

KUTNÁ HORA



GENEREL DOPRAVY SÍDLIŠTĚ ŠIPŠÍ

NÁVRH

Zhotovitel :



Zakázkové číslo zhotovitele:
930/030/2003,

Datum:
11/2004

Číslo paré:
1

KUTNÁ HORA



GENEREL DOPRAVY SÍDLIŠTĚ ŠIPŠÍ

NÁVRH

A. TEXTOVÁ ČÁST

Zhotovitel :



HRADEC KRÁLOVÉ

Zakázkové číslo zhotovitele:

930/030/2003

Datum:

11/2004

Číslo paré:

1

SEZNAM PŘÍLOH

A. TEXTOVÁ ČÁST

- A.1 Průvodní zpráva
- A.2 Tabulková část
- A.3 Grafy obsazenosti ploch

B. GRAFICKÁ ČÁST

1. Část průzkumová a analytická

- | | | |
|-----|---|---------|
| 1.1 | Situace - pasport ploch | 1:2.000 |
| 1.2 | Situace - obsazenost ploch | 1:2.000 |
| 1.3 | Situace - urbanistické členění ploch | 1:2.000 |
| 1.4 | Situace - analýza problematických podokrsků | 1:2.000 |

2. Část návrhová

- | | | |
|-------|--|---------|
| 2.1 | Situace přehledná – funkční třídy | 1:2.000 |
| 2.2.1 | Situace – základní koncepce návrhu - var.1 | 1:2.000 |
| 2.2.2 | Situace – základní koncepce návrhu - var.2 | 1:2.000 |
| 2.2.3 | Situace – základní koncepce návrhu - var.3 | 1:2.000 |
| 2.3 | Situace podrobná – výsledný návrh | 1:1.000 |
| 2.4 | Situace - návrh etapizace výstavby | 1:2.000 |

A. TEXTOVÁ ČÁST

A.1. Průvodní zpráva

Obsah průvodní zprávy

1. **Identifikační údaje**
2. **Základní údaje**
 - 2.1. **Analýza stávající situace v území**
 - 2.2. **Hranice řešeného území**
 - 2.3. **Účel studie**
3. **Podklady**
 - 3.1. **Vyhodnocení zpracovaných dokumentací**
 - 3.1.1. *ÚPm Kutná Hora*
 - 3.1.2. *Regenerace obytného souboru Šipší*
 - 3.1.3. *Zastavovací studie areálu Lidka*
 - 3.1.4. *DGCZM Kutná Hora*
 - 3.2. **Mapové podklady**
4. **Stávající stav**
 - 4.1. **Širší dopravní vztahy**
 - 4.2. **Základní komunikační systém města**
 - 4.3. **Dopravní systém sídliště**
 - 4.4. **Městská hromadná doprava**
 - 4.5. **Doprava v klidu obecně**
 - 4.6. **Dopravní závady**
 - 4.6.1. *Dopravně – urbanistické*
 - 4.6.2. *Bodové*
 - 4.6.3. *Způsobené nevyhovující situací v dopravě v klidu*
5. **Doprava v klidu**
 - 5.1. **Průzkum dopravně – urbanistický**
 - 5.2. **Pasport ploch pro dopravu v klidu**
 - 5.3. **Průzkum obsazenosti ploch**
 - 5.4. **Analýza stávajícího stavu**
 - 5.5. **Charakteristiky jednotlivých okrsků**
 - 5.5.1. *Okrsek 1*
 - 5.5.2. *Okrsek 2*
 - 5.5.3. *Okrsek 3*
 - 5.5.4. *Okrsek 4*
 - 5.5.5. *Okrsek 5*

6. Návrh opatření

6.1. Hlavní cíle návrhu

6.2. Základní koncepce návrhu

6.2.1. Dopravní systém sídliště

6.2.2. Doprava v klidu

6.2.2.1. Varianta 1

6.2.2.2. Varianta 2

6.2.2.3. Varianta 3

6.3. Podrobný návrh

6.3.1. Návrh komunikací

6.3.2. Trasy MHD

6.3.3. Křižovatka Benešova/Masarykova/Lučanská

6.3.4. Křižovatka Havířská stezka /Studentů/J. Zajíce/17.listopadu

6.3.5. Křižovatka Opletalova/Ortenova

6.3.6. Doprava v klidu

6.3.6.1. Podokrsek 2b

6.3.6.2. Podokrsek 3a

6.3.6.3. Podokrsek 3b

6.3.6.4. Souhrn za podokrsky 2b,3a,3b

6.3.6.5. Podokrsek 2c

6.3.6.6. Podokrsek 3d

6.3.6.7. Podokrsek 3f

6.4. Návrh etapizace výstavby

6.5. Návrh 1. etapy realizace

6.5.1. Rozsah 1.etapy

6.5.1.1. Stavební úpravy

6.5.1.2. Organizační úpravy

6.5.2. Přínosy 1.etapy

6.5.3. Hrubý odhad investičních nákladů

7. Projednání studie

8. Závěrečná doporučení

1. Identifikační údaje

Název akce : **Kutná Hora - generel dopravy sídliště Šipší**

Místo : Město Kutná Hora - sídliště Šipší

Kraj: Středočeský

Stupeň : Dopravní generel

Datum: 11/2004

Zakázkové číslo: 930/030/2003

Objednatel : **Město Kutná Hora**

IČ 00236 195

DIČ není plátcem

Pořizovatel : Město Kutná Hora
Odbor územního plánování a regionálního rozvoje

Sídlo úřadu : Vlašský dvůr
Havlíčkovo náměstí 552
284 24 Kutná Hora
e-mail : kancelar@mu.kutnahora.cz
tel. : 327 512 701
fax : 327 512 706

Zastoupený : ve věcech smluvních Ivo Šalátkem - starostou města
ve věcech technických - Libuší Opatrnou - vedoucí odboru
územního plánování a regionálního rozvoje
pověřený pracovník - Ing. Kapička

Zhotovitel : **Ing. Jindřich Kmoníček - HIGHWAY DESIGN**

živnostenský list č.j.: 09575.1-FL
vydaný OŽÚ OkÚ dne 30.9.1996

IČ 135 65 681

DIČ CZ 62 07 04 01 03

Sídlo firmy : Jižní 870
500 03 Hradec Králové 3
e-mail : hd@hsc.cz
tel.,fax, zázn. : 495 408 921
mobil : 603 163 584

