v oblasti dopravy v klidu, v oblasti cyklodopravy, v oblasti pěší dopravy, v oblasti infrastruktury silniční (zejména veřejné) a železniční dopravy (terminály a.p.) a jejich umístění v území. A to samozřejmě pouze v rámcové podrobnosti, odpovídající požadovanému měřítku 1 : 5000. Nejde o studii jednotlivých staveb.

Podle zákona se územní studie (tedy i GD jako oborová územní studie) pořizuje v přenesené působnosti státní správy. Zadání vydává její pořizovatel, kterým je Magistrát města Karlovy Vary. Kromě odboru ÚÚPSÚ má dle Organizačního řádu MM působnost pořizovat územní studie v přenesené působnosti také ORI. Vzhledem k tomu, že pořizování územní studie spadá do působnosti státní správy, neschvaluje se v orgánech samosprávy.

Dle stavebního zákona je pořizování ÚS vybranou činností ve výstavbě, a jako takovou ji jako autor může vypracovat pouze autorizovaná osoba. Účast autorizovaného inženýra pro dopravní stavby je jedním z nejdůležitějších předpokladů správného pořízení GD.

Zatímco SUMP je oborovým strategickým dokumentem, stojí generel dopravy v hierarchii dokumentů o jeden stupeň níže. Je promítnutím SUMP do území, ve formě územně plánovacího podkladu, jako předstupně konkrétních projektů dopravních staveb v území. GD, z hlediska podrobnosti a konkrétnosti, je tedy podrobnější a konkrétnější než SUMP.

Řešení generelu dopravy vzejde jako výsledek tvůrčího procesu. Toto zadání není postaveno jako svazující, nýbrž otevírá prostor tvůrčí řešení.

2.2. Věcné řešení Generelu dopravy Karlovy Vary

Zadavatel GD KV klade důraz na některé oblasti dopravy a některé faktory, které považuje za rozhodující pro dosažení cílů pořízení GD KV a SUMP KV.

Důležitým specifickým požadavkem je respektování historické urbanistické struktury Karlových Varů. Základní legislativní rámec tvoří platný Statut lázeňského místa.

Důležitým specifickým požadavkem je zachování a postupné zlepšování aspektů životního prostředí ve všech jeho parametrech, v případě dopravy zejména hluk a exhalace.

V rámci zadávání GD KV se akcentuje rozvoj veřejné (hromadné) dopravy včetně městské hromadné dopravy. V tom je zvláště zvýrazněna optimalizace a zatraktivnění systému MHD.

V rámci zadávání tohoto GD KV se akcentují specifika Karlových Varů jako klidného lázeňského místa světového významu. V systému dopravy je nutno koncepčně dbát na ochranu přírodních léčebných zdrojů (pramenů);

Významným, ale nikoli závazným podkladem pro základní rámec řešení Generelu dopravy KV je návrh nového Územního plánu města Karlovy Vary. Vzhledem ke stadiu, v němž se nový územní plán v

době zadávání GD KV nachází (doposud nezávazný resp. nevydaný dokument) platí, že návrhy v něm obsažené jsou revidovatelné, pokud zhotovitel nalezne a přesvědčivě vyargumentuje jiné řešení. Řešení návrhu nového územního plánu vychází ze vstupních tezí, citovaných v příloze č. 1 tohoto zadání.

Při pořízení GD KV je nutno reflektovat skutečnost, že je souběžně pořizována *Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů* (zadání zpracováno v srpnu 2016). Výstupy sice nejsou v současné době k dispozici, to ale není důvod k odložení začátku prací na Generelu dopravy Karlových Varů.

Dalším klíčovým dokumentem je pořízení GD KV je *aktualizace ZÚR Karlovarského kraje*. Vzájemné návaznosti a ovlivnění je zde nesporné. Přesto však dle názoru zadavatele oba tyto dokumenty mohou být zpracovány souběžně a jejich výsledkem může být sjednocení v přístupu k řešení dopravy v celém Karlovarském kraji.

Řešené území pro Generel dopravy je definováno takto: Pro Generel dopravy je základní rozsah řešeného území definován jako správní území města Karlovy Vary. Pokud v rámci prací na Generelu dopravy vyplyne potřeba umístění některých záměrů (staveb) mimo správní území města, lze řešené území v odpovídajícím rozsahu rozšířit.

Pro posouzení navrhovaných dopravních záměrů resp. projektů dojde v rámci GD KV k využití počítačových dopravních modelů a to:

- Pro posouzení dopravního řešení na celém území města je vhodné použít makroskopický model využívající celodenní hodnoty intenzit – RPDI. Výstupem jsou kartogramy intenzit automobilové dopravy na komunikační síti města.
- Pro hodnocení dopravní situace v nejbližším období a opatření pro její zlepšení v jednotlivých úsecích a uzlech (křižovatkách) je vhodné použít simulační mikroskopické modely. Tyto dynamické mikroskopické modely pracují v intenzitách hodinové špičky automobilové dopravy.

V rámci zadávání tohoto GD je uveden (viz Příloha č. 4) výčet doposud známých podnikatelských investičních záměrů v oblasti dopravy. Je zapotřebí je vyhodnotit z hlediska jejich přínosu pro město.

K vypracování GD má zadavatel k dispozici podklady. Jedná se o doposud pořízené dokumenty a podklady uvedené ve výčtu v Příloze č. 1 tohoto zadání. Řešení GD (jakožto oborové územní studie) se legálně může od územně plánovacích dokumentů a podkladů odchýlit, a to v odůvodněných případech, cestou řádně vyargumentovaného návrhu.

Řešení Generelu dopravy vzejde jako výsledek tvůrčího procesu. Toto zadání není postaveno jako svazující, nýbrž otevírá prostor tvůrčí řešení.

2.3 Struktura Generelu dopravy

Struktura Generelu dopravy je řešena ve dvou základních částech, a to v části analytické a části návrhové. Předmětem analytické části Generelu dopravy je:

- Vyhodnocení podkladů od zadavatele a z dalších dostupných zdrojů
- Vstupní omezení (limity), legislativní, organizační, ekonomická a majetkoprávní situace
- Dopravní průzkumy, zejm. aktualizace sčítání dopravy a aktualizace modelu dopravy (model zatížení silniční sítě – EDIP s.r.o. 2009), zajišťované zhotovitelem v rámci této zakázky
- Charakteristika stávajícího stavu dopravní sítě a dopravní infrastruktury města
- Kontrola normových parametrů a požadavků stávajících zařízení (výpočet dopravy v klidu)
- Výkaz zjištěných disproporcí (závad) a výkaz zjištěných potřeb, zejm. z hlediska územního rozvoje

Obsahem návrhové části Generelu dopravy je:

- Koncepce rozvoje dopravní sítě a dopravní infrastruktury města, vč. reflexe SUMP KV
- Umístění této koncepce, resp. jejích rozhodujících opatření (staveb) do území města, v koordinaci s územním plánem, SUMP KV a ZÚR KK
- Jednotlivá navržená opatření (stavby) na dopravní síti a dopravní infrastruktuře města, včetně jejich konkrétního umístění do území a včetně jejich ekonomického vyhodnocení

Varianty řešení GD KV: GD KV jako celek není vhodné zpracovávat ve variantách. Došlo by nutně ke skutečnosti, že jedna varianta bude v souladu s ÚP (ať již platným, nebo připravovaným) a ostatní nikoliv, nebo by jednotlivé varianty byly v souladu pouze ve svých dílčích částech. Jako nejvhodnější se v okamžiku zadání jeví řádně odůvodněné invariantní řešení v souladu s návrhem nového ÚP. Žádoucí jsou však dílčí variantní řešení jednotlivých prvků, například jako podklad pro pořízení změny platného ÚP. K prověření dílčích variant, jejich posouzení a výběru vítězné varianty může dojít až v rámci procesu pořízení změny územního plánu (zpracování návrhu ÚP a zpracování posudku SEA).

Generel dopravy KV bude reflektovat dopravní koncepci předkládanou návrhem nového ÚP KV. Případné řádně vyargumentované odchylky od této koncepce, i když by mohly pořizovatele resp. zpracovatele návrhu nového ÚP vést k jeho úpravě a opakovanému projednání či k procesu pořízení jeho změny v krátkém období po jeho vydání, jsou možné a přípustné.

Podrobnost zadání GD KV je dána požadovaným měřítkem výkresů (1:5000) a charakterem dokumentu jako územně plánovacího podkladu – územní studie, nikoliv studie jednotlivých staveb.

Toto zadání není pojato jako předem svazující, příliš konkrétní a zacházející do detailů. Toto zadání nepředjímá řešení a navrhuje umístění konkrétního prvku dopravní infastruktury. Výjimkou je situace,

kdy předmětný záměr již byl prověřen studií nebo jiným dokumentem, např. projektem ve vyšším stupni projektové přípravy.

Pořizovatel tímto zadáním pouze obecně formuluje, jakým problémem se má zpracovatel zabývat a jaký problém řešit, případně jaký záměr převzít nebo prověřit z hlediska jeho odůvodnitelnosti, potřebnosti, umístění apod. Převzít nebo prověřit lze ale pouze takové záměry, navrhované jiným dokumentem, který ho odůvodňuje (studie investora, studie města, platná nebo navrhovaná územně plánovací dokumentace apod.).

2.4. Analytická část Generelu dopravy

Oddělitelnou součástí SUMP KV je Generel dopravy města Karlovy Vary, jakožto územně plánovací podklad podle § 30 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), tj. oborová územní studie. Generel dopravy je zaměřený na umístění konkrétních záměrů dopravních staveb do území, jako předstupeň konkrétních projektů těchto dopravních staveb.

Město Karlovy Vary disponuje matematickým modelem zatížení komunikační sítě města automobilovou dopravou, pořízeným v roce 2010 na základě zjištění intenzit dopravy z roku 2009. Model a zjištění intenzit dopravy budou aktualizovány v rámci pořizování tohoto SUMP KV.

Analytická část Generelu dopravy bude sestávat z:

- Vyhodnocení podkladů od zadavatele a z dalších dostupných zdrojů
- Vstupní omezení (limity), legislativní, organizační, ekonomická a majetkoprávní situace
- Dopravní průzkumy: sčítání dopravy, zjištění zátěže komunikací, průzkum dopravního chování, jako aktualizace průzkumu z r. 2009
- Charakteristika stávajícího stavu dopravní sítě a dopravní infrastruktury města, dopravní model, jako aktualizace dopravního modelu z r. 2010
- Výkaz zjištěných disproporcí (závad) a výkaz zjištěných potřeb, zejm. z hlediska územního rozvoje
- SWOT analýza.

V rámci analytické části GD KV bude provedena aktualizace sčítání dopravy a aktualizace modelu dopravy (model zatížení silniční sítě – EDIP sa.r.o. 2009). Rozsah a podrobnost bude stejná resp. obdobná jako u předmětného podkladového dokumentu (Viz příloha č. 5 tohoto zadání).

2.5. Návrhová část Generelu dopravy

Cílem návrhové části Generelu dopravy je navržení územní koncepce rozvoje dopravy ve městě v souladu s podmínkami, potřebami a procesně formálními náležitostmi územního plánování.

Na základě výstupů z tvorby scénáře v rámci SUMP KV budou navržena konkrétní územní opatření pro odstranění případných problémů dopravního systému, tak jak jejich potřeba vyplyne ze závěrů a vyhodnocení analytické části. V návrhové části Generelu dopravy tedy bude specifikována (umístěna do území) zjištěná potřeba realizace konkrétních investičních záměrů (staveb) v oblasti dopravy. Řešení bude v podrobnosti odpovídající podrobnosti řešení územní studie. Jednotlivě budou uvedeny ty zásadní záměry, které mají rozhodující dopad na problematiku dopravy ve městě. Ostatní menší záměry mohou být uvedeny souhrnně.

Návrhová část GD bude sestávat z:

- Koncepce rozvoje dopravní sítě a dopravní infrastruktury města, vč. reflexe SUMP KV
- Umístění této koncepce, resp. jejích rozhodujících opatření (staveb) do území města, v koordinaci s územním plánem a SUMP KV
- Jednotlivá navržená opatření (stavby) na dopravní síti a dopravní infrastruktuře města, včetně jejich konkrétního umístění do území a včetně jejich dopravního a ekonomického vyhodnocení.

K posouzení navrhovaného dopravního řešení Generelu dopravy bude využit makroskopický model využívající celodenní hodnoty intenzit – RPDI. Výstupem jsou kartogramy intenzit automobilové dopravy na komunikační síti města.

Pro hodnocení dopravní situace v nejbližším období a opatření pro její zlepšení v jednotlivých úsecích a uzlech (křižovatkách) bude použit simulační mikroskopický model, pracující s intenzitami hodinové špičky automobilové dopravy.

2.6. Etapizace a podmíněnosti v GD KV

V návrhu bude řešena možnost etapizace naplňování GD KV. V principu je třeba rámcově uvažovat s těmito dvěma hlavními etapami: 1. Ty části návrhu, které nejsou závislé na výstavbě velkého obchvatu města (centrální terminál veřejné dopravy, úpravy na železnici, výstavba nových komunikací, dopravní napojení postupné výstavby v prostoru dolního nádraží, výstavba nového mostu a jeho napojení na levý břeh, úprava Chebského mostu). 2. Ty části návrhu, které jsou závislé na obchvatu jako výhledovém opatření (horizont 40 a více let).“

Tato etapizace navázaná na nevýznamnější investici v dopravní infrastruktuře města a jeho okolí se

v okamžiku zadání jeví jako logická a určující. Přitom však prověření a určení, která etapa je vhodná nebo nevhodná k realizaci jednotlivých prvků dopravní infrastruktury, není tímto zadáním předepsáno a je ponecháno na procesu tvorby a zpracování zadávaného GD KV, zejména s přihlédnutím k jeho dopravnímu modelu. Návrh etapizace je vhodné doplnit o časové návaznosti a podmíněnosti jednotlivých staveb dopravní infrastruktury a jejich částí tak, aby nedošlo k jejímu lokálnímu přetížení nebo naopak výraznému nevyužití v určitém časovém úseku nebo etapě.