Zastoupený : majitelem firmy Ing. Jindřichem Kmoníčkem
autorizovaným inženýrem ČKAIT (číslo autorizace 0600216)

Vypracoval : Ing. Jindřich Kmoníček
Ing. Jiří Nývlt
Ing. Michal Čepelka

2. Základní údaje

Dílo je objednateli předloženo ve třech fázích:

- 1. fáze: Analýza stávajícího stavu a koncept řešení pro 1. fázi**
- zaměřeno na problematiku dopravy v klidu
- 2. fáze: Komplexní návrh pro všechny složky dopravy**
- koncept řešení pro 2. fázi
- 3. fáze: Čistopis návrhu**
- se zapracováním připomínek z projednání konceptu

2.1. Analýza stávající situace v území

- sídliště Šipší je klasickým obytným útvarem, kde se v současné době silně projevuje nedostatek kvalitních zařízení pro dopravu v klidu
- problém se projevuje zejména ve večerních hodinách po naplnění stávající nabídky odstavných ploch
- kořeny tohoto problému spočívají ve způsobu výstavby sídlišť formou KBV v 70-80. letech minulého století, kdy bylo uvažováno s určitým stupněm automobilizace a byla realizována pouze část zařízení pro dopravu v klidu, která už ovšem v současné době neodpovídají potřebám v území
- stojící vozidla v sídlišti jsou překážkou ostatním funkcím v území, rostoucí deficit vyvolává tlaky na další funkční složky v území

2.2. Hranice řešeného území

- řešené území tvoří vlastní obytný soubor Šipší a další plochy, které jsou pro toto území nezbytné z hlediska plnění i dalších funkcí (vybavenost, sport, rekreace)
- řešené území je ohraničeno ulicemi: Benešova, Masarykova, Sportovní, Sportovců, Havířská stezka, Jana Palacha, Opletalova, Hrnčířská

2.3. Účel studie

- řešit systém dopravní obslužnosti sídliště
- odstranit problémy spojené s deficitem ploch pro dopravu v klidu
- předložený elaborát je zpracován na základě ověřené metodiky, která je autorským dílem zhotovitele a jako taková podléhá příslušným ustanovením autorského zákona ve smyslu ochrany duševního vlastnictví (informace podá autor - firma Highway Design Hradec Králové, Jižní 870, 500 03)
- tato metodika byla vypracována a postupně zdokonalena na podobných zakázkách v Hradci Králové, Pardubicích a Chrudimi
- v zásadě je pracovní postup řízen v následujících **11-ti fázích**:

1. fáze **zajištění a doplnění podkladů**, mapové podklady, analýza stávajících ÚPD a ÚPP, dále upřesnění hranic řešeného území, specifikace požadavků objednatele, zajištění demografických údajů z databáze GIS
2. fáze bude proveden **dopravně urbanistický průzkum** řešeného území se zaměřením pozornosti na stávající funkční plochy, objekty včetně podlažnosti, dopravní trasy a plochy, princip dopravní obslužnosti, MHD, cyklo a pěší trasy, zeleň
3. fáze bude proveden **pasport ploch** pro dopravu v klidu - stávající nabídka pro parkování a odstavování vozidel v řešeném území
4. fáze bude proveden **průzkum obsazenosti** ploch v průběhu dne a průzkum délky doby parkování
5. fáze bude provedena a zdokladována **analýza stávajícího stavu** včetně vytypování problematických lokalit, stanovení deficitu stání pro stav a výhled
6. fáze **projednání analýzy** stávajícího stavu
7. fáze bude proveden **koncept návrhu** opatření pro:
 - a) zajištění systému dopravní obslužnosti řešeného území
 - b) dopravu v klidu s cílem pokrýt deficit ploch pro dopravu v klidu pro:
 - b.1) stávající stav
 - b.2) výhled
 - c) zajištění nástupních ploch pro techniku HZS
 - d) zásady návrhu úprav parteru
 - e) koordinace s dalšími záměry v území
8. fáze **projednání konceptu** se zaměřením pozornosti na 1. etapu řešení problémů
9. fáze **prezentace konceptu** v Zastupitelstvu MO, přenos informací pro „Program regenerace sídliště“
10. fáze předání **stanoviska objednatele** k projednání konceptu a požadavků na dopracování čistopisu díla
11. fáze bude proveden **čistopis návrhu** opatření dle bodu 7 se zapracováním výsledků projednání dle bodů 8, 9, 10

3. Podklady

3.1. Vyhodnocení zpracovaných dokumentací

3.1.1. ÚPm Kutná Hora

(zpracovatel: Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o. - 1998)

Dopravní systém územního plánu města v řešené oblasti navrhuje novou komunikaci jako severní tangentu města s odpojením ze silnice KH - Kaňk. Komunikace prochází územím pro výhledovou zástavbu severně od sídliště Šipší.

Dále je navržena nová okružní křižovatka na ulici Benešově a Masarykově s napojením ulice Lučanské. Dále doplňuje okružní křižovatku do centrální části sídliště na křížení ulic 17. listopadu, Jana Zajíce, Studentů a Havířské stezky. Dále jsou navrženy lokality pro podzemní garáže.

3.1.2. Regenerace obytného souboru Šipší

(zpracovatel: Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o. - 1998)

Studie řeší celkovou regeneraci sídliště - funkční členění ploch, doplnění objektů bytových, občanského vybavení, rekonstrukci hřišť a zeleně, návrhy hromadných garáží a parkovišť. Návrh dopravního řešení s důrazem na dopravu v klidu je navrhován na stupeň automobilizace 1 : 3,5.

Studie pro dosažení potřebného počtu parkovacích ploch využívá všechny možné plochy včetně ploch před objekty s velkým zásahem do stávající zeleně. Dále je navrženo několik kapacitních podzemních garáží dle ÚPm. Vzhledem k datu pořízení studie jsou již v dnešní době některé z navrhovaných opatření nerealizovatelné.

3.1.3. Zastavovací studie areálu Lidka

(zpracovatel Studio acht s. r. o. - 2004)

Dokumentace obsahuje návrh zastavění areálu Lidka - bytovými domy. Návrh byl do této dokumentace plně převzat. Areál funguje jako samostatný celek s napojením na ulici Benešovu. Počet parkovacích míst pro jednotlivé objekty je navržen vzhledem k bytovým jednotkám 1 : 1.

3.1.4. DGCZM Kutná Hora

(zpracovatel Highway Design - 06/2003)

Zpracované návrhy řešení v obytném souboru Šipší nejsou v rozporu s návrhem dopravy dle DGCZM.