2.7. Časový rámec Generelu dopravy

Vypracování Generelu dopravy města Karlovy Vary, jakožto oddělitelné součásti SUMP KV a jakožto oborové územní studie, bude etapizováno obdobně jako samotný SUMP KV:

Analytická část Generelu dopravy bude vypracována souběžně s Etapou č. 1 SUMP KV

Návrhová část Generelu dopravy bude vypracována souběžně s Etapou č. 2 SUMP KV.

3. Způsob pořízení SUMP KV

3.4. Vymezení cílových skupin SUMP KV

Jednotlivé cílové skupiny lze vymezit a kvantifikovat tak, jak je uvedeno v následující tabulce.

Cílová skupina	Charakteristika	Kvantifikace
Obec a její zaměstnanci	Pracovníci Magistrátu města Karlovy Vary	Celkem 337 pracovníků, z toho: • 175 pracovníků zajišťujících agendu samosprávy • 162 pracovníků zajišťujících agendu státní správy
Volení zástupci obce	Zastupitelé a radní města Karlovy Vary	• 1 primátor • 3 náměstci primátora (http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=4) • 11 radních + příp. 12 komisí Rady města (http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=39) • 35 zastupitelů + příp. 3 výbory Zastupitelstva města (http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=31)
Veřejnost	Obyvatelé města Karlovy Vary	49 781 obyvatel (k 1.1.2015)

Zdroj: Statutární město Karlovy Vary, ČSÚ

3.5. Zapojení cílových skupin do projektu

Popis způsobu získání a zapojení cílových skupin (CS) do projektu, formu propagace a zajištění informovanosti všech potenciálních účastníků projektu ukazuje následující matice Strategie zapojení CS do projektu.

Cílová skupina	Strategie zapojení CS do projektu					
	Zasílání informací	Společná jednání	Konzultace	Přímé zapojení	Pracovní skupina	Veřejné projednání
Obec a její zaměstnanci (pracovníci Magistrátu města Karlovy Vary)	Ano		Ano	Ano	Ano	
Volení zástupci obce (Zastupitelé a radní města Karlovy Vary)	Ano		Ano	Ano	Ano	
Veřejnost (obyvatelé města)	Ano	Ano			Ano	Ano

Zdroj: vlastní zpracování SPF Group, s.r.o.

Popis jednotlivých forem Strategie zapojení CS do projektu je obsažen v následujícím textu.

Zasílání informací

Představuje základní a nejjednodušší formu komunikace a propagace projektu. Jedná se primárně o jednosměrnou komunikaci (žadatel, tj. nositel projektu => cílová skupina). Jedná se o nástroj pro pravidelné zasílání informací o postupu realizace projektu, jeho dílčích a finálních výstupech a dalších aktivitách projektu. Hlavním komunikačním nástrojem této formy budou webové stránky žadatele (www.mmkv.cz), doplňovat je budou např. místní noviny, městské vývěsky apod.

Tato forma komunikace je určena primárně pro cílovou skupinu Veřejnost, ale ze své podstaty (otevřenosti většiny použitých komunikačních kanálů) bude volně k dispozici i všem ostatním cílovým skupinám projektu.

Společná jednání

Představuje vyšší úroveň komunikace a propagace projektu, v rámci které bude probíhat aktivní informování vybraných cílových skupin o realizaci projektu, jeho aktivitách a výstupech. K realizaci této formy komunikace budou využity stávající, aktivní způsoby obousměrné komunikace. Jedná se o porady vedení města s řediteli organizací zřízených a založených městem, jednání Zastupitelstva města Karlovy Vary nebo prostřednictvím vybraných akcí pořádaných městem směrem k veřejnosti (např. veřejná projednání, diskusní fóra, ankety apod.).

Prostřednictvím širokého spektra výše uvedených platforem jednání bude zapojena především cílová skupina Veřejnost. Společná jednání směrem k ostatním dvěma cílovým skupinám (zaměstnanci města a

zastupitelé) jsou samozřejmá a vyplývají z podstaty existence těchto cílových skupin; v případě zaměstnanců města jsou společná jednání a porady automatickým a nezbytným nástrojem pro zajištění činnosti magistrátu, v případě zastupitelstva jsou pak jednání dokonce nařízena legislativně.

Konzultace

Konzultace představují formu komunikace a propagace projektu, prostřednictvím níž budou aktivně zjišťovány názory, připomínky, podněty a postoje k jednotlivým aktivitám projektu. Bude se jednat např. jednání vedení města.

Tento nástroj je určen především pro cílovou skupinu Volených zástupců města, ale i pro cílovou skupinu Zaměstnanců města.

Přímé zapojení

Jedná se o vyšší formu komunikace a propagace projektu. Jejím prostřednictvím budou vybrané cílové skupiny přímo zapojeny do přípravy a zpracování vybrané aktivity/aktivit, a to prostřednictvím svého zástupce v odborném týmu projektu, případně prostřednictvím hlavní kontaktní osoby projektu.

Tento nástroj bude využit pro cílovou skupinu Zaměstnanců města a pro Volené zástupce města. Na úrovni pracovních skupin je však pravděpodobné také zapojení zástupců veřejnosti, byť si v této formě zapojení vyhrazuje žadatel právo ovlivnit výběr zástupců veřejnosti s ohledem na vzdělání, pracovní zkušenosti a odbornost jednotlivých přizvaných osob či zájemců z řad veřejnosti.

Pracovní skupina

Nejvyšší formou komunikace a zapojení cílových skupin do projektu je pracovní skupina, kterou žadatel ustaví bezprostředně po zahájení realizace projektu. Do pracovní skupiny budou nominováni členové Zastupitelstva města Karlovy Vary (případně také příslušných výborů zastupitelstva), zástupci Magistrátu města Karlovy Vary i zástupci odborné veřejnosti, tedy zástupci všech tří cílových skupin projektu. Pracovní skupina bude odbornou platformou žadatele, bude připomínkovat průběžné i závěrečné výstupy Plánu udržitelné městské mobility Karlovy Vary a bude komunikovat s jeho zpracovatelem (externím dodavatelem služeb).

Odborné projednání s určenými dotčenými orgány.

Veřejné projednání

Především za účelem zapojení cílové skupiny Veřejnost (zbývající dvě cílové skupiny je však mohou zapojit také) bude k tvorbě SUMP KV Karlovy Vary uspořádání veřejné projednání. Jeho cílem bude jednak distribuce informací o důvodech zpracování SUMP KV a o jeho výstupech směrem k této cílové skupině, ale zejména zajištění zpětné vazby, sběr připomínek a dotazů a možnost jejich diskuse/zodpovězení na veřejném projednání. Informace o konání veřejného projednání budou distribuovány prostřednictvím webových stránek města, městských vývěsek a místních médií.

3.6. Způsob získání cílových skupin

Získání cílových skupin bude primárně založeno na existujících platformách spolupráce, které se budou dále rozšiřovat a vyhledávat aktivní členy cílových skupin se zájmem rozvíjet institucionální kapacitu a efektivnost Magistrátu města Karlovy Vary, Rady města Karlovy Vary (vč. komisí Rady) a Zastupitelstva města Karlovy Vary (vč. výborů Zastupitelstva). Klíčové platformy pro oslovení cílových skupin jsou shrnuty v následující tabulce.

Cílová skupina	Existující platformy, do nichž je daná cílová skupina zapojena
Město a jeho zaměstnanci	Jednání Zastupitelstva města Karlovy Vary Výbor strategického rozvoje a Integrovaného plánu rozvoje území Zastupitelstva města Karlovy Vary Odbor dopravy Magistrátu města Karlovy Vary Odbor rozvoje a investic Magistrátu města Karlovy Vary Odbor strategií a dotací Magistrátu města Karlovy Vary Odbor ÚÚP a SÚ (ÚÚP a speciální SÚ dopravní) Odbor životního prostředí Odbor památkové péče Kancelář hlavního architekta (bude-li zřízena) Pravidelné porady vedoucích odborů Magistrátu města Karlovy Vary
Volení zástupci města	Pravidelné porady vedení Statutárního města Karlovy Vary Jednání Rady města Karlovy Vary Jednání Zastupitelstva města Karlovy Vary Výbor strategického rozvoje a Integrovaného plánu rozvoje území Zastupitelstva města Karlovy Vary
Veřejnost	(Veřejná) jednání Zastupitelstva města Karlovy Vary Diskusní fóra a setkání k přípravě vybraných záměrů Veřejná fóra a ankety v rámci místní Agendy 21 a projektu Zdravé město Karlovy Vary Webové stránky města www.mmkv.cz, www.kvprojekty.eu Městské vývěsky Karlovarské Radniční listy Karlovarský týdeník na webu města (využíván do roku 2013) Úřední deska a elektronická úřední deska Tiskové oddělení MMKV – 2 tiskoví mluvčí Další místní, regionální a celostátní média další nástroje (viz následující podkapitola)

Zdroj: vlastní zpracování

4. Postup zpracování SUMP KV

Vypracování a provedení SUMP KV bude založeno na integrovaném přístupu (horizontálním i vertikálním) s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány, které bude zahrnovat:

- **konzultace a spolupráce mezi různými útvary** na místní úrovni s cílem zajistit soudržnost a komplementaritu plánu udržitelné městské mobility s místními politikami, strategiemi a opatřeními v souvisejících oblastech politiky (jako je doprava, územní plánování, životní prostředí, sociální služby, energetika, zdravotnictví, vzdělávání, památkový zájem, UNESCO atd.),
- **úzký dialog s příslušnými orgány**
  - na různých úrovních správy a samosprávy (např. na úrovni obce, aglomerace, regionu a členského státu),
  - se sousedními obcemi.
- **dobrou znalost a pečlivé uvážení politických cílů** a relevantních plánů rozvoje či dopravních plánů, které již existují nebo na nichž se v současné době pracuje a které mají dopad na danou vymezenou oblast.

Dále bude zpracování SUMP KV na komunikaci s veřejností, včetně veřejných projednání v předem definovaných dílčích stupních zpracování

Postup zpracování a projednání SUMP KV bude mít následující fáze:

1. první setkání pracovní skupiny, vypracování zadávací dokumentace,
2. zadávací řízení
3. podpis smlouvy o dílo s vybraným uchazečem a předání podkladů,
4. vypracování analytické části,
5. projednání analytické části a SWOT analýzy v odborných pracovních skupinách, s příslušnými orgány a její eventuální úpravy,
6. předložení koncepce SUMP KV Ministerstvu životního prostředí ČR
7. prezentace výsledku analytické části veřejnosti,
8. vypracování konceptu návrhové části,
9. projednání vypracovaného konceptu návrhové části s odbornými skupinami, s příslušnými do-

tčenými orgány, (je nutné stanovit taxativně se kterými, protože zákon přímo neurčuje, je to na zadavateli)

10. prezentace konceptu návrhové části veřejnosti,
11. vypracování návrhu plánů – „Akční plán udržitelné městské mobility Karlovy Vary — seznam projektů“,
12. prezentace výstupů „Akční plán udržitelné městské mobility Karlovy Vary — seznam projektů“ veřejnosti,
13. Schválení SUMP KV v procesu SEA a zapracování připomínek
14. schválení Plánu udržitelné městské mobility volenými orgány města.

Pravidelná jednání pracovní skupiny se uskuteční v intervalu min. 1x za měsíc, na základě předchozí domluvy v sídle zadavatele (Magistrát města Karlovy Vary, Moskevská 2035/21, 361 20 Karlovy Vary).

Součástí SUMP KV bude již od samotného počátku dle požadavku Směrnice EU č. 2001/42 procedura SEA. Bude se jednat o průběžný proces běžící paralelně s přípravou a pořízením SUMP KV. Environmentální zpráva bude odrážet požadavky Přílohy I. Směrnice o EIA a národní legislativy. Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačních období musí být zohledněny v závěrečné verzi SUMP KV a také v rozhodnutí o schválení SUMP KV.

5. SUMP KV v jednotlivých etapách

5.4. Příprava a úvodní analýza SUMP KV

V rámci přípravy a úvodní analýzy by měl být stanoven:

- postup přípravy SUMP KV a harmonogram realizace
- struktura organizačního zajištění
- politická a manažerská odpovědnost
- územní vymezení
- zainteresované strany a jejich zapojení
- analýza silných a slabých stránek dosavadní dopravní politiky

5.5. Zadání analytické části SUMP KV

V rámci analytické etapy by měly být provedeny všechny dílčí analýzy pro poznání současného stavu mobility.

Výstupem bude analytická část dokumentu SUMP KV.

Účelem analytické části bude shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a tendenci vývoje přepravních vztahů. Rovněž budou analyzovány vstupy z jednotlivých subsystémů. U veřejné dopravy je třeba zohledňovat i regionální dopravu (příměstské autobusy a železnice), dálkovou autobusovou a železniční dopravu s ohledem na širší vztahy. Tzv. „příměstskou“ dopravu (autobusová doprava primárně zajišťující spojení obcí v území definovaném v čl. 2 s centrem K. Varů) je nutné analyzovat z hlediska budoucího začlenění příslušných přilehlých obcí a aglomerací v definovaném prostoru přímo do systému MHD Karlovy Vary. Dále pak napojení nových rozvojových ploch dle ÚP a NÚP.

Důležitým bodem je rovněž analýza stavu a možností rozvoje všech vnitroměstských systémů dopravy od nemotorové přes dopravu v klidu po motorovou, hromadnou a vertikální dopravu - lanovky, včetně zásobování i přestupních a distribučních center v souvislosti s vývojem počtu obyvatel města, demografickou strukturou obyvatelstva, s odhadem denně přítomného obyvatelstva (nad rámec počtu obyvatel s trvalým pobytem) a rozložením pracovních příležitostí, školství a volnočasových aktivit.

Analýza bude obsahovat vyhodnocení všech systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit.

Z dostupných podkladů (demografické údaje, sociologické průzkumy, rozložení pracovních příležitostí, rozmístění vzdělávacích institucí, umístění nákupních center, atd.) bude odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části bude provedeno formou vhodných tabulek a grafických příloh vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, naplnění požadavků obyvatel města Karlovy Vary v jednotlivých částech města. Bude vyhodnocena prostupnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.

Analytická část vyhodnotí dopravní infrastrukturu po stránce kapacity, rychlosti, účelnosti a technického stavu. Dopravní infrastruktura z tohoto pohledu bude členěna na tyto části:

- charakteristika poptávky po mobilitě,
- individuální automobilová doprava, pozemní komunikace, včetně analýzy silniční sítě,
- doprava v klidu,
- vertikální doprava – lanovky,
- veřejná osobní doprava (včetně železnice) a vazeb na IDS Karlovarského kraje,
- cyklistická doprava,
- pěší doprava,
- nákladní silniční a železniční doprava,
- organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy,
- analýza konkrétních problémů a příležitostí s vazbou na sledované indikátory.

Rovněž bude vyhodnocena úroveň preference jednotlivých druhů dopravy, např. technickými prostředky (segregované nebo částečně segregované trasy, preference na křižovatkách, atd.), legislativně – nařízení obcí, apod.

V analytické části bude specifikována zjištěná potřeba realizace konkrétních investičních záměrů (staveb) v oblasti dopravy a jejich umístění v území, a to v podrobnosti odpovídající záběru SUMP KV (jednotlivě budou uvedeny zásadní záměry, které mají rozhodující dopad na problematiku. Ostatní menší záměry mohou být uvedeny souhrnně).

V závěru analytické části bude provedena přehledná SWOT analýza každého dopravního subsystému i komplexně celého systému dopravy v Karlových Varech, včetně:

- kvality a dostupnosti dopravních služeb a infrastruktury,
- územního a hospodářského rozvoje,

- bezpečnosti,
- energetiky,
- životního prostředí, zejména kvality ovzduší,
- ochrany zdraví
- památkového zájmu

V SUMP KV budou v rámci řešené oblasti zajištěna problémová místa, v nichž je výkonnost dopravního systému z jakéhokoli výše uvedeného hlediska obzvláště špatná.

Požadovaný obsah bude obsahovat zejména:

1. Inventarizaci všech dostupných relevantních podkladů pro vyhodnocení jejich využitelnosti, včetně mapových podkladů,
2. Identifikování klíčových partnerů,
3. Dopravní průzkumy a analýzy.

Dopravní průzkumy a analýzy

Dopravní průzkumy a analýzy jsou popsány v kapitole týkající se Generelu dopravy. Rámcově je lze charakterizovat takto:

- Ohledně individuální automobilové dopravy (IAD) budou využita veřejně dostupná data ze sčítání intenzity dopravy na území města Karlovy Vary; bude provedeno sčítání dopravy v rámci této zakázky (viz kap. ke GD), a dále bude provedena aktualizace modelu dopravy (model zatížení silniční sítě – EDIP s.r.o. 2009). Sčítání dopravy bude v obdobném územním rozsahu a podrobnosti, jako v případě dopravního průzkumu z r. 2009. Jedná se o sčítání dopravy v rozhodujících uzlech a profilech a zjištění zátěže dopravní sítě vč. provedení zátěžových diagramů. Bude rovněž proveden průzkum dopravního chování. V rámci sčítání dopravy, resp. jeho aktualizace, které je součástí této zakázky a je popsáno níže, budou provedeny profilové, křižovatkové a směrové průzkumy, podle standardní metodiky, obdobně jako při sčítání předchozím. Podrobnost dopravních průzkumů bude přiměřená charakteru tohoto úkolu, celoměstsky zaměřeného (neúčelná by byla nadměrná podrobnost, zaměřená na jednotlivé dílčí lokality).
- Průzkum dopravy v klidu bude zacílen zejména na problematiku odstavování vozidel v oblasti širšího centra města a v jeho lázeňské části, a dále pak ve vícepodlažní bytové zástavbě (sídliště, velké obytné celky). Kvalita a kvantita průzkumu bude taková, aby umožnila věrohodnou a komplexní analýzu stávajících kapacit parkování na území města (typy stání, vč. nelegálních, obsazenost, obrátkovost apod.).
- ohledně veřejné dopravy a MHD – budou využita data z matice přepravních vztahů – počty přepravených osob MHD na jednotlivých relacích v rámci řešené oblasti. Údaje k veřejné dopravě opatří zhotovitel u jednotlivých provozovatelů a u koordinátora veřejné dopravy.

- ohledně cyklistické dopravy: Samostatně cykloprůzkum prováděn nebude. Specifické údaje k cyklistické dopravě budou zhotovitelem zjištěny formou terénního průzkumu, jehož podrobnost a rozsah bude přiměřený charakteru tohoto úkolu, celoměstsky zaměřeného.
- Kolo by též mělo být jako dopravní prostředek samostatně identifikováno v rámci aktualizace sčítání dopravy v určených uzlech.
- ohledně pěší dopravy – k pěší dopravě budou zhotovitelem zjištěny formou terénního průzkumu, jehož podrobnost a rozsah bude přiměřený charakteru tohoto úkolu, celoměstsky zaměřeného. Průzkum pěších samostatně prováděn nebude. Bude použit empirický a pochůzkový terénní průzkum, zkušenosti a podklady zadavatele a kvalifikovaný odhad.
- ohledně dopravy v klidu bude sledováno: umístění parkovišť a odpovídajících cyklostojanů, uličních stání a případně parkovacích ploch v centrální i lázeňské oblasti včetně možných parkovacích kapacit v okrajových částech města, účinnosti platebních podmínek, včetně technické podpory, organizace a podmínky parkování na městských komunikacích, účinnost represivních opatření při porušení podmínek parkování; stávající úroveň organizace dopravy v klidu ve vztahu k demografickému vývoji obyvatel města Karlovy Vary; mMožnost parkování v uliční síti spolu s identifikací lokalit vhodných k optimalizaci stávajícího uspořádání a další.

Předmětem analytické části bude:

Analýza přepravních vztahů

Vyjížďka a dojížďka, spádovost a rozdělení území města na směry pohybu ve městě ve vztahu k individuální automobilové dopravě (IAD). Bude provedena Analýza přepravních vztahů a její výsledky budou hodnoceny ve vazbě na parkování v centrální a lázeňské oblasti včetně všech přilehlých parkovacích kapacit.

Podklady pro návrhovou část je nutné členit alespoň na tyto části:

- počet dojíždějících vozidel do města (spádovost individuální dopravy)
- počet cest vozidel do centra
- počet vozů zásobování v centru a doby zásobování
- kapacity rezidentního parkování na území města (počet nelegálních stání, počet vozidel parkujících na dané ulici)
- analýza uličního stání (obsazenost, obrátkovost, procentuální zastoupení neplatících apod.)
- počet cest rezidentů do centra (spádovost rezidentů)

Analýza vývoje kongescí v městské aglomeraci

Analýza vývoje kongescí v městské aglomeraci dle geografie a kalendářní a časové denní dispozice poskytne rovněž významné podklady pro návrhovou část. Uchazeč uvede, jakým způsobem přistoupí k

této problematice, a znázorní predikovaný vývoj dopravy ve „Stávajícím stavu“ s porovnáním vývoje dopravy při realizaci návrhových opatření.

Analýza, zpracování a interpretace získaných dat z průzkumu a jejich vizualizace v mapách

Výsledky Analytické části budou předány ve formě uceleného dokumentu/studie, kdy budou jednotlivé měřené parametry uvedeny v přehledných tabulkách, případně grafech. Součástí výstupů jsou rovněž mapy:

- mapa spádovosti dojíždějících
- mapa spádovosti rezidentů
- mapa obsazenosti parkovacích míst v centru během dne
- mapa kongescí ve městě s ohledem na lokalitu, denní dobu, kalendářní dny apod.

Vyhotovení modelových výpočtů imisí a hlukových zátěží

- Modelové výpočty imisí zátěže budou provedeny s detailností odpovídající rozptylovým studiím jednotlivých zdrojů a budou zahrnovat kromě samotného vlivu dopravy rovněž vlivy ostatních zdrojů znečišťování ovzduší ve stejné podrobnosti. Výsledky modelových výpočtů budou kalibrovány na měření stanic imisního monitoringu. Výpočet rozptylu bude proveden pro tyto znečišťující látky: NO2 (oxid dusičitý), benzo (a) pyren, PM10 (prašná frakce aerosolu < 10 µm), Nox (oxidy dusíku), CO2 (oxid uhličitý), CO (oxid uhelnatý),
- Modelové výpočty hlukové zátěže budou provedeny s ohledem na strukturu dopravy a budou plně vycházet především z pokladů multimodálního dopravního modelu města Karlovy Vary. Výpočty hlukové zátěže budou zpracovány formou map hlukových pásem a výpočtových bodů na fasádách objektů chráněných venkovních staveb výsledky budou vyhodnoceny ve vztahu k platným hygienickým limitů, zvlášť pro denní dobu (LAeq, 16 h) a noční dobu (LAeq, 8 h),

Souhrnná analýza výchozího stavu, která vyplývá i z dříve zpracovaných dokumentací, shrne pro oblast monitoringu ke sledování indikátory v následujících druzích dopravy:

- Charakteristika poptávky po mobilitě
  - vymezení a popis území, spádové oblasti sledovaného území,
  - inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ,
  - obyvatelstvo, demografická struktura (obyvatelé; zaměstnanci, studenti — jejich rozmístění během dne),
  - socioekonomický profil území, oblastí,
  - zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb rekreace a volnočasové aktivity,

- mobilita (hybnost); dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy,
- motorizace/automobilizace, historie a vývoj,
- přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy,
- přepravní vztahy, vnější relace,
- imisní zatížení města škodlivinami emitovanými dopravou (NO2, PM10, PM2,5, benzen, benzo(a) pyren, Nox, CO2, CO),
- SWOT.

• Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

- stav sítě pozemních komunikací,
- základní komunikační skelet, dopravní kostra města,
- přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel,
- výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy,
- úroveň kvality přepravy, dostupnost území,
- organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti,
- existence sdílení automobilů (tzv. Carsharing)
- skladba a stáří vozového parku,
- závady a problémové oblasti, nehodové lokality (dle podkladů Policie ČR, posouzení dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod),
- SWOT.

• Cyklistická doprava

- stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou (parkování, odpočívky, osvětlení),
- základní kostra sítě, vazba na regionální a nadregionální síť,
- možnost přepravy jízdního kola v MHD a HD
- kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+G,
- přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy,
- závady a problémové oblasti, nehodové lokality,
- existence sdílení jízdních kol (tzv. Bikesharing)
- SWOT.

- Pěší doprava
  - stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob, vybavení městským mobiliářem (lavičky, osvětlení)
  - podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace,
  - pěší zóny; obytné ulice a zóny,
  - turistické trasy, vazby na území regionu,
  - intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě,
  - problémové oblasti, nehodové lokality,
  - SWOT.

- Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava
  - stav infrastruktury a technologických zařízení,
  - objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace,
  - dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností,
  - závady a problémové oblasti,
  - SWOT.

- Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy
  - stav infrastruktury a technologických zařízení,
  - informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě,
  - informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě,
  - dispečerská řízení v řešené oblasti — dopravní podnik, řízení provozu; správa a údržba silnic, atd., koordinace činností,
  - účinnost a přínosy systému řízení,
  - závady a problémové oblasti,
  - SWOT.

- Veřejná hromadná doprava (včetně spádových oblastí)
  - stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály),
  - technologická zařízení a vozový park,

- ◦ další formy technologie obsluhy území (P+R, a další),
- ◦ dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů, možnost parkování jízdních kol
- ◦ přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby,
- ◦ produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy ukazatele kvality přepravy, dostupnost území,
- ◦ služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, možnost přepravy jízdních kol
- ◦ integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky,
- ◦ SWOT.

- Vertikální doprava (lanovky)

- Doprava v klidu

Vyhodnocení vlivu na životní prostředí

- Na základě intenzit dopravy na dopravních infrastrukturách v řešené oblasti a podkladů ze stávajících map zatížení životního prostředí budou vyhodnoceny oblasti s maximálními negativními vlivy na obyvatele (hlavně v obytných částech podél páteřních komunikací), ve kterých se stanoví stávající hluková a emisní zátěž.
- Identifikace kritických míst, pro které bude následně stanovena hluková zátěž ze silniční a železniční dopravy pro denní a noční dobu s rozdělením na IAD, nákladní, hromadnou a železniční dopravu na základě zjištěných údajů o intenzitě dopravy a hlukovém monitoringu.
- Stanovení imisní zátěže vlivem emisí ze silniční dopravy v kritických místech pro znečišťující látky NO2, PM10, PM2,5, benzen, benzo(a)pyren s využitím stávající rozptylové studie a měření stanic imisního monitoringu statutárního města Karlovy Vary a ČHMÚ a vyhodnocení těchto údajů.
- Identifikace kritických míst na dopravní síti z hlediska zátěže životního prostředí, plynoucí z intenzity dopravy a monitoringu predikované zátěže na obyvatele zejména v obytných částech řešené oblasti, je důležitým prvkem pro návrhovou část a bude projednána a odsouhlasena v odborných pracovních skupinách.