3.2. Mapové podklady

Objednatelem byly předány následující digitální podklady z databáze města:

- polohopis řešeného území převzatý z návrhu ÚPm
- soubory z ÚPm
- digitální letecký snímek řešeného území
- podklady řešeného území z návrhu ÚPm ve formátech *.jpg a *.bmp
- mapa KN ve formátu *.jpg

Zpracovatel upozorňuje na nesoulad v předaném polohopisu, některé údaje neodpovídají stávající skutečnosti. Z tohoto důvodu byl podklad v některých místech doplněn na základě měření zpracovatele. Pro přesnější návrhy do dalších stupňů PD je nutné zajistit geodetické podklady odbornou firmou.

4. Stávající stav

4.1. Širší dopravní vztahy

- centrem města KH je veden průtah silnice I/2 (Pardubice - Kutná Hora - Praha), který tak tvoří městský komunikační polookruh (MKP) kolem CZM
- severojižní tranzitní dopravní vztahy jsou vedeny mimo dotyk s CZM po silnici I/38 (Kolín – KH – Čáslav - Havl. Brod)
- na MKP jsou od severu přivedeny další silnice III. tříd - 333 54, 333 55, 332 1

4.2. Základní komunikační systém města

- o dopravě na severní polovině území města lze prohlásit, že funguje na principu radiálně okružního systému kolem CZM
- dá se předpokládat, že systém je stabilní a v dohledné době nedojde k významným realizacím na komunikační síti z pohledu nových tras
- urychlenou přestavbu si vyžaduje křižovatka „u Krupičků“ včetně navržených doprovodných opatření, neboť umožňuje změnu napojení ulice Jiřího z Poděbrad a tím je podmíněno naplnění principu dopravního zklidnění CZM ve smyslu dopravní obsluhy

4.3. Dopravní systém sídliště

Obytná zástavba sídliště Šipší je napojena na silniční síť především obslužnou místní komunikací v ulici Ortenova, jenž se napojuje na silnici III/3322 Sedlec - Kaňk – KH (hlavní dopravní napojení). Na západní straně sídliště jsou obslužné komunikace napojeny pomocí ulice Sběrné a Sportovců na ulici Benešovu (doplňkové dopravní napojení). Komunikační systém sídliště je tvořen komunikacemi ve funkční třídě C3 - obslužné.

4.4. Městská hromadná doprava

Řešeným územím procházejí trasy linek 1, 3, 4 a 5. Trasy jsou vedeny ulicemi Benešovou, Sběrnou, Lučanskou, Havířskou stezku, 17. listopadu a Ortenovou. Zastávky jsou navrženy na ulici Sběrné a dvojice na ulici 17. listopadu. Docházkové vzdálenosti cca 500m pokrývají dostatečně celé území.

Frekvence linek: linka 1 - cca 2x za hodinu
linka 3 - 1 x denně
linka 4 - 4x denně
linka 5 - 3x denně

4.5. Doprava v klidu obecně

V řešeném území se nachází parkovací a odstavné plochy na terénu.

V centrální část řešeného území se nachází převážně vysokopodlažní bytová zástavba. Vzhledem k vysokému počtu obyvatel je stávající kapacita parkovacích ploch zcela nedostatečná. Vozidla jsou ve vysoké míře odstavována rovněž mimo parkovací

plochy na požárních nástupních plochách, resp. v profilu servisních komunikací, které nemají dostatečný profil pro odstavování vozidel. Zde odstavená vozidla silně omezují průjezdnost komunikací a možnost příjezdu a nasazení vozidel HZS a záchranné služby.

Tato centrální část řešeného území byla na základě analýzy terénních průzkumů označena za problematickou a byla vymezena pro řešení dopravy v klidu.

Jižní část řešeného území je tvořena zástavbou rodinných domů, jejichž obyvatelé řeší odstavování vozidel na vlastních pozemcích, případně v profilech stávajících ulic, kde výrazný problém s omezením kvality dopravní obslužnosti nenastává.

Při vjezdu do východní části území ulicí Ortenovou jsou umístěny dvě vysoce kapacitní plochy na terénu – dvě parkoviště u supermarketů Kaufland a Albert.

4.6. Dopravní závady

4.6.1. Dopravně – urbanistické

- napojení na ZÁKOS města pomocí ulice Ortenovy a Sběrné není pro tuto oblast dostačné
- dopravní systém uvnitř zástavby není kategorizován, komunikace vyšší funkční třídy a nižší funkční třídy nejsou jednoznačně vymezeny - stavebně, šířkovým uspořádáním, vedením tras MHD
- v severní části území jsou navrženy odstavné parkovací plochy, které jsou využívány pouze cca ze 40%

4.6.2. Bodové

- organizačně nepřehledná křižovatka ulic 17. listopadu a Ortenovy
- nedostatečné profily komunikací pro průjezd vozidel MHD

4.6.3. Způsobené nevyhovující situací v dopravě v klidu

- stavebně neuspořádaný prostor stávajícího parkoviště na křižovatce ulic Havířská stezka, Studentů a 17. listopadu
- v ulici 17. listopadu parkování podél komunikace, bez ponechání volných jízdních pruhů v min šířce 2 x 3,0 m – rozpor se zákonným ustanovením o provozu na komunikacích

5. Doprava v klidu

5.1. Průzkum dopravně – urbanistický

Řešené území bylo pro účely řešení problematiky dopravy v klidu rozděleno na pět částí (okrsků). Hranice okrsků jsou vymezeny tak, aby jednotlivé okrsky byly charakteristické typem zástavby (nizkopodlažní zástavba rodinných domů, bytové domy apod.). Okrsky byly na základě terénních průzkumů z důvodu větší podrobnosti návrhu členěny na dílčí části (podokrsky). Zároveň byl proveden podrobný průzkum dopravního systému v území s ohledem na všechny složky dopravy (dynamická, statická, MHD, pěší).

V rámci řešení problematiky dopravy v klidu probíhaly v souladu s metodikou zhotovitele ověřenou na předchozích zakázkách podobného charakteru terénní průzkumy ve dvou fázích:

- *průzkum stávajících ploch pro dopravu v klidu (pasport ploch)*
- *průzkum obsazenosti těchto ploch v čase*

5.2. Pasport ploch pro dopravu v klidu

V této fázi terénního průzkumu se zjišťuje poloha, kapacita a způsob parkování vozidel stávajících ploch pro dopravu v klidu. Do mapového podkladu se zakresluje následující:

Záliv podél komunikace vyznačený

Stavebně vymezená plocha pro parkování vozidel, která po celé své délce přímo navazuje na komunikaci vyznačená dopravní značkou č. IP 11, resp. vodorovným dopravním značením.

Záliv podél komunikace nevyznačený

Stavebně vymezená plocha pro parkování vozidel, která po celé své délce přímo navazuje na komunikaci, nevyznačená svislým ani vodorovným dopravním značením.

Stání podél komunikace vyznačené

Stavebně nevymezené stání v profilu komunikace vyznačené dopravní značkou č. IP11, resp. vodorovným dopravním značením.

Stání podél komunikace nevyznačené

Stavebně nevymezené stání v profilu komunikace nezakázané, nevyznačené svislým ani vodorovným dopravním značením.

Parkoviště na terénu

Stavebně vymezená plocha pro parkování vozidel, která je s místní komunikací propojena jedním nebo dvěma vjezdy/výjezdy.

Parkoviště neveřejné uvnitř areálu

Stavebně vymezená plocha pro parkování vozidel, která je umístěna na soukromých, veřejnosti nepřístupných pozemcích. Z uvedeného důvodu není kapacita neveřejných parkovišť uvnitř areálu zahrnuta do návrhu.

Řadové garáže

Pozemní objekty řadových garáží. Uvažovaná obsazenost garáže je jedno vozidlo, vozidla odstavená v garážích ani kapacita garáží nejsou zahrnuta do návrhu. Tento předpoklad nemá vliv na velikost zjištěného deficitu ploch pro dopravu v klidu na terénu.

Hromadné garáže

Objekt, popř. oddělený prostor, který slouží k odstavování nebo parkování vozidel a má více než 3 stání. Je uvažována plná obsazenost objektu, zde odstavená vozidla ani kapacita objektu nejsou zahrnuta do návrhu. Tento předpoklad nemá vliv na velikost zjištěného deficitu ploch pro dopravu v klidu na terénu.

Zákaz stání nebo zastavení

Úsek se zákazem stání nebo zastavení vyznačený svislou dopravní značkou č. B28 nebo B29, resp. vodorovným dopravním značením.

Obytná ulice

Komunikace vyznačená svislou dopravní značkou č. IP26.

5.3. Průzkum obsazenosti ploch

Cílem druhé fáze terénního průzkumu je zjištění počtu zaparkovaných a odstavených vozidel v jednotlivých podokrscích v průběhu dne.

Sčítání vozidel proběhlo v průměrný pracovní den (St 21.4.2004 v 8, 12, 16 a 20 hodin. Údaje o počtech vozidel byly zaznamenávány do mapových podkladů obsahujících parkovací a odstavné plochy zjištěné v předchozí fázi.

5.4. Analýza stávajícího stavu

Zjištěné počty zaparkovaných a odstavených vozidel v jednotlivých okrscích, resp. jejich dílčích částech jsou přehlednou formou uvedeny ve spojnicových grafech. Spojnicové grafy znázorňují obsazenost parkovacích a odstavných ploch v průběhu dne v porovnání se stávající kapacitou parkovacích ploch. Sloupcové grafy informují o nejvyšším zjištěném počtu vozidel v podokrsku během a především o využití parkovacích ploch v této špičkové hodině.

Kapacita parkovacích ploch zahrnuje „oficiální“ parkovací plochy na terénu, tj. plochy jednoznačně určené k parkování, vyznačené svislým nebo vodorovným dopravním značením, tak i dopravním značením nevyznačená, nezakázaná stání. Dopravním značením nevyznačená, nezakázaná stání se v řešeném území vyskytují výjimečně a představují výhradně nevyznačená a nezakázaná stání podél komunikace při zachování dostatečného průjezdného profilu.

Nejvyšší zjištěné počty vozidel, kapacity stávajících ploch a deficit parkovacích ploch je uveden v příloze A.2 Tabulková část. Je zde vyčíslen deficit parkovacích ploch odpovídající kapacitě ploch zahrnující vyznačená i nevyznačená, nezakázaná stání. Na základě výše uvedeného tyto hodnoty vychází ze vzorku zjištěného průzkumem dne 21.4.2004.

Problematičnost jednotlivých okrsků, resp. dílčích částí (podokrsků) je zakreslena v příloze Situace - obsazenost ploch. Jednotlivé části řešeného území jsou dle sytosti barvy v této výkresové příloze členěny následovně:

- **část neproblematická** (celková kapacita nepřekročena)
- **část mírně problematická** (celková kapacita překročena méně než o 10 %)
- **část problematická** (celková kapacita překročena o 10 – 40 %)
- **část silně problematická** (celková kapacita překročena více než o 40 %)

Během analýzy stávajícího stavu bylo pracováno též s demografickými údaji o počtu obyvatel řešeného území převzatými ze studie Regenerace obytného souboru Šipší. Do výpočtů byly zahrnuty pouze počty obyvatel bytových domů (obyvatelé rodinných domů řeší parkování vozidel v převážné míře na vlastních pozemcích).

Pro každý podokrsek byl vyčíslen poměr počtu obyvatel bytových domů a nejvyššího zjištěného počtu vozidel. Uvedený ukazatel byl prohlášen za orientační stupeň automobilizace (Tabulková část). Do ukazatele nejsou zahrnuta vozidla odstavená v garážích nevytváří v řešeném území deficit.