K dopravě jsou součástí výstupů rovněž **mapy IAD**:

- mapa spádovosti dojíždějících
- mapa spádovosti rezidentů
- mapa obsazenosti parkovacích míst v centru během dne
- mapa kongescí ve městě s ohledem na lokalitu, denní dobu, kalendářní dny apod.

5.6. Zadání návrhové části SUMP KV

V rámci návrhové části bude stanovena vize mobility, strategické a specifické cíle a návrhy opatření.

Výstupem bude Návrhová část dokumentu SUMP KV.

Úkolem zpracovatele je vycházet z aktuálního stavu územních plánů dotčených měst a obcí, uvedených v kapitole č. 1.2 tohoto Zadání a ostatních územně plánovacích dokumentací Karlovarského kraje a ČR. (ZUR, politika územního rozvoje ČR).

Ve vztahu k regionu budou využity základní rozvojové dokumenty Karlovarského kraje v aktuálním stavu (Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje). Bude vyhodnocen a optimalizován průmět regionálních vazeb na území města. Budou zohledněny regionální železniční a páteřní autobusové linky, stejně jako automobilové i cyklistické trasy propojující město s regionem, sloužící pro přenos regionálních vztahů. (Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů – z r. 2016)

S ohledem na stav území a předpokládaný rozvoj podle aktuálního stavu územních plánů dotčených měst a obcí, uvedených v kapitole č. 1.2 tohoto Zadání zpracovatel navrhne odpovídající rozvoj sítě všech druhů doprav, jejich provázanost a vzájemnou koordinaci za využití principu intermodality a udržitelného rozvoje území.

V návrhu uvažovaného rozvoje jednotlivých subsystémů bude orientačně vyhodnocen i negativní vliv z dopravy, zejména vlivu hluku a emisí.

V návrhové části dokumentace bude orientačně vyčíslena investiční náročnost navrhovaných úprav jednotlivých dopravních staveb.

Zpracovatel navrhne pro návrhový horizont SUMP KV kompletní systém obsluhy území všemi subsystémy s kapacitním posouzením a vyhodnocením kritických míst. V návrhu bude vycházet ze zpracovaných dokumentací jednotlivých subsystémů a navrhne vytvoření komplexního multimodálního systému s vzájemnou provázaností, za využití principu intermodality a udržitelného rozvoje území.

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.

Budoucí etapový a návrhový systém bude ověřen na dopravním modelu a podle pracovních výsledků případně upraven. Model bude pracovat s kapacitou jednotlivých dopravních koridorů a uzlů s návrhem její reálné optimalizace.

Bude proveden návrh optimalizace tras jednotlivých systémů, uzlových bodů a vzájemné spolupůsobení jednotlivých druhů dopravy. Bude zohledněna preference nemotorové dopravy s její provázaností na lokální obsluhu území a optimální vzdálenosti. Bude preferována plynulost veřejné hromadné dopravy jako nosného prvku veřejné přepravy osob, při zachování kvalitního zásobování území města a pokrytí potřeb mobility obyvatel. Budou navrženy úpravy zvyšující bezpečnost obyvatel při zachování životaschopného organizmu města a navrženy opatření pro zklidnění dopravy.

V návrhové části zpracovatel na základě předchozí analýzy a navrženého rozvoje sítě navrhne roz-

místění a nutnou výstavbu nebo úpravy technického zázemí dopravních systémů, parkovací kapacity, logistická distribuční centra, dohledová centra s telepatickým řízením, včetně jejich územních a technologických nároků.

Zpracovatel navrhne konkrétní možnosti organizačních a preferenčních opatření pro zvýšení plynulosti a atraktivity jednotlivých druhů dopravy s minimalizací jejich negativních dopadů do území a dále navrhne zpracování dílčích dopravních projektů.

Návrhová část bude obsahovat přehledně zpracovaný a z hlediska efektivity zdůvodněný návrh etapizace rozvoje jednotlivých systémů od současného stavu k navrhovanému horizontu (rok 2030), včetně postupného uplatňování organizačních a preferenčních opatření neinvestiční nebo investiční méně náročné povahy.

Projekty budou rozděleny také podle programovacích období Evropské unie (2014-2020). Budou vyčísleny základní dotační tituly Operačního programu Doprava a Integrovaného regionálního operačního programu pro období 2014-2020.

V rámci druhé etapy bude zpracovaná návrhová část dokumentu SUMP KV a bude stanovena vize mobility.

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje dopravy na řešeném území. Na základě tvorby konceptu vývoje budou navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěrů analytické části a stanoveny indikátory dopadů, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy.

Z hlediska časového rámce bude návrh proveden pro krátkodobý horizont (do roku 2022), návrhové období do roku 2030 s výhledem územní rezervy do roku 2050. Krátkodobý horizont má za cíl stanovit prvotní akce při realizaci navržených opatření a aktivit ve vazbě na právě zahájené nové dotační období.

Všechna navržená opatření budou rozdělena do skupin dle ekonomické náročnosti na organizačně technická opatření, rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a nové investice v dopravní infrastruktuře.

Budou navržena organizačně technická opatření pro stabilizaci procesu plánování mobility ve městě.

- koncept návrhové části pro sledované časové období do roku 2030
  - vytvoření nulového scénáře, který bude odpovídat vývoji dopravní situace při zachování stávajících podmínek,
  - návrh ve variantách v závislosti na plánované realizaci navržených opatření k posílení udržitelné dopravy (minimalistická, středová a maximalistická varianta),
  - návrh bude vyhodnocen z hlediska technické a finanční náročnosti, nákladů a přínosů s hodnocením silných a slabých stránek (SWOT),
  - projednání návrhu v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky a veřejností.
- výběr nejvhodnějšího scénáře a stanovení priorit a aktivit pro jednotlivé dopravní módy

- návrh opatření investičního charakteru v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury,
- návrh neinvestičních a finančně méně náročných opatření (dopravně inženýrského a organizačního charakteru, včetně využití managementu mobility k prosazení udržitelných forem dopravy v jednotlivých oblastech života ve městě),
- vyhodnocení dopadu navržených opatření na sledované indikátory,
- návrh souboru opatření s možností synergického efektu a analýza jejich možností v rámci souboru opatření na základě hodnocení indikátorů výsledku a dopadu,
- projednání konceptu návrhu opatření v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky a veřejností.

• vytvoření akčních plánů

- akční plány budou obsahovat souhrn navržených opatření pro všechna řešená období (krátkodobý, střednědobý i dlouhodobý horizont), včetně časového plánu a stanovení finančních nákladů a zdrojů (EU, ČR, kraj, PPP projekty, vlastní, atd.), pro období po roce 2022 budou aktivity uvedeny s propočtem nákladů a možnými alternativami financování, pro období od roku 2022 budou uvedeny navržené aktivity, které jsou finančně zajištěny ve vazbě na rozpočty měst a jejich rozpočtové výhledy.

• návrh stanovení kompetencí procesu

- návrh, projednání a schválení kompletní hierarchie procesu naplňování plánu udržitelné mobility a jeho aktualizací, včetně odpovědnosti za jednotlivé prvky a dílčí postupy.

• návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů

- stanovení frekvence a podrobnosti (kvalita, metodologie) naplňování sledovaných indikátorů,
- návrh odpovědnosti za sledování jednotlivých indikátorů,
- návrh postupů pro budoucí hodnocení plánu mobility na základě změn indikátorů.

Minimálně požadované okruhy řešení problémů

• Veřejná doprava

- návrhy vybavení zastávek MHD a vozidel MHD moderními informačními systémy (informace o dopravě v reálných časech,…) pro zvýšení kvality cestování, včetně využití mobilních technologií,
- návrhy opatření pro zvýšení plynulosti, bezpečnosti a rychlosti MHD (vyhrazené jízdní pruhy, zastávky na jízdním pruhu, přednost v křižovatkách,…),
- návrhy opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti území systémem veřejné dopravy, resp. pro zvýšení atraktivity systému veřejné dopravy (vhodnost módů dopravy pro jednotlivé relace, vhodnost linkového vedení linek veřejné dopravy, návrh organizace veřejné dopravy s ohledem na optimalizaci časové dostupnosti území, potenciál pro zvýšení atraktivity systému veřejné dopravy vnímané

cestujícími, vytipování relací s potenciálem nárůstu počtu cestujících a stanovení podmínek a vhodných opatření vedoucích k tomuto nárůstu),

- možnost parkování pro cyklisty u MHD zastávek, možnost přepravy jízdního kola
- návrh měkkých opatření na podporu veřejné dopravy, např. propagační a informační materiály.
- Podpora možné integrace bikesharingu a hromadné dopravy

• Cyklistická doprava

- stanovení priorit v rozvoji cyklistické dopravy,
- prověření navržené cyklistické infrastruktury z hlediska dopravní obslužnosti a rekreačního významu pro návrhové období,
- návrh úprav cyklistické infrastruktury pro zvýšení kvality, bezpečnosti a zajištění bezbariérovosti,
- návrh zařízení pro cyklisty (odstavování kol, úschovny, půjčovny v návaznosti na veřejnou dopravu a veřejná zařízení),
- návrh možnosti přepravy jízdního kola v MHD a HD
- podpora trvale udržitelné dopravy integrací bikesharingu a MHD
- Pěší doprava – nutno oddělit od cyklistické dopravy!
- stanovení priorit v rozvoji a podpoře pěší dopravy,
- prověření navržených základních pěších tras z hlediska dopravní obslužnosti a rekreačního významu pro návrhové období,
- návrh úprav pěších tras a chodníků pro zvýšení kvality, bezpečnosti a zajištění bezbariérovosti,
- návrh osazení lavičkami, osvětlením

• Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

- posouzení dopravního skeletu vymezeného v konceptu územního plánu z hlediska efektivnosti, funkčnosti, plynulosti, změn intenzity dopravy, hlukové zátěže, dopravní dostupnosti území,
- návrh etapizace dostavby silniční sítě a stanovení priorit v její realizaci,
- návrh projednání a upřesnění změn zatřídění a komunikací do silniční sítě ve správě státu (ŘSD ČR, Karlovarský kraj) v souvislosti s dostavbou komunikačního systému a návrh vhodného směrového značení odvádějící tranzitní dopravu mimo centrum měst,
- návrh kategorizace a funkčních tříd komunikací,

- variantní návrhy silniční sítě (s maximálním využitím stávající infrastruktury, s návrhem nových komunikací),
- variantní návrhy organizačních a stavebních opatření s využitím vyspělých telematických komunikací,
- návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy;
- preference hromadné dopravy;
- vyhodnocení a návrhy pěší a obytné zóny,
- variantní návrhy organizačních opatření na omezení průjezdu nákladní dopravy v obytné části města, omezení průjezdu centrem měst pro individuální dopravu — možnosti nízkoemisních zón,
- zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města,
- řešení krizových situací,
- navrhnout a podpořit existenci carsharingu,
- hodnocení kvality projektových cílů metodou SMART.

• Doprava v klidu

Řešení parkování na komunikacích v majetku města

- Uliční stání zpoplatněné na komunikacích města
- Rezidentní oblasti – problematika rezidentního parkování
- Parkování na zpoplatněných parkovištích mimo komunikace
- Parkovací objekty (parkovací domy)
- Parkování z důvodu obsluhy komerčních prostor a lázeňských objektů
- Záchytná parkoviště

Řešení parkování na veřejných parkovištích, v parkovacích domech a na záchytných parkovištích

V této části Návrhové části zpracovatel navrhne způsob začlenění stávajícího parkovacího domu a záchytných parkovišť do jednotné strategie dopravy v klidu. V návaznosti na expertní odhad a predikovaný vývoj přepravních proudů vycházející z plánovaného rozvoje města Strategie musí:

- Obsahovat aktuální a predikované přepravní proudy
- Reflektovat územní rozvoj
- Reflektovat rozvoj veřejné dopravy (městské i regionální)
- Řešit nutnou vazbu na systém veřejné dopravy

Telematická podpora organizace parkování

Zpracovatel zohlední při návrhu jednotlivých opatření možnost vytvoření koncepčního systému dopravy v klidu za pomocí telematických prvků. V případě, že některá z opatření budou navrhována za pomocí systému dopravní telematiky, bude Návrhová část obsahovat návrh architektury systému s možným vzdáleným dohledem na jednotlivé koncové prvky na infrastruktuře. Návrh musí minimálně obsahovat:

- Popis jednotlivých technologických komponent a přípravu architektury systému a publikaci strojově čitelných dat standardním a otevřeným způsobem
- Návrh jednotného dispečerského dohledu nad dopravním opatřením
- Návrh propojení dohledového systému se systémem městské policie
- Návrh obsahu členění webového informačního portálu
- Harmonogram priorit postupného zavádění telematických prvků

Platební podmínky organizace parkování v městské aglomeraci

Navrhovaná strategie musí obsahovat návrh zpoplatnění parkovacích kapacit včetně zpoplatnění rezidentního stání. Zpracovatel v rámci platebních podmínek minimálně navrhne:

- Metody stanovení zpoplatnění parkovacích kapacit včetně návrhů sazeb a tarifů
- Metodiku stanovení cenových úrovní
- Metodiku stanovení platebních podmínek včetně konkrétních návrhů
- Návrh platebních metod – uchazeč zohlední nejmodernější přístupy a navrhne způsob aplikace těchto platebních metod do celkové oblasti parkování v klidu ve městě Karlovy Vary.

Vertikální doprava

- Možnost parkování u stanic vertikální dopravy a zajištění přepravy jízdních kol

Management mobility

- návrhy tzv. měkkých opatření k ovlivnění poptávky IAD — neinvestiční opatření cílící na změnu dopravního chováni obyvatel ve prospěch udržitelné dopravy, např. různé kampaně (ve školách atd.) k alternativním nabídkám dopravy,
- prověření přínosů systémů carsharing, carpooling s možností zapojení veřejných finančních prostředků.