Závěry analýzy stávajícího stavu:

- z hlediska dopravy v klidu je problematická centrální část řešeného území (podokrsky 2b, 3a, 3b, 3d)
- tato centrální část řešeného území byla vymezena pro řešení dopravy v klidu
- jedná se zde o zástavbu převážně vysokopodlažních bytových domů
- během průzkumu zde bylo zjištěno 852 vozidel ve špičkové hodině
- pro tato vozidla je k dispozici pouze 589 stání
- vzhledem k vysokému počtu obyvatel a nízké stávající kapacitě parkovacích ploch tak v problematických podokrscích připadá jedno parkovací stání na terénu na cca 8 obyvatel
- vozidla jsou ve vysoké míře odstavována před zástavbou podél servisních komunikací na požárních nástupních plochách a narušují tak možný zásah vozidel HZS, resp. příjezd vozidel záchranné služby
- z tohoto hlediska považujeme za zvláště závažnou situaci v podokrscích 2b a 3a a 3b
- většina parkovacích ploch (parkovišť) není vyznačena vodorovným dopravním značením
- vysoce kapacitní parkoviště u supermarketů jsou předimenzována – během provozní doby supermarketů využita nejvýše z 1/3, využití těchto ploch k odstavování vozidel obyvatel okolní zástavby ve večerních hodinách je zcela zanedbatelné
- v okrsku 4 se zástavbou RD nebyla zjištěna potřeba dalších parkovacích stání – obyvatelé RD odstavují vozidla převážně na vlastních pozemcích
- pro okrsky 1 a 5 s nízkopodlažní zástavbou bytových domů (novostavba) disponují dostatečnou kapacitou parkovacích ploch a z hlediska dopravy v klidu nejsou problematické
- orientační stupeň automobilizace pro řešené území se zástavbou bytových domů je uveden v tabulkové části pro každý podokrsek. Zjištěný orientační stupeň automobilizace v řešeném území nedosahuje průměrného stupně automobilizace v ČR (1:3,5). Orientační stupeň automobilizace je stanoven účelově pro potřeby této studie. Nižší stupeň automobilizace než je průměr pro ČR byl námi zjištěn i při dříve zpracovaných studiích dopravy v klidu – např. HK – jižní část (Moravské předměstí, Malšovice), HK – Věkoše, Pouchov a HK – Labská kotlina II. Do celostátního průměru se dále promítají osobní vozidla majitelů RD, odstavená na soukromých pozemcích a firemní vozidla.

5.5. Charakteristiky jednotlivých okrsků

5.5.1. Okrsek 1

Okrsek zahrnuje severní část řešeného území. Okrsek je navržen dle ÚPm pro zastavění ve své jižní části převážně bytovou výstavbou. **Okrsek 1 je** pro účely dopravního generelu v současné **době neproblematickou částí**. Pro výhledovou zástavbu je nutné zajistit dostatečný počet parkovacích míst na území okrsku 1 a nepočítat s využitím stávajících parkovacích míst v okolních okrscích.

5.5.2. Okrsek 2

Okrsek byl rozčleněn na 3 podokrsky.

Podokrsek 2a zahrnuje zástavbu 3 řad bytových domů v Severní části ulice Jana Palacha a v ulici Šandově. Dále je zde část školního pozemku. K podokrsku náleží 3 kapacitní parkovací plochy, které nejsou v plné míře využívány (využití pouze z cca 40%). Stávající kapacita parkovacích ploch na terénu je pro odstavování vozidel obyvatel bytových domů dostatečná. **Podokrsek 2a není problematický.**

Podokrsek 2b zahrnuje zástavbu vysokopodlažních domů podél ulice Studentů a Jana Zajíce. Dále jsou zde zahrnuty 2 velké parkovací plochy. Stávající kapacita parkovacích ploch je nedostatečná a byla překročena o 60%. Po naplnění parkovacích ploch jsou obsazovány hrany servisních komunikací před objekty a využívá se podélného stání u komunikací bez dodržení stanovené min. šířky průjezdu pro oba jízdní pruhy. **Podokrsek 2b je silně problematický.**

Zástavba podokrsku 2c se skládá z dvou bytových domů v ulici Jana Palacha a objektu ZŠ. Parkování je uskutečňováno v zálivu před bytovými domy. Stávající kapacita byla překročena o čtyři vozidla. Malá část vozidel je odstavována v profilu ulice J. Palacha. **Podokrsek 2b je mírně problematický.**

5.5.3. Okrsek 3

Okrsek byl rozdělen na 6 podokrsků.

Podokrsek 3a zahrnuje zástavbu vysokopodlažních bytových domů podél ulice Opletalova. Stávající kapacita parkovacích ploch je nedostatečná a byla překročena o 25%. Po naplnění parkovacích ploch jsou obsazovány hrany servisních komunikací před objekty. **Podokrsek 3a je problematický.**

Podokrsek 3b zahrnuje zástavbu podél ulice 17. listopadu. Vozidla jsou dále živelně odstavována podél všech volných hran komunikace i přes zákaz stání. Vzhledem k vysokému počtu obyvatel je stávající kapacita zcela nedostatečná a byla překročena během celého dne. Část vozidel je pravděpodobně odstavována v přilehlých podokscích. Stávající počet parkovacích míst jsou nedostatečný a kapacita ve špičkové hodině byla překročena o 98%. **Podokrsek 3b je silně problematický.**

V Podokrsku 3c se nachází supermarket Albert a Kaufland s vysoce kapacitními parkovišti – 106 stání. Tyto parkoviště jsou dle průzkumu předimenzovány - během provozní doby supermarketů bylo zjištěno využití pouze z cca 40%. Využití parkoviště k odstavování vozidel obyvatel okolní zástavby je zcela zanedbatelné – po konci provozní doby supermarketu pouze 11 vozidel. **Podokrsek 3c není problematický.**

Podokrsek 3d zahrnuje zástavbu bytových domů v ulici Ortenově. Stávající kapacita parkovacích ploch je nedostatečná a byla překročena o 27%. Po naplnění parkovacích ploch

jsou obsazovány hrany servisních komunikací před objekty. **Podokrsek 3d je problematický.**

V podokrsku 3e se nachází restaurace a objekt s kancelářskými prostory. Je zde dostatečně dimenzované parkoviště jenž nepřesahovalo ve špičkové době svoji kapacitu ani z 75%. **Podokrsek 3e není problematický.**

Podokrsek 3f obsahuje 3 vysokopodlažní bytové domy a bytové domy podél ulice Benešovi. Stávající kapacita byla překročena o 8 vozidel. Malá část vozidel je odstavována v profilu ulice Dolní. **Podokrsek 3f je mírně problematický.**

5.5.4. Okrsek 4

Okrsek 4 zahrnuje jižní část řešeného území - tzv. areál Lidka - navržen k zástavbě. Okrsek obsahuje ze zástavbu rodinných domů, služby (Zahradnictví, Pneuservis, Penny Market, ...) a budovu MěÚ a archivu. Parkoviště pro návštěvy MěÚ bylo ve špičkové hodině zaplněno z 95%, zde se ovšem jedná o krátkodobé stání. Obyvatelé RD odstavují vozidla převážně na vlastních pozemcích. V současné době okrsek nevykazoval deficit parkovacích míst. Pro zástavbu areálu Lidka je nutné navrhnout dostatečný počet parkovacích míst vzhledem k počet nově navrhovaných bytových jednotek. **Okrsek 4 není problematický.**

5.5.5. Okrsek 5

Okrsek 5 se skládá ze zástavby rodinných domů. Objekty jsou napojeny komunikacemi v ulicích Lučanská, Viničná, Spálená, Havířská stezka, Krátká, Sběrná, V zahrádkách a Dolní. Obyvatelé RD odstavují vozidla na vlastních pozemcích. **Okrsek 5 není problematický.**

6. Návrh opatření

6.1. Hlavní cíle návrhu

- hlavním cílem návrhu je provést návrh opatření, který by pokryl stávající a výhledový deficit odstavných a parkovacích stání
- návrh předložit jako systémové řešení pro celý obytný okrsek – pro celé území sídliště Šipší
- do návrhu promítnout rostoucí potřeby počtu stání na základě růstu stupně automobilizace
- do návrhu promítnout demografické údaje o vývoji počtu obyvatel sídliště
- doložit objednateli, že metoda přidávání určitého množství stání na relativně bezproblémových plochách je nesystémová a problém dopravy v klidu by se tímto způsobem nevyřešil, ale do budoucna by se dále zvyšoval
- v zájmu obyvatel sídliště a dotčených organizací by měl být funkční dopravní systém sídliště, zahrnující prvky pro dopravu v pohybu i v klidu
- tento návrh sleduje výše uvedený požadavek s ohledem na zajištění dopravní obslužnosti objektů (bezpečný a kultivovaný příjezd vozidel pro obyvatele, příjezd pro sanitní vozy, průjezd vozidel pro sběr odpadu), dále zajištění volných požárních nástupních ploch a zajištění potřebných kapacit pro odstavování a parkování vozidel
- podružným cílem návrhu je odstranění dopravních závad

6.2. Základní koncepce návrhu

- po projednání závěrů z analýzy průzkumů a po odsouhlasení základní koncepce řešení je návrh proveden v systémových variantách

• varianty jsou zároveň prezentovány jako možné a reálné zatěžovací stavy:

- a) **zatěžovací stav 0:**
 - jedná se o stávající stav rok 2004
 - stávající kapacita stání
 - stávající zjištěný počet vozidel v řešeném území
 - b) **zatěžovací stav I:**
 - jedná se o stav k roku 2004
 - stávající zjištěný počet vozidel v řešeném území
 - vyčíslení stávajícího deficitu stání
 - návrh opatření pro pokrytí deficitu **na terénu**
 - c) **zatěžovací stav II:**
 - jedná se o stav k roku 2015
 - výhledový odvozený počet vozidel v řešeném území
 - vyčíslení výhledového deficitu stání
 - návrh opatření pro pokrytí deficitu **v objektech a na terénu**
- návrh na pokrytí deficitu je ověřen v podrobné situaci v měřítku 1:1.000 a je záměrně systémově členěn na variantu s pokrytím na terénu a na variantu s pokrytím v hromadných parkovacích objektech
 - bylo prokázáno, že výhledový (II. zatěžovací stav) je možné pokrýt výhradně při použití parkovacích objektů
 - zdůvodnění: orientační celkový rozměr plochy pro pokrytí výhledového deficitu (II. zatěžovací stav) činí: deficit 660 stání * 17 m²/1 stání = cca 1,1 ha
 - takto rozměrnou plochu není možné při požadavcích na zachování ploch zeleně v sídlišti získat

• pro návrh byla vytýčena následující strategie a tyto základní okrajové podmínky:

- a) zvýšení nabídky stání na terénu pro zatěžovací stav I. bude realizováno výhradně návrhem na zkapacitnění stávajících ploch, které bude zajištěno stavebními úpravami a změnou organizace dopravy
- b) návrhy budou provedeny převážně na plochách, které jsou určeny pro funkci dopravy v pohybu i v klidu už ve stávajícím stavu, tzn. bude respektováno stávající funkční členění ploch v sídlišti
- c) úpravy budou navrhovány pouze na těch plochách, kde nárůst kapacity stání bude efektivní (pro dosažení tohoto cíle byl stanoven následující parametr: **nárůst počtu stání o min. cca 20-30%**)
- d) drobné zásahy do ploch zeleně podél stávajících komunikací a objektů je třeba vzít na vědomí, neboť úkolem této studie je **pokrýt deficit 275 stání pro stávající stav a 660 stání pro výhled**, tyto zásahy budou vždy kompenzovány výsadbou nových stromů v počtech převyšujících kácení stromů stávajících
- e) pro návrh jsme dále uplatnili tyto úvahy:
 - není bezpodmínečně nutné pokrývat celých 100% deficitu
 - protože část obyvatel ze setrvačnosti nezmění své chování
 - určitou omezenou část stání, která nejsou v rozporu s obecně platnými předpisy lze strpět mimo oficiální parkoviště

- v návrhovém období hledat možnosti, jak zvýšit atraktivitu stávajících nevyužívaných kapacitních ploch, realizovaných u objektů Kaufland, Albert a Penny market
- f) pro účely znázornění základní koncepce návrhu byl vyhotoven výkres, redukující řešené území do problematických podokrsků (2c,2b,3a.3b,3d) kde je proveden vlastní návrh opatření
- g) zbývající podokrsky, vyhodnocené jako neproblémové, nejsou pro zjednodušení do kalkulace potřeb stání a návrhu zahrnuty (viz následující tabulka)

Zatěžovací stav I – pokrytí stávajícího deficitu (rok 2004)

Návrh opatření pro zatěžovací stav I, tj. pro stávající stav vychází z průzkumu a analýzy stávajícího stavu. Kapacity parkovacích ploch pro zatěžovací stav I jsou uvedeny v příloze Tabulková část.

- I. zatěžovací stav řeší deficit parkovacích a odstavných stání zjištěný vyhodnoceným průzkumem provedeným v dubnu 2004
- návrhy jsou provedeny pro podokrsky problematické, tj. 2c, 2b, 3a, 3b, 3d
- návrhy jsou provedeny výhradně na terénu

Zatěžovací stav II – pokrytí výhledového deficitu (rok 2015)

Zatěžovací stav 2 je navržen pro nárůst počtu vozidel v důsledku zvyšujícího se stupně automobilizace. Počet obyvatel na sídlišti se nezvýší.