5.7. Zadání akčního plánu SUMP KV

Akční plán bude návrhem optimálních úprav systému dopravní obsluhy města s harmonogramem úprav opatření a staveb včetně seznamu projektů a rozpočtu. V rámci této fáze bude schválen SUMP KV v procesu SEA a budou zapracovány připomínky. V dokumentu SUMP KV bude stanoven systém zajištění monitorování (stanovení indikátorů) a evaluace.

Výstupem této fáze bude Akční plán dokumentu SUMP KV a schválení SUMP KV.

V AP SUMP KV bude uvedeno konkrétní časové řešení realizace investičních záměrů v oblasti dopravy a jejich umístění v území. Toto bude provedeno autorizovanými osobami pro projektování dopravních staveb.

5.8. Realizace, monitoring, evaluace

V této fázi bude již dokument SUMP KV realizován dle akčního plánu a bude probíhat monitoring a evaluace dle nastaveného a schváleného systému.

5.9. Provázanost jednotlivých aktivit

Následující výčet přibližuje návaznost projektu na zjištěné potřeby a na další aktivity a projekty, které Statutární město Karlovy Vary realizovalo nebo realizuje z vlastních zdrojů, případně s využitím některých dotačních titulů:

- **StrategieKV°**(v roce 2017 bude probíhat jeho evaluace) a územní plán (město má platný ÚP z roku 1997, realizace 1993 - 1997, v současné době se zpracovává nový územní plán města KV, předpoklad jeho schválení je rok 2017) – oba dokumenty určují základní směřování rozvoje města a představují tedy obecný závazný rámec pro tvorbu SUMP KV Karlovy Vary.
- **IPRM** (http://www.mmkv.cz/index.asp?menu=232) – doprava byla v obou IPRM Karlovy Vary řešena okrajově, v rámci výstavby nových objektů spíše v podobě revitalizaci příjezdových komunikace k těmto objektům + parkování.
- **IPRÚ** (http://www.kvprojekty.cz/Files/content/text_content/61/IPRU__KV_final.pdf - doprava je jedním z ústředních témat IPRÚ
- Platný územní plán města KV

- CASUA, prostorové regulativy
- Statut
- Územní studie Urbanistického řešení širšího centra města Karlovy Vary (ve fázi hrubopis)
- Návrh nového územního plánu města Karlovy Vary
- dílčí dopravní průzkumy, analýzy, strategie, generely:
  - **„Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech (generel cyklodopravy)“** - předmětem generelu cyklodopravy je návrh rozvoje a přestavby komunikační sítě města směrem k naplnění potřeb cyklistické dopravy, a to jak pro využití turistické, tak také pro využití účelově dopravní. Územní rozsah generelu cyklodopravy zahrnuje celé správní území města Karlovy Vary včetně řešení návazností na okolní obce, realizace 2011 – 2012.
  - **„GENEREL BEZBARIÉROVÝCH TRAS A BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY PRO ÚZEMÍ STATUTÁRNÍHO MĚSTA KARLOVY VARY“** - za cíl projektu lze považovat především prověření dostupnosti důležitých veřejně přístupných objektů (cílů) a městské hromadné dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace a navržení optimálních pěších tras, které budou uvedené cíle obsluhovat, realizace 2012 – 2013.
  - Různé územní studie, ale spíše na využitelnost území či konkrétní projektový záměr než na dopravu.
  - Jak vyplývá z předchozího popisu projektu a z výčtu navazujících projektů, předkládaný projekt představuje soubor vnitřně provázaných aktivit, které navíc navazují na další aktivity města, případně tyto aktivity podmiňují. Společnými prvky, nástroji a metodami jednotlivých aktivit projektu jsou především:
- zvýšení kompetencí, dovedností a znalostí zastupitelů města a pracovníků magistrátu a zvýšení kvality řízení města;
- strategický přístup k plánování rozvoje města založený na koordinaci činností různých osob a subjektů a na partnerském principu;
- zohlednění principu zapojení veřejnosti a komunitního přístupu k plánování rozvoje města.

Vzájemnou provázanost jednotlivých fází v rámci projektu zobrazuje následující koincidenční matice. Vzájemná vazba je v matici vyjádřena hodnotami 0 až 2, přičemž hodnota 0 značí žádnou vazbu (nevyskytuje se u žádné dvojice fází předkládaného projektu), hodnota 1 značí slabou vazbu (spočívající například v částečně společné metodice, společném využití nástrojů zapojení veřejnosti apod.) a hodnota 2 značí silnou vazbu (přímá návaznosti nebo vzájemná závislost a podmíněnost aktivit).

	A. Příprava a úvodní analýza	B. Analytic-ká etapa	C. Návrhová část	D. Akční plán	E. Realiza-ce, monit. a eval.
A. Příprava a úvodní analýza		2	2	2	2
B. Analytická etapa	2		2	1	1
C. Návrhová část	2	2		2	2
D. Akční plán	2	1	2		2
E. Realizace, monit. a eval.	2	1	2	2	

6. Zadání Generelu dopravy KV

6.1. Podklady a průzkumy

V rámci zadávání Generelu dopravy se akcentuje důkladné zpracování analytické části. Základním předpokladem k tomu je mít k dispozici relevantní **VSTUPNÍ DATA**. V potřebném rozsahu, aktuálnosti, podrobnosti a kvalitě odpovídající cílům a účelu předmětné zakázky.

VSTUPNÍ DATA k dopravě a mobilitě budou opatřena ve spolupráci zadavatele a zhotovitele (nejsou předávána při podpisu smlouvy).

Potřebná podkladová data, která doposud neexistují, resp. se nepodaří je získat z dostupných zdrojů, musí být opatřena zhotovitelem cestou **PRŮZKUMŮ** v rámci provedení zakázky, t.zn. v péči a na náklady zhotovitele.

VSTUPNÍ DATA A PODKLADY

K vypracování úkolu budou využita všechna dostupná relevantní data k mobilitě, pořízená **Českým statistickým úřadem** (ČSSÚ) v rámci celorepublikových sčítání. Ve spolupráci zadavatele se zhotovitelem bude v dohodě s ČSSÚ zajištěno seskupení dat z úrovně veřejně dostupné (za kraj, okres) na úroveň města a spádové oblasti.

K vypracování úkolu budou využita všechna dostupná relevantní data z celostátních sčítání dopravy, pořizovaná **Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD)**. V ČR jsou k dispozici především údaje z dlouhodobého sčítání dopravy – pro vybrané komunikace vyššího dopravního významu. Sčítání se provádí pomocí automatických detektorů dopravy. Celostátní sčítání dopravy se provádí v pětiletém cyklu, naposled 2016. Intenzita dopravy se sleduje na dálnicích, silnicích I. a II. třídy, na vybraných silnicích III. třídy a na vybraných místních komunikacích.

Vstupní data, která má zadavatel k dispozici při zadávání tohoto úkolu:

a.Data ze sčítání intenzity silniční dopravy na území města Karlovy Vary, provedeného v r. 2009 včetně modelu dopravy (model zatížení silniční sítě), které provedl EDIP s.r.o.

b.Data k MHD a ostatní veřejné dopravě, získaná od jejich provozovatelů a od koordinátora veřejné dopravy.

Soupis podkladů, které má zadavatel k dispozici, a které budou předány zhotoviteli při podpisu smlouvy o dílo, jsou jmenovitě uvedeny v kap. 9 tohoto zadání.

V roce 2009 pořídilo statutární město Karlovy Vary materiál s názvem: *„Dopravní průzkum, zjišťování a modelování dopravní situace na městských komunikacích v Karlových Varech“*, zhotovitel EDIP s.r.o., zodpovědný řešitel Ing. Jan Martolos, datum listopad 2009. Tento materiál je součástí podkladů předávaných zhotoviteli SUMP/GD. V rámci tohoto úkolu byl vypracován matematický model zatížení komunikační sítě města automobilovou dopravou (2009 - 2010). (Viz Příloha č… tohoto zadání).

Zadavatel předpokládá, že tento model bude možno využít, a to cestou jeho aktualizace, případně úpravy, se zachováním podrobnosti a přesnosti vstupních dat. Zadavatel předpokládá, že v rámci tohoto úkolu bude provedeno nové sčítání dopravy, které na tyto starší průzkumy naváže, a to v obdobném rozsahu a podrobnosti. Půjde tedy o jejich aktualizaci.

Zadavatel má k dispozici také dostupné **územně analytické podklady** a **územně plánovací podklady** (soupis viz Příloha č. 1 tohoto zadání). Jedná se o dříve pořízené územně analytické podklady a o mapové podklady, kterými disponuje magistrát města (geografický informační systém, technická mapa, pasport komunikací apod.). Pasporty komunikací vedené u jejich správců obsahují zmapování stavu ulic a rozdělení dle potřeby rekonstrukce. Dále jsou k dispozici územní studie.

PRŮZKUMY KE GENERELU DOPRAVY

Průzkumy, které jsou součástí tohoto úkolu, budou zaměřeny na zjištění stávajících poměrů v jednotlivých oblastech dopravy a na zjištění jejich vzájemné interakce:

- individuální automobilová doprava
- veřejná doprava
- cyklistická doprava
- pěší doprava
- doprava v klidu.

V rámci tohoto GD bude nutno provést především **dopravní průzkumy**. Předmětem dopravních průzkumů bude **sčítání dopravy**, resp. aktualizace sčítání, provedeného v r. 2009, viz výše. U tohoto aktuálního sčítání dopravy se předpokládá obdobný rozsah a podrobnost, jako v případě dopravního průzkumu z r. 2009. Jedná se o sčítání dopravy v rozhodujících uzlech a profilech a zjištění zátěže dopravní sítě vč. provedení zátěžových diagramů. Bude rovněž proveden průzkum dopravního chování.

Účelem dopravních průzkumů a sčítání dopravy je zjistit stávající přepravní vztahy, skladbu dopravního proudu, bilanci dojížďka a vyjížďka, tranzitní cesty, zatížení komunikační sítě. Zjištění dělby přepravní práce v řešeném území, s proporcemi individuální automobilová doprava, pěší, cyklistická a hromadná doprava dohromady. Tendence pokles / nárůst podílů. Porovnání vývoje intenzit v časové řadě je významným prvkem pro stanovení prognózy dopravy. Podrobnost dopravního průzkumu bude přiměřená charakteru tohoto úkolu, celoměstsky zaměřeného (neúčelná by byla nadměrná podrobnost, zaměřená na dílčí lokality).

Bude zajištěna kapacitní analýza důležitých tras a uzlů (křižovatek). Do hodnocení budou zařazeny křižovatky, které mají zcela zásadní vliv na celkovou výkonnost dopravního skeletu města. Bude zanalyzována dopravní bezpečnost, plynulost a vývoj nehodovosti.

NOVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Nový dopravní průzkum bude proveden jako doplnění, resp. aktualizace dříve provedených průzkumů, v rámci této zakázky. Průzkum bude nutno provést v podrobnosti odpovídající danému úkolu. Půjde o průzkumy na pozemních komunikacích, k individuální automobilové dopravě, k veřejné dopravě, cyklistické a pěší dopravě a k parkování a odstavování vozidel. Územní důraz je kladen na centrum města, hustě obydlené obytné zóny, průmyslové a obchodní zóny, a příp. i rekreační zóny města. Rozliší se vlastní město a spádová oblast (venkov).

Metodika bude vycházet z veřejně dostupných metodik, např.:

- Dopravní průzkumy, Ing. Michal Dorda, Ph.D.
- Technické podmínky TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, EDIP, 2007

V rámci této zakázky bude nutno provést nový dopravní průzkum ke zjištění přepravních vztahů (vnitrozónový, mezizónový, cílový a zdrojový, a tranzitní). Předmětem budou všechny druhy sledované dopravy (Individuální automobilové dopravy, hromadné osobní dopravy, cyklistické dopravy, pěší dopravy a parkování a odstavování vozidel.

Půjde o průzkum intenzit a směrový průzkum na ploše města. Podle rozmístění sčítacích stanovišť se jedná o plošný průzkum.

Metoda průzkumu bude v účelné a ekonomicky opodstatněné kombinaci provádění průzkumu vlastním pozorováním, příp. ústním dotazem, anketou, a zejména automatickým sběrem dat (pomocí pozorovatele a přístrojové automatizované techniky).

U IAD půjde o průzkum intenzity dopravních proudů jako profilové sčítání a křižovatkové sčítání. Směrový průzkum zahrne zjištění zdrojů, cílů a směrů dopravních proudů na zkoumaném území. Provádí se především metodou záznamu SPZ. Půjde o průzkum složení dopravních proudů (profilové

sčítání) a průzkum složení dopravního proudu (počty jednotlivých dopravních prostředků (osobní automobily, nákladní automobily - lehké či těžké, autobusy, motocykly, jízdní kola, speciální apod.) v dopravním proudu.

Poznámky ke způsobu a době průzkumu, v závislosti na typu průzkumu: Průzkum intenzity IAD průměrného pracovního dne má být v úterý, ve středu a ve čtvrtek, v měsících březnu, dubnu, květnu, červnu, září a říjnu. Obvykle se dělá jako 16-ti hodinový, v čase od 5 hod. do 21 hod. Zjištěné hodnoty intenzit uvedené v čase a v uvedených dnech se přibližují hodnotě ročního průměru denních intenzit (RPDI). Směrový průzkum AD může být 15-ti nebo 14- ti hodinový (nedostatek světla na přečtení poznávací značky). Na vybraných stanovištích je třeba dělat 24-hodinový průzkum, aby se dal určit vztah mezi nočním a denním provozem. Rekreační doprava (víkendová) se sleduje obvykle v pátek od 14 h do 18 h, v sobotu od 6 h do 10 h a návrat v sobotu a neděli v čase 17 h do 21 h.

Průzkum veřejné dopravy: Údaje k veřejné dopravě opatří zhotovitel u jednotlivých provozovatelů a u koordinátora veřejné dopravy. V průzkumu půjde o doplnění údajů od provozovatelů v potřebném rozsahu – přepravní rychlosti, časů nástupu a výstupu do prostředků MHD, obsazení vozidel apod.

Údaje k dopravě v klidu: Bude zajištěn průzkum dopravy v klidu. Jeho zaměření neopomine zejména charakteristiku odstavování vozidel ve vícepodlažní bytové zástavbě (sídliště, velké obytné celky) a parkování vozidel v oblasti širšího centra města a lázeňské části. Kvalita průzkumů umožní věrohodnou a komplexní analýzu stávajících kapacit parkování na území města (typy stání, vč. nelegálních, obsazenost, obrátkovost apod.). Průzkum parkování obsáhne sledování nároku na parkování v těžišti dopravy, a to z hlediska počtu a druhu vozidel, času, přitažlivosti těžišť apod., tedy sčítání parkujících, měření doby parkování a průzkum účelu parkování.

Cyklistická doprava: Údaje k cyklistické dopravě a pěší dopravě budou zhotovitelem zjištěny formou terénního průzkumu, jehož podrobnost a rozsah bude přiměřený charakteru tohoto úkolu, celoměstsky zaměřeného. Samostatně cykloprůzkum prováděn nebude. Specifické údaje k cyklistické dopravě budou zhotovitelem zjištěny formou terénního průzkumu, jehož podrobnost a rozsah bude přiměřený charakteru tohoto úkolu, celoměstsky zaměřeného. Kolo by též mělo být jako dopravní prostředek samostatně identifikováno v rámci aktualizace sčítání dopravy v určených uzlech.

Pěší doprava. Průzkum pěších obsáhne počty a chování pěších. Údaje k pěší dopravě budou zhotovitelem zjištěny formou terénního průzkumu, jehož podrobnost a rozsah bude přiměřený charakteru tohoto úkolu, celoměstsky zaměřeného. Sčítání pěších samostatně prováděno nebude. Bude použit empirický a pochůzkový terénní průzkum, zkušenosti a podklady zadavatele a kvalifikovaný odhad.

6.2. Analytická část Generelu dopravy

Analýza stavu, vyhodnocení průzkumů: Výstupem vyhodnocení průzkumů bude komplexní charakteristika stávajícího stavu dopravní sítě a dopravní infrastruktury města. Bude vyhotoven dopravní model resp. jeho aktualizace.

Na základě vyhodnocení analytické části bude proveden výčet disproporcí, který (v návrhové části) vyústí do rozvahy o potřebě realizace investičních záměrů v oblasti dopravy v řešeném území a limity jejich umístění v území. Poznatky budou shrnuty do podoby SWOT analýzy.

Součástí analytické části GD bude tzv. problémový výkres, který upřesní problémy k řešení. Tímto bude upřesněno, jaké jsou konkrétní věcné požadavky na řešení, včetně požadavků na případné řešení a vyhodnocení variant. V rámci vyhodnocení analytické části budou také upřesněny požadavky na formu návrhu GD: jaké výkresy pořizovatel požaduje, názvy výkresů a jejich měřítka (s případným rozlišením, nad jakým mapovým podkladem budou zpracovány a v jakém měřítku budou vytištěny).

Předmětem analytické části bude taktéž úplné vytěžení a reflexe kapitoly Výrok a Odůvodnění z Návrhu nového územního plánu města. Řešení GD (jakožto oborové územní studie) se legálně může od těchto dokumentů a podkladů odchýlit.

Pořizovatel si vyhrazuje právo upřesnit po vyhodnocení analytické části požadavky na návrhovou část řešení GD.

6.3. Zadání návrhové části Generelu dopravy

Účelem návrhové části je navržení územní koncepce rozvoje dopravy ve městě s vazbou na spádové území, v souladu s podmínkami, potřebami a procesně formálními náležitostmi územního plánování.

Návrhová část GD bude sestávat z:

- Koncepce rozvoje dopravní sítě a dopravní infrastruktury města, vč. reflexe analytické části SUMP KV;
- Umístění této koncepce, resp. jejích rozhodujících opatření (staveb) do území města, v koordinaci s územním plánem a SUMP KV;
- Jednotlivá navržená opatření (stavby) na dopravní síti a dopravní infrastruktuře města, včetně jejich konkrétního umístění do území a včetně jejich dopravního a ekonomického vyhodnocení.

Na základě scénáře SUMP KV budou navržena konkrétní územní opatření pro odstranění případných problémů dopravního systému, které vyplynou z vyhodnocení analytické části. Důraz bude kladen na opatření a aktivity se orientací k podpoře veřejné dopravy (na úkor individuální automobilové dopravy), dopravy pěší a dopravy cyklistické, která jsou nutné pro naplnění cílů změny dopravního chování ve směru k udržitelné dopravě.

V návrhové části bude specifikována zjištěná potřeba realizace konkrétních investičních záměrů (staveb) v oblasti dopravy a jejich umístění v území, a to v podrobnosti odpovídající záběru GD (jednotlivě budou uvedeny zásadní záměry, které mají rozhodující dopad na problematiku. Ostatní menší záměry mohou být uvedeny souhrnně).

Navržená opatření budou kategorizována dle jejich ekonomické náročnosti (úpravy a rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a nové investice v dopravní infrastruktuře).

Generel dopravy bude reflektovat dopravní koncepci předkládanou návrhem nového územního plánu Karlových Varů. Jedná se zejména o okruhy, citované v **příloze č. 2** tohoto zadání.

Okruh konkrétních problémů a pojmenování rámcových investičních záměrů v oblasti dopravy bude upřesněno po vyhodnocení analytické části GD.

Předmětem návrhové části Generelu dopravy bude:

- Promítnutí dopravní strategie města, stanovené SUMP KV do území města.
- Promítnutí plánu rozvoje veřejné dopravy do území. Návrh odpovídajících územních opatření ve veřejné dopravě.
- Konkretizace plánu územního rozvoje dopravní infrastruktury města. Výčet hlavních opatření doporučených k realizaci.

- Specifikace umístění důležitých investičních záměrů v oblasti dopravy v území, v podrobnosti odpovídající územní studii. U těchto důležitých záměrů půjde o konkrétní územní, kapacitní a rámcově i objemového řešení těchto záměrů v oblasti dopravy.
- Strategie budování kapacit pro dopravu v klidu, která navrhne kapacity pro řešení dopravy v klidu zejména v rezidentních oblastech města Karlovy Vary a kapacity pro placeného parkování v centrální a lázeňské oblasti města. Parkovací domy v území. Významným prvkem nabídky statické dopravy na území centra města jsou parkovací domy.
- Konkrétní územní opatření k dopravní bezpečnosti a plynulosti, na základě reflexe vývoje nehodovosti.
- Rámcový harmonogram realizace konkrétních investičních záměrů v oblasti dopravy.

Předmětem návrhové části Generelu dopravy bude konkrétně:

- Rozpracování nebo oponentura jednotlivých opatření na dopravní infrastruktuře, uvedených v **návrhu nového územního plánu města** Karlovy Vary. Vzhledem ke stadiu, v němž se nový územní plán v době zadávání GD nachází (doposud nezávazný resp. nevydaný dokument) platí, že návrhy v něm obsažené jsou revidovatelné, pokud zhotovitel nalezne a přesvědčivě vyargumentuje jiné řešení. V tomto ohledu toto zadání není postaveno jako svazující, nýbrž otevírá se prostor i pro případná nová řešení. Návrh nového územního plánu města Karlovy Vary je ve své dopravní části přílohou tohoto zadání. Jedná se především o navrhované veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy, jmenovitě uvedené v **Příloze č. 3** tohoto Zadání.
- Dořešení **dopravní koncepce Širšího centra města Karlovy Vary**, v podrobnosti měř. 1 : 5000 (podrobnost o 1 stupeň vyšší než v územním plánu, přesto jde o podrobnost poměrně malou, zaměřenou na koncepci, ne na jednotlivé stavby). Nejedná se o konkrétní návrhy jednotlivých staveb, které jsou rozlišitelné až od měř. 1 : 2000).
- Řešení základní **dopravní (silniční) kostry měst**a v etapě před realizací velkého silničního obchvatu ve smyslu ZÚR KVK a návrhu NÚP;
- Řešení základní **dopravní (silniční) kostry města** v etapě po realizaci velkého silničního obchvatu ve smyslu ZÚR KVK a návrhu NÚP. Vzhledem k tomu, že realizace velkého silničního obchvatu je až ve velmi dlouhodobém výhledu, není tento bod stěžejní (toto díl aktuálně neovlivní dopravu ve městě).
- Řešení potřebných opatření na **železničních tratích** a železniční infrastruktuře města. Podkladem je pořízená územní a koncepční studie Nové železniční zastávky v Karlových Varech; reflexe záměru tzv. Tuhnické železniční spojky (viz ZÚR KVK). Závady na křížení železnic s pozemními komunikacemi (např. úrovňový přejezd Západní ul. X trať 149. Řešení železničních tratí v etapě po případné realizaci Tuhnické železniční spojky;
- **Řešení úprav stávajícího silničního průtahu I/6** v etapě před realizací obchvatu. Případné zásadní změny (trasa, niveleta) průtahu řešit pokud možno až v etapě po obchvatu. V aktuální etapě pravděpodobně zůstane silničnímu průtahu plně přiznána a ponechána páteřní (kapacitní) funkce. Lze navrhnout odpovídající opatření ke snížení zátěže okolí z dopravy (hluk, exhalace, liniová urbanistická bariéra pro pěší prostupnost území města a dopravně obslužnou funkci). Takovým možným opatřením

je míněno např. dílčí překrytí komunikace. Ve vzdálenější etapě může dojít k úpravám průtahu např. v souvislosti s napojením uvažovaného nového mostu v prodloužení ul. Charkovské.

- **Doplnit silniční kostru** města o jednotlivá známá konkrétní opatření dle ÚP a NÚP. Např. viz podklady: PD Propojovací komunikace Tesco – Závodní. U tohoto i dalších bodů platí, že se připouští případné odchýlení se od podkladů, a to po řádném prověření a odůvodnění nově navrženého řešení.
- **Úpravy křižovatek.** Jde např. o rámcový návrh příp. nových okružních křižovatek, umístění přechodů a míst pro přecházení a dalších úprav ulic.
- **Pěší doprava.** Například řešit požadavků na vznik či úpravu pěších zón;
- **Zklidnění dopravy**. Jde např. o řešení zón 30, zklidnění Sokolovské ulice apod.
- **Bezbariérovost** v pěší dopravě a ve veřejné dopravě. Zastávky MHD. Respektuje se fakt, že podrobné řešení bezbariérovosti zastávek a veřejné dopravy je výrazně nad podrobnost této studie, zejména jejího měřítka, a není tudíž požadováno;
- **Pěší doprava.** Důraz na preferenci pěší dopravy. Pěší prostupnost městské i okrajové krajiny města stezkami.
- **Cyklodoprava.** Důraz na preferenci cyklodopravy před IAD. Akceptace či doplnění stávajícího Generelu cyklistické dopravy. Infrasturktura pro cyklisty.
- V oblasti **letecké dopravy** jde o letiště Karlovy Vary, u nějž jsou veškeré strategické dokumenty již k dispozici).
- **Úpravy pro racionalizaci půdorysu ulic:** Zklidněné zóny vč. vymezených parkovacích míst. Úpravy pro zjednosměrnění ulic. Opět jde o rámcovou charakteristiku. Konkrétní vymezení parkovacích míst a úprav pro zjednosměrnění ulic by bylo výrazně pod podrobnost této studie, zejména jejího měřítka a nelze jej požadovat.
- Bližší zásady územního řešení dopravního napojení **rozvojových ploch města dle ÚP a NÚP.**
- **Řešení závad v dopravní obsluze** stávajících, zejm. veřejně prospěšných objektů a velkých komerčních objektů.
- **Řešit lokalitu dolního nádraží.** V souvislosti s plánovanou zástavbou podél pravého břehu Ohře bude zřejmě nezbytné upravit silniční dopravní kostru. Dříve bylo prověřováno zřízení paralelní silniční komunikace podél železniční trati č. 149, a úprava polohy a nivelety železnice. Tímto však není předjímáno konkrétní řešení. Řešení, které již bylo prověřeno a je obsaženo v podkladech, bude prověřeno a buď převzato anebo změněno či upraveno. Jde tedy o požadavek na prověření doplnění dopravní kostry v lokalitě.
- Řešit dopravně přetížený **uzel u Chebského mostu** a napojení na ulici Západní a Horovu. Prověřit zapuštění komunikace ve směru východ-západ v místě pod Chebským mostem pod úroveň terénu a tím zklidnění povrchové dopravy v nejexponovanějším místě u Becherovky.
- Řešit budoucí status a využití **Drahovického mostu**, který je v současné době je v havarijním stavu. Jedná se o důležitou spojku pro pěší z Drahovic do Bohatic a je hojně používán.

- Prověřit nový **most přes řeku Ohři**, v optimální poloze, který propojí levobřežní průtah i Rybáře se zástavbou na pravém břehu Ohře. Prověřena studií (viz podklady) je poloha nového mostu v prodloužení ul. Charkovské.

- Zajistit logickou návaznost dopravní sítě na stávající **obchodně správní část města** s jednoduchou, logickou orientací pro řidiče, centrální části města doplnit kapacitními parkingy (kupř. v oblasti u dolního nádraží, v oblasti Varšavské apod., výhledově i na levém břehu řeky). V obchodně správní části města doplnit kapacitní parkingy (kupř. v oblasti u dolního nádraží, v oblasti Varšavské apod., výhledově i na levém břehu řeky). Tímto však není předjímán konkrétní výčet lokalit. Jejich zjištění bude výsledkem založeným na analytické části GD KV.