Dle údajů čerpaných z dopravních generelů a podkladů ze ŘSD ČR činí:

- **stávající stupeň automobilizace v ČR 1 : 3,5**
- **výhledový stupeň automobilizace v ČR pro rok 2015 1 : 2,6**

Nárůst stupně automobilizace pro rok 2015 v ČR vzhledem k současnému stavu lze tedy vyčíslit poměrem $3,5/2,6=1,35$. Uvedený nárůst automobilizace platí pro ČR jako celek. Pro další postup v řešeném území předpokládáme, že se stávající, v řešeném území zjištěný orientační stupeň automobilizace ve výhledu změní ve stejném poměru.

V řešeném území dále předpokládáme shodný počet obyvatel v roce 2004 a 2015 – dle sdělení pořizovatele studie je v území v zatěžovacím stavu 2 uvažováno se střešní nástavbou na jediném objektu. Toto zvýšení počtu obyvatel pro výpočtový rok 2015 (15 dalších obyvatel) je oproti celkovému počtu obyvatel řešeného území zcela zanedbatelné, a proto předpokládáme počet obyvatel shodný v roce 2004 a 2015.

Za výše uvedeného předpokladu lze koeficient růstu stupně automobilizace 1:3,5 vztáhnout přímo ke stávajícímu počtu vozidel v částech podokrsků vymezených dle přílohy Analytický výkres. Námí zjištěný orientační stupeň automobilizace má potom pouze informativní charakter a do výpočtu zatěžovacího stavu II nevstupuje.

Počet vozidel pro zatěžovací stav II (rok 2010, stávající počet obyvatel) byl tedy stanoven pronásobením stávajícího počtu obyvatel a koeficientu růstu stupně automobilizace 1:3,5.

- II. zatěžovací stav řeší výhledový deficit parkovacích a odstavných stání zjištěný přepočtem na rok 2015 výsledku průzkumu provedeného v dubnu 2004
- návrhy jsou rovněž provedeny pro okrsky problematické, tj. 2c, 2b, 3a, 3b, 3d
- velikost výhledového deficitu je cca dvojnásobná proti roku 2004 a proto je návrh řešen již výlučně v parkovacích objektech (plochy na terénu jsou v podstatě vyčerpány v řešení I. zatěžovacího stavu)
- vzhledem k náročnosti výstavby parkovacích objektů tyto musejí mít význam a využití minimálně pro celé podokrsky

6.2.1. Dopravní systém sídliště

Komunikační síť je dána hlavními sběrnými komunikacemi I/2 (ulice Masarykova) a ulicí Benešovou dále silnicemi III/332 2 a III/332 1. Nově je navržena severní tangenta dle územního plánu s napojením na silnici III/332 2 KH - Kaňk a s propojením pomocí okružní křižovatky (OK) se silnicí III/332 1. S variantním řešením odsunutí komunikace na severní okraj navrhované zástavby a napojení na silnici III/332 2 pomocí OK. Dále jsou navrženy hlavní obslužné komunikace - páteřní komunikace pro vstup a výstup ze sídliště ulicemi Lučanská, Havířská stezka, Jana Zajíce a Opletalova. Tyto ulice budou také sloužit pro průjezd vozidel MHD. Je zde navrženo dle územního plánu propojení ulice Lučanské na ulici Masarykovu a Benešovu pomocí OK. Variantně je ponecháno stávající propojení ulice Sběrné na ulici Benešovu. Dále je navrženo doplnění OK v centru sídliště na křížení ulic 17. listopadu, Jana Zajíce, Studentů. Dále je navržena přestavba stávající křižovatky Opletalova - Ortenova na okružní křižovatku. Ostatní komunikace uvnitř sídliště jsou navrženy jako obslužné. Ulice 17. listopadu je jednosměrná směrem dolů. Ulice Ortenova je v úseku od ulice 17. listopadu k ulici Lučanské navržena k zjednosměrnění.

6.2.2. Doprava v klidu

6.2.2.1. Varianta 1 - doplnění stávajících ploch na terénu

V návrhu jsou vybrány plochy na terénu vhodné ke zkapacitnění stávajících parkovacích ploch. Jedná se o rozšíření stávajících parkovacích ploch nebo reorganizace parkování. Dále jsou navrhovány plochy vhodné k nové výstavbě parkovacích ploch.

6.2.2.2. Varianta 2 - vybudování podzemních parkovacích objektů

Varianta 2 se vyznačuje návrhem podzemních parkovacích objektů s ponecháním stávajících parkovacích ploch bez větších změn. Umístění podzemních parkovacích ploch je v převážné míře dle ÚPm. Tyto objekty by měli sloužit především obyvatelům nejbližších obytných domů s docházkovou vzdáleností do objektu cca 2 min.

6.2.2.3. Varianta 3 - velké parkovací objekty

Varianta 3 předpokládá vybudování dvou centrálních parkovacích objektů o větším počtu parkovacích míst, tak aby byl pokryt i výhledový deficit. Docházková vzdálenost do těchto objektů je cca 5 min. Jeden z objektů je navržen v severní části u křižovatky ulic Opletalova a Jana Zajíce. Druhý objekt je navržen u jižní části ulice Lučanské.

6.3. Podrobný návrh

6.3.1. Návrh komunikací

Návrh komunikací je proveden dle dopravního systému. Hlavní páteřní komunikace vedou ulicemi Lučanská, Havířská stezka, Jana Zajíce a Opletalova a jsou navrženy v kategorii MO 8 a MO 7 jako místní obslužné. Ulice Opletalova je na ulici Ortenovu napojena okružní křižovatkou. Dále je navržena nová okružní křižovatka ulic 17. listopadu, Havířská stezka, Studentů a Jana Zajíce. Z této křižovatky je navrženo nové propojení ulice Jana Zajíce na Opletalovu. Ulice Lučanská je propojena na ulici Masarykovu a Benešovu pomocí nové OK.

Ulice 17. listopadu je navržena jako jednosměrná směrem dolů k ulici Ortenově. Vjezd do této ulice je navržen bezpečným způsobem pomocí nově navržené MOK na ulici Jana Zajíce ze všech směrů. Pohyb z kopce dolů vyvolává menší energetickou náročnost zejména při pomalých jízdách při hledání místa pro odstavení vozidla. Výjezd z ulice 17. listopadu je možný do obou směrů ulice Ortenovy, která je v návrhu zjednosměrněna od křižovatky s ulicí 17. listopadu a v této křižovatce dochází pouze k jedinému koliznímu bodu.