- Řešit vzájemné dopravního **propojení širšího centra města a Rybář.** Jde o propojení ve všech dopravních módech (vč. pěších). Prověřit funkci Chebského mostu též jako prostředku prodloužení pěšího tahu z lázeňského centra do Rybář a propojení obou břehů Ohře. Prověřit možnost přeorganizování křižovatek na obou jeho stranách, aby most mohl sloužit ve větší míře pěším, cyklistům a městskému veřejnému prostoru, měl by získat novou kvalitu a kulturu.

- **Infrastruktura pro veřejnou dopravu.** Dálková doprava autobusová, příměstská doprava linkovými busy, MHD: Terminál viz níže. Podružné terminály. Odstavy autobusů. Zastávky. Návaznost na vlak viz nové železniční zastávky. Lokální terminály, s parkovišti pro individuální dopravu. U ŽZ Dvory, u ŽZ Stará Role. U nově uvažované ŽZ Rolava (Kaufland). Atd. Tzv. záchytná parkoviště v koncích páteřních linek veřejné dopravy.

- **Dořešení umístění komplexního dopravního uzlu:** stanice MHD, terminálu autobusové dopravy příměstské, dálkové, turistické a vlaku. Lokalizace bude v širším centru města. Budou-li v době zpracování GD již pořízeny a kladně projednány specializované studie lokalizace a objemového řešení terminálu veřejné dopravy, bude výsledné řešení převzato do GD.

- **Mosty.** V rámci dopravní kostry prověřit možnost výstavby případného nového mostu přes řeku Ohři mezi Chebským mostem a Tuhnickou lávkou, viz výše, též jako strategickou zálohu pro případ rekonstrukce či odstavení Chebského mostu. Prověřit možnost dopravního propojení až na Sokolovskou ul. Prověřit návaznost na případně rozšířenou dopravné kostru na pravém břehu Ohře.

- **Lávky.** Pěší propojení břehů lze případně dále posílit optimálně umístěnými pěšími lávkami. Prověřováno již bylo prodloužení osy Sokolovské ulice lávkou přes Ohři k ulici U Solivárny na pravém břehu (viz podklady). Nové a upravované mosty a lávky by měly být lokalizovány tak, aby byly realizovatelné už nyní, bez nutnosti zásahu do stávajícího průtahu (změna trasování, změna nivelety apod.).

- Případná intenzifikace připojení vlakového **Horního nádraží na centrum města**, kde je v současnosti propojení realizováno Ostrovským mostem. Vazbu mezi Horním nádražím a náměstím Republiky řešit přátelsky k chodcům.

- **Doprava v klidu.** Umístění kapacit parkovacích domů, hlavních parkovišť, uličních stání a případně parkovacích ploch v centrální i lázeňské oblasti včetně možných parkovacích kapacit v okrajových částech města. Budou identifikovány lokality resp. územní celky, kde budou bilancovány potřeby kapacit dopravy v klidu a navržena lokalizace výstavby dalších potřebných kapacit.

- Koncepce úprav dopravní kostry a vybudování infrastruktury pro dopravu v klidu pro dopravní obsluhu **vnitřního území lázeňského místa:** Vjezdové brány. Parkovací domy pro VÚLM ve navržených lokalitách dle NÚP. Pěší prostupnost v rámci VÚLM (schodiště, stezky, průchody).

- **Podpora dopravy veřejné na úkor dopravy individuální.** Řešení v oblasti dopravní infrastruktury, která přinesou výrazné snížení dopravy z centra města a lázeňské části. Jejich důsledkem bude redistribuce zátěže na okolní stávající případně navrženou nadřazenou komunikační síť, za předpokladu reálných investičních nákladů.

- **Veřejná doprava, infrastrukturní opatření:** vyhrazené jízdní pruhy, pěší zóna s přístupem městské hromadné dopravy, nové městské linky, přestupní terminály apod.), i jako východisko k preferenci chodců a cyklistů

- **Vertikální doprava:** Bude stanovena koncepce vertikální dopravy pro lázeňské území města, v návaznosti na MHD. Jsou k dispozici studie: Lanová dráha Thermal – Slavie. Lanová dráha Vřídelní – Na Vyhlídce (Panorama) - výšina Tři kříže. Dojde ke generálním rekonstrukcím stávajících lanových drah Imperiál a Diana. Prověřují se šikmé výtahy: Kr. Jiřího Zahradní. Úpravy pro bezbariérovost stáv. lanovek.

- **Letecká doprava:** Viz koncepce a studie Karlovarského kraje, mezinárodní letiště Karlovy Vary a jeho infrastruktura.

- **Doplňkové módy:** Kočárová doprava, vláček, stezky jezdecké, čtyřkolky, segwaye.

- **Etapizace:** v návrhu bude řešena možnost etapizace. V principu je třeba uvažovat s těmito dvěma hlavními etapami: 1. Ty části návrhu, které nejsou závislé na výstavbě velkého obchvatu města (centrální terminál veřejné dopravy, úpravy na železnici, výstavba nových komunikací, dopravní napojení postupné výstavby v prostoru dolního nádraží, výstavba nového mostu a jeho napojení na levý břeh, úprava Chebského mostu). 2. Ty části návrhu, které jsou závislé na obchvatu jako výhledovém opatření (horizont 40 a více let). Požadavek na vypracování rámcového harmonogramu realizace konkrétních investičních záměrů v oblasti dopravy není míněn jako příliš konkrétní a zavazující, a to zejména vzhledem k tomu, že konkrétní rozhodnutí o realizaci stavby je politickým rozhodnutím závislým na aktuálních finančních možnostech a prioritách města.

  Návrh etapizace a časové návaznosti vč. prověření podmíněnosti jednotlivých staveb dopravní infastruktury a jejich částí má za cíl, aby v rámci etap nedošlo k lokálnímu přetížení nebo naopak nevyužití úseků (investic) v určitém časovém úseku.

- **Ekonomika:** Nezbytnou součástí navrhovaných opatření bude rámcový odhad Investičních nákladů navrhovaných opatřením, vč. uvedení roku (cenové úrovně), ke kterému budou ekonomické údaje vztaženy.

Zadavatel je si přitom vědom, že není možné jít u jednotlivých prvků výrazně nad podrobnost GD KV jako studie, zejména s ohledem na její měřítko.

7. Technické požadavky na zpracování dokumentace SUMP KV

Textová část dokumentace bude doplněna v potřebné míře schématy, kartogramy, grafy a tabulkami. Dokumentace bude ve všech postupných fázích vypracována a předána ve 4 ks vyhotovení + 1 ks digitálně na CD/DVD. Prezentace ve fázích projednání a závěrečný čistopis dokumentace budou zpracovatelem rovněž upraveny a předány ve formě vhodné pro webovou prezentaci.

Písemná dokumentace, prezentace a výstupní dokumenty budou zpracovány ve formátech Microsoft Word (*.doc a *.docx), Microsoft Excel (*.xls a *.xlsx) a Microsoft PowerPoint (*.ppt a *.pptx). Zveřejňované výstupy ve formátu HTML, PDF.

Dokumentace bude zpracována v měřítku dle rozsahu území a detailu (1:1000, 1:2000, 1:5000, 1:10000, 1:25000), na podkladu základních map ČR, ortofotomapy, katastrální, případně technické mapy.

Grafická část bude zpracována ve formátu DGN, DWG. Tabelární data, případně databáze, budou předána ve formátu textových souborů s oddělovačem tabelátoru s kompletním metadatovým popisem významu všech atributů a návaznosti jednotlivých tabulek.

Jednotlivá tištěná pare budou očíslována, dokumentace a všechny přílohy budou označeny číslem smlouvy o dílo. Další dílčí požadavky mohou vyplynout v průběhu zpracování.

Všechny dílčí výstupy a data z této veřejné zakázky budou ve vlastnictví zadavatele veřejné zakázky, tj. ve vlastnictví statutárního města Karlovy Vary.

7.1 Formální a procesní požadavky ke Generelu dopravy

Územní studie se zpracovává nad mapovými podklady (katastrální mapa, technická mapa nebo polohopisné a výškopisné zaměření řešeného území). Podrobnost územní studie bude volena o stupeň vyšší, než je územní plán města, tj. bude v měřítku podrobnosti minimálně 1: 5000, zatímco ÚP je v 1 : 10000. Přestože jde podrobnost o 1 stupeň vyšší než v územním plánu, jde o podrobnost poměrně malou, zaměřenou na koncepci, nikoli na jednotlivé stavby). Nejedná se tedy o konkrétní návrhy jednotlivých staveb, které jsou rozlišitelné až od měř. 1 : 2000).

Časový harmonogram vypracování a projednání Generelu dopravy bude v souladu s pořizováním SUMP KV, včetně veřejného projednání. Oba tyto dokumenty musí budou pořizovány ve vzájemné časové harmonii.

Nezbytnou součástí GD je veřejné projednání návrhu GD. Zhotovitel poskytne objednateli technickou pomoc při projednání lokalizace navrhovaných opatření. A to samostatně při projednání výsledků ana-

lytické části a návrhové části (občané, veřejnost odborná, dotčené orgány, dominantní investoři v území, správci dopravní a technické infrastruktury). GD bude v průběhu prací projednáván s dotčenými orgány státní správy. Jejich taxativní vymezení je uvedeno v **příloze č. 5** tohoto zadání. Je nutné průběžné projednávání a konzultace s ÚÚP (odbor ÚÚP a SÚ).

Zadání pro návrhovou část vydá pořizovatel, kterým je magistrát (zde MM ORI). Vzhledem k tomu, že pořizování územní studie spadá do působnosti státní správy, neschvaluje se v orgánech samosprávy.

Ve vztahu ke stávající územně plánovací dokumentaci (územní plán) může územní studie sloužit jako podklad pro pořizování jeho změn. Může též sloužit jako podklad pro rozhodování v území, a to u záměrů, které jsou s ÚP v souladu.

8. Podklady pro SUMP KV předávané pořizovatelem po podpisu smlouvy o dílo

8.3. Podklady závazné

- Metodika zpracování SUMP KV (Centrum dopravního výzkumu, 2016)
- Integrovaný plán rozvoje území Karlovy Vary (Statutární město Karlovy Vary, 2015)
- Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary (Statutární město Karlovy Vary, 2014)
- Analýza rozvojového potenciálu v podnikatelském prostředí v obci s rozšířenou působností Karlovy Vary (Statutární město Karlovy Vary, 2016)
- Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech (generel cyklodopravy) (Statutární město Karlovy Vary, 2011)
- Generel bezbariérových tras a bezbariérové dopravy pro území Statutárního města Karlovy Vary (Statutární město Karlovy Vary, 2013)
- Územní plán města Karlovy Vary v jeho aktuální podobě
- Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) - pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v České republice (JESPERS Vienna, 2015).

8.4. Podklady informativní

- Územní studie Urbanistického řešení širšího centra města Karlovy Vary (ve fázi hrubopis)
- Návrh nového územního plánu města Karlovy Vary
- Dotazníkové šetření pro žáky základních škol „Cesta dětí do školy a zpět“,
- Územně analytické podklady,
- Pasporty
- Studie parkování.

- CASUA
- Statut lázeňského místa Karlovy Vary
- Průzkumy a rozbory k NÚP

8.5. Internetové odkazy na územní plány

- https://mmkv.cz/cs/uzemni-planovani
- Dokumenty přístupné na webových stránkách Krajského úřadu Karlovarského kraje http://www.kr-karlovarsky.cz/region/uzem_plan/Stranky/dokum-kraj/UPD_KK.aspx
- Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů (2016 ve fázi zadávání)
- Aktualizace územní studie rozvoje a využitelnosti letiště Karlovy Vary (2014)
- Územní studie části velkého obchvatu Karlových Varů (2011), Zpráva o zakázce
- Územní studie areálu Krajského úřadu Karlovarského kraje (2011)
- Aktualizace hlukové studie letiště Karlovy Vary (2008)
- Dokumenty přístupné na webových stránkách Krajského úřadu Karlovarského http://www.kr-karlovarsky.cz/krajsky-urad/cinnosti/Stranky/Doprava/obl-doprava.aspx
- Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji
- Studie zatížení rychlostní silnice R6 tranzitní dopravou
- Příručka pro stanovení objízdných tras rychlostní silnice R6 v územním obvodu Karlovarského kraje při vzniku mimořádné události
- Cyklistická doprava v Karlovarském kraji
- Koncepce BESIP v Karlovarském kraji
- Informace o veřejné dopravě
- Činnost silničního hospodářství a formuláře žádostí
- Letiště Karlovy Vary
- Příspěvkové organizace / obchodní společnosti - doprava
- Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace

9. Podklady k zadání Generelu dopravy

Podklady ke zpracování uvedené v Příloze č. 1 tvoří základní rámec dokumentace v oblasti územně plánovací. Mezi podklady náleží i Zadání event. rozpracování Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů (objednatelem je Krajský úřad KV – odbor regionálního rozvoje).

Město Karlovy Vary má zpracovaný matematický model zatížení komunikační sítě města automobilovou dopravou (2009 - 2010). Modelové výpočty pro účely Generelu dopravy mohou tento model využít, případně jej upravit se zachováním podrobnosti a přesnosti vstupních dat. Porovnání vývoje intenzit v časové řadě je významným prvkem pro stanovení prognózy dopravy.

K vypracování GD má zadavatel k dispozici podklady. Jedná se o doposud pořízené dokumenty a podklady, především v oblasti územně plánovací, zejména:

- Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje
- Platný územní plán města Karlovy Vary
- Návrh nového územního plánu města Karlovy Vary
- Územní studie Urbanistického řešení širšího centra města Karlovy Vary (ve fázi hrubopis)
- Návrh nového územního plánu města Karlovy Vary
- Územní a koncepční studie Nové železniční zastávky v Karlových Varech;
- Ostatní územní studie dotýkající se řešeného území (např. studie břehů Ohře)
- Generel Cyklistické dopravy
- Generel bezbariérovosti.

Podkladem jsou veškerá dostupná mapová díla, především Digitální technická mapa města Karlovy Vary (s hranicemi parcel) a katastrální mapa (kterou však SMKV nedisponuje).

9.3. Přílohy k zadání Generelu dopravy

Příloha č. 1: Informativní citace z popisu dopravní koncepce předkládané návrhem nového ÚP KV.

Cílem dopravní koncepce NÚP je zejména odlehčení centrální části města od tranzitní dopravy

- Omezení průjezdu nákladní dopravy v těsné blízkosti centrální části města
- Doplnění chybějících propojení městských částí
- Zpřístupnění nových rozvojových ploch kvalitní dopravní infrastrukturou
- Převedení dopravy ze stávajících obytných oblastí města mimo zastavěné území.

Návrh nového územního plánu respektuje nadmístní dopravní infrastrukturu řešeného území. Pro rozvoj města je významná dostavba dálnice D6 na východním okraji města a výstavba obchvatové komunikace, která je převzata z nadřazené územně plánovací dokumentace. Tato nová dopravní infrastruktura propojí úseky dálnice D6 na východním a západním okraji města. Tímto opatřením bude zajištěno odvedení tranzitní dopravy ze stávající trasy. Ta bude nadále určena převážně pro vnitroměstskou dopravu, což umožní navrhnout další zklidňující úpravu a její začlenění do systému místních komunikací.

Návrh nového územního plánu respektuje silnice I. třídy I/6, I/13, I/20, silnice II. třídy II/220 a II/222 (s výhradou dílčích úprav) a akceptuje stávající soustavu silnic tvořenou nadmístní dopravní infrastrukturou a systémem místních komunikací. V souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací je navržena změna kategorie stávající silnice I/20, která je navržena v nové stopě mimo řešené území. Snížením intenzit dopravy dojde ke zklidnění dopravy v městské části Doubí. V NÚP je dále navržena přeložka silnice II/220, která umožní zklidnění dopravy zejména v městské části Stará Role a zpřístupní nové rozvojové plochy na severovýchodním okraji řešeného území.

Územní plán reaguje na nevhodné vedení páteřního silničního tahu ve čtyřpruhovém uspořádání v těsném sousedství centrální části města. Je tedy podpořena snaha o separaci tranzitní dopravy od dopravy, která je generována v rámci města, zdrojových a cílových cest. Dále respektuje navrhované vymístění silničních tahů z řešeného území v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Územní plán doplňuje síť místních komunikací pro zkvalitnění dopravní obsluhy městských částí.

Příloha č. 2: Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy, uvedené v návrhu nového územního plánu města

Veřejně prospěšné dopravní stavby dle ZÚR KK:
VPS č. D.01 - D6 stavba dálnice II. třídy D6 v úseku Olšová Vrata - hranice kraje (Bošov)
VPS č. D.02 - D6 rozšíření silnice I/6 na kategorii S22,5 v úseku Olšová Vrata - Karlovy Vary.
VPS č. D.81 - D6 - stavba přeložky dálnice II. třídy D6 (obchvat Karlových Var) v úseku Jenišov - silnice I/13, jejíž trasa je v ÚPKV zpřesněna v koridoru stanoveném ZÚR KK.

VPS č. D.82 - D6 - stavba přeložky dálnice II. třídy D6 - vedení v úseku silnice I/13 - silnice I/6, jejíž trasa je v ÚPKV zpřesněna v koridoru stanoveném ZÚR KK.
VPS č. D.45 - II/220 - přeložka silnice - vnitřní obchvat Karlových Var.
VPS č. D.02 - II/220 - rozšíření silnice I/6 na kategorii S22,5 v úseku Olšová Vrata - Karlovy Vary.

Ostatní veřejně prospěšné dopravní stavby

Katastrální území Bohatice
Plocha pro parkovací dům Pobřežní, včetně lávky do ulice Vítězná.
Výstavba lávky přes řeku Ohři
Rozšíření stávající komunikace Karlovy Vary - Dalovice.
Dopravní propojení městské části Bohatice s centrem přes prostor horního nádraží.
2 x nové dopravní napojení rozvojových ploch přes železniční trať.

Katastrální území Doubí
Umístění místní komunikace a souvisejícího veřejného prostoru potřebného pro připojení navazujících rozvojových ploch
Umístění místní komunikace umožňující nové propojení Svatošská a Studentská.

Katastrální území Drahovice

Umístění multifunkčního vícepodlažního parkovacího domu Polská dle vypracované územní studie.

Katastrální území Dvory
Umístění nové místní komunikace umožňující nové propojení Závodní - 1. Máje - komerční areál TESCO.
Rozšíření ul. Chodovské z hlediska dosažení normových prostorových parametrů,
Vč. nového připojení navazující lokality (Chebská ul. - zejména komerčně obchodního areálu TESCO) na silniční průtah D6.
Umístění nové pěší a cyklo komunikace podél Chodovského potoka.
Nové komunikace za účelem propojení rozvojových ploch za areálem Krajského úřadu na stávající komunikační síť;

Katastrální území Karlovy Vary
Lanová dráha na Tři kříže.
Umístění parkovacího domu Husovo náměstí.
Umístění vícepodlažního parkovacího domu Luční vrch.
Umístění parkovacího domu nábřeží J. Palacha.
Rozšíření dopravního koridoru Chebského mostu včetně napojení souvisejících ploch, konstrukcí a koridorů na širší městské centrum

Katastrální území Olšová Vrata
Rozšíření zázemí mezinárodního letiště Karlovy Vary.
Rozšíření manipulačního prostoru mezinárodního letiště Karlovy Vary.
Nové dopravní napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary a zároveň obchvat obce Olšová Vrata vedený od komunikace D6 severně od obce a jižně pod koupalištěm. Mění se připojení ulic Hornická, Revoluční a Kpt. Malkovského.

Katastrální územní Počerny
Rozšíření stávající funkční plochy DS na křižovatce u vysílače.
Rozšíření stávající funkční plochy DS na křižovatce Svobodova x Počernická.

Katastrální území Rybáře
Rekonstrukce křižovatky Třeboňská x Čankovská x Hraniční a přilehlého úseku ulice Hraniční až k železničnímu podjezdu. Součástí rekonstrukce komunikace musí být i rekonstrukce podjezdu pod železniční tratí.
Veřejné prostranství, přestavba části prostoru mimoúrovňové křižovatky. Dále navazující rozšíření Chebského mostu v souvislosti s dostavbou širšího městského centra na pravém břehu Ohře.
Garážovací dům Sokolovská (Slepá ulice).
Parkovací a garážovací dům Jáchymovská.
Parkovací dům U spořitelny.

Katastrální území Stará Role

Úprava stávající křižovatky Závodu míru (II/220) x Svobodova.

Katastrální území Tuhnice

Přeložka železniční trati č. 149. Pozice nové železniční tratě bude koordinována se studií širšího městského centra. Plocha železniční dopravy nesmí zasahovat do Q100

Územní rezervy
– Přeložka silnice II/222 - obchvat městské části Počerny - R01 - DS - sr
– MK - mostní objekt přes Ohři - propojení Charkovská ↔ Dolní Kamenná - R01 - DS - tu
– Koridor pro dálnici II. třídy D6, který je uvažován v šíři 300 m. Koridor vymezuje prostor pro vedení dálnice D6 na východním okraji řešeného území a je dále veden severním obchvatem města až na západ území, kde je ukončen na stávající trase D6. (koridor je částečně veden mimo řešené území).
– Koridor přeložky silnice II/220 je uvažován v šíři 200 m. Koridor je navržen od severního vstupu stávající silnice II/220 do řešeného území a je veden částečně mimo zastavěné území do prostoru stávající křižovatky silnic I/6 x I/13 v městské části Bohatice.
– Koridor silničního napojení letiště Karlovy Vary je uvažován v šíři 100 m
– Koridor železniční infrastruktury - Bohatická spojka. Jedná se o propojení železniční trati č. 140 a č. 149 ve východní části území. Šířka koridoru je 200 m.
– Koridor železniční infrastruktury - Tuhnická spojka. Jedná se o propojení železniční trati č. 140 a č. 149 v západní části území. Šířka koridoru je 200 m.
Připojení zastavitelných ploch a ploch přestavby jsou zobrazeny ve výkrese NÚP Koncepce dopravní infrastruktury;

Veřejná doprava
Intenzivnější zapojení vlakové dopravy do městské hromadné dopravy (Viz studie Nové železniční zastávky);
Pro možnost zkvalitnění dopravní obslužnosti území železniční dopravou jsou navrženy nové zastávky. Jsou to: KV aréna, Meandr, Centrum, Bohatice, Čankovská a Rolava.
Přeložka železniční trati č. 149 v prostoru ulice Západní.

Lanové dráhy

Lanové dráhy jsou v rámci územního plánu zachovány a dále rozvíjeny. Je navržena dostavba nedokončené lanové pozemní dráhy na vrch Tři Kříže. Dále je uvažována v souladu se stávajícím územním plánem rekonstrukce pozemní lanové dráhy spojující ulici Slovenskou s ulicí Libušina.

Doprava v klidu

Součástí územního plánu je řešení dopravy v klidu, kde se předpokládá doplnění stávajícího systému parkovacích ploch zejména na okraji centrální části města, kde jsou zřejmé deficity v počtu parkovacích míst. Ve stávající sídlištní zástavbě je navrženo navýšení počtu parkovacích míst pro osobní vozidla. Bude se jednat zejména o provedení revitalizace sídliště, či o výstavbu parkovacích domů. Převážně se jedná o navýšení kapacity stávajících parkovacích ploch či vymezení ploch pro nové parkovací kapacity. Parkovací kapacity v nových lokalitách by měly částečně řešit i nedostatek parkovacích míst v navazujícím stabilizovaném území, kde již není možné zajistit další prostory pro parkování.

Navrhované garážovací a parkovací domy bez plošného vymezení: Drahovice garážovací dům Úvalská, Karlovy Vary parkovací dům Galerie umění, parkovací dům Kouzelné městečko, garážovací dům Petřín, parkovací dům Tržnice - ulice Varšavská, parkovací dům U Solivárny, parkovací dům Západní, parkovací a garážovací dům Jateční, parkovací dům Nemocnice, Rybáře: parkovací a garážovací dům Celní, parkovací a garážovací dům Severní, parkovací a garážovací dům Sibiřská, parkovací a garážovací dům U Koupaliště, parkovací dům pro Volnočasový areál Rolava, parkovací dům Dolní Kamenná (jeho zlepšení dostupnosti zajistí lávka přes Ohři), parkovací dům Pobřežní mezi Chebským a Ostrovským mostem, parkovací a garážovací dům Klínovecká, Stará Role: parkovací dům Okružní (2 x), Tuhnice:parkovací dům Západní, parkovací dům KV aréna.

Letecká doprava:

Územní plán akceptuje rozšíření letiště. V řešeném území je plocha pro letiště rozšířena dle podkladové studie. Jedná se o plochy zázemí letiště a plochy pro naváděcí systém letiště. Prodloužení vzletové a přistávací dráhy je navrženo mimo řešené území.

Cyklostezky, pěší komunikace

Územní plán respektuje stávající cyklotrasy a cyklostezky, vymezuje jejich další rozvoj dle podkladových dokumentů a dokumentací města a optimalizuje systém cyklotras jako uceleného systému. Nejvýznamnější cykloturistickou trasou je cyklostezka podél řeky Ohře, která má regionální přesah. Další významnou cyklostezkou je cyklostezka podél vodního toku Rolava. Pěší a cyklo komunikace podél Chodovského potoka, jedná se o propojení ulici Potoční a Kapitána Jaroše.

Příloha č. 3: Další (výše neuvedené) investiční záměry v oblasti dopravy, vč. záměrů prezentovaných soukromými subjekty:

- Lanová dráha na Vítkovu horu
- Parkovací domy pro vnitřní lázeňské území
- Parkovací domy pro velké obytné soubory
- Nově uvažované železniční zastávky
- Nová pěší a cyklistická propojení

Příloha č. 4: Dotčené orgány státní správy a další dotčené subjekty:

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor regionálního rozvoje,
Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství
Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor kultury, LCR a památkové péče
Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech
Krajský koordinátor veřejné dopravy Karlovarského kraje
Magistrát města Karlovy Vary, odbor životního prostředí
Magistrát města Karlovy Vary, odbor technický
Magistrát města Karlovy Vary, odbor památkové péče
Magistrát města Karlovy Vary, odbor ÚÚPSÚ
Magistrát města Karlovy Vary, odbor dopravy
Magistrát města Karlovy Vary, odbor majetku města
Národní památkový ústav, OÚP Loket
Ministerstvo dopravy ČR
Ředitelství silnic a dálnic ČR
České dráhy, s.p. ústředí a stř. K. Vary
Povodí Ohře, státní podnik, Chomutov
Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.
Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.
Autobusy Karlovy Vary, a.s.
GAMMA Property a.s.
Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, Dopravní inspektorát
Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
Ligneta, s.r.o.
Hasičský záchranný sbor Karlovarského kraje
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Správa lázeňských parků, p.o.,
ČEZ Distribuce, a. s.,
Karlovarská teplárenská, a.s.
CETIN, Česká telekomunikační infrastruktura, a.s.
GW Train Regio a.s.
Regio Jet a.s.
BENT HOLDING, a.s.

Příloha č. 5.: Sčítání dopravy a aktualizace modelu dopravy (model zatížení silniční sítě – EDIP s.r.o. 2009).