Ulice Ortenova je v úseku od ulice 17. listopadu k ulici Lučanské navržena jednosměrně.

6.3.2. Trasy MHD

Je navrženo nové vedení trasy MHD ulicemi Lučanská, Havířská stezka, Jana Zajíce a Opletalova. Jsou navrženy nové polohy zastávek. Jedna na vstupu do sídliště v ulici Lučanské další v centrální části u OK na ulici Jana Zajíce a Havířská stezka. Další zastávka je navržena u vstupu do sídliště na ulici Opletalově. Docházkové vzdálenosti takto umístěných zastávek pokrývají celé území sídliště Šipší. Variantně zůstává vedení tras ulicí Sběrou se stávajícím umístěním zastávek na ulici Sběrné.

6.3.3. Křižovatka Benešova / Masarykova/ Lučanská

Je navržena dle ÚPm nová okružní křižovatka ulic Benešova, Masarykova, Lučanská. Křižovatka je navržena jako malá okružní s průměrem $D = 40$ m s jednopruhovým okružním pásem a jednopruhovými vjezdy a výjezdy. Do křižovatky je připojeno pět ramen umožňujících vjezd i výjezd.

6.3.4. Křižovatka Havířská stezka / Studentů / J. Zajíce / 17.listopadu

Na místě stávajícího propojení ulic Havířská stezka, Studentů, Jana Zajíce, 17. listopadu a stávající parkovací plochy je navržena malá OK. Křižovatka je navržena o průměru $D = 32$ m s jednopruhovým okružním pásem a jednopruhovými vjezdy a výjezdy. Do křižovatky jsou napojeny všechny ulice.

6.3.5. Křižovatka Opletalova / Ortenova

Na místě stávajícího propojení ulic Opletalova, Ortenova a vjezdu na stávající parkovací plochy u Kauflanadu je navržena malá OK. Křižovatka je navržena o průměru $D=22$ m s jednopruhovým okružním pásem a jednopruhovými vjezdy a výjezdy. Do křižovatky jsou napojeny všechny ulice.

6.3.6. Doprava v klidu

6.3.6.1. Podokrsek 2b

- stávající počet míst: 190 stání
- stávající deficit: 114 stání
- výhledový deficit: 220 stání
- návrh pro stav: +204 nových stání na terénu
 - zkapacitnění a rozšíření stávajícího parkoviště u křižovatky ulic Opletalova a J. Zajíce
 - nové uspořádání ulice J. Zajíce s kapacitním parkováním v zálivech pro kolmé a podélné parkování
 - doplnění zálivů pro kolmé parkování podél ulice Studentů
 - doplnění zálivů pro kolmé parkování podél ulice Havířská stezka
- návrh pro výhled: 80 nových stání v podzemních garážích
 - návrh dvou objektů podzemních garáží ve vnitroblocích vysokopodlažní zástavby u ulice Studentů

6.3.6.2. Podokrsek 3a

- stávající počet míst: 159 stání
- stávající deficit: 40 stání
- výhledový deficit: 110 stání
- návrh pro stav: +37 nových stání na terénu
 - návrh nových parkovacích zálivů pro kolmé stání u servisních komunikací před obytnými domy
 - část stávající kapacity parkovacích míst v ulici Opletalově je odebrána návrhem komunikací napojujících výhledové území v okrsku 1
 - doplnění zálivů pro kolmé parkování podél ulice Studentů
 - doplnění zálivů pro kolmé parkování podél ulice Havířská stezka
- návrh pro výhled: +80 nových stání v podzemních garážích
 - návrh objektu podzemních garáží pod stávajícím hřištěm

6.3.6.3. Podokrsek 3b

- stávající počet míst: 63 stání
- stávající deficit: 62 stání
- výhledový deficit: 110 stání
- návrh pro stav: +118 nových stání na terénu
 - v tomto okrsku je pravděpodobně vyšší deficit, než byl teoreticky odvozen z důvodu nemožnosti odstavení vozidel vzhledem k omezeným prostorovým možnostem okrsku

- po zjednosměrnění ulice 17.listopadu je navržena reorganizace stání v ulici
- kolmá stání byly nahrazeny šikmými a naproti vyznačeny zálivy pro podélné parkování
- dále doplnění zálivů pro kolmé parkování v ulici Ortenově
- návrh pro výhled: +200 nových stání v podzemních garážích
 - návrh čtyř objektů podzemních garáží za obytnými domy na J straně ulice 17. listopadu

6.3.6.4. Souhrn za podokrsky 2b,3a,3b

- stávající počet míst: 412 stání
- stávající deficit: 216 stání
- výhledový deficit: 440 stání
- návrh pro stav: +359 nových stání na terénu
- návrh pro výhled: +360 nových stání v podzemních garážích

6.3.6.5. Podokrsek 2c

- stávající počet míst: 69 stání
- stávající deficit: 4 stání
- výhledový deficit: 30 stání
- návrh pro stav: +37 nových stání na terénu
 - zkapacitnění o 37 míst je provedeno návrhem oboustranných kolmých stání před v ulici Jana Palacha
 - návrh je proveden s ohledem na výhledovou potřebu parkovacích míst

6.3.6.6. Podokrsek 3d

- stávající počet míst: 177 stání
- stávající deficit: 47 stání
- výhledový deficit: 120 stání
- návrh pro stav: 78 nových stání na terénu
 - zkapacitnění a rozšíření stávající plochy před vysokopodlažními domy a nové uspořádání příjezdové ulice Na studních
 - zkapacitnění a nové uspořádání plochy mezi čtyřpodlažními bytovými domy
 - dále doplnění zálivů pro šikmé, kolmé a podélné parkování v ulici Ortenově
- návrh pro výhled: +0 nových stání v podzemních garážích
 - část deficitu může řešit nevyužívaná plocha u prodejny Kaufland a parkovací plocha v okrsku 3e

6.3.6.7. Podokrsek 3f

- stávající počet míst: 153 stání
- stávající deficit: 8 stání
- výhledový deficit: 70 stání
- návrh pro stav: 0 nových stání na terénu
 - část deficitu může řešit nevyužívaná plocha u prodejny Penny Market a parkovací plocha v okrsku 3e

6.4. Návrh etapizace výstavby

- na základě požadavku objednatele je předložen návrh řešení dopravní infrastruktury sídliště do stavebních etap
- členění do etap je směrné
- doporučujeme rozsah 1. etapy považovat za závazný
- členění je patrné z přílohy č. 2.4 Situace – návrh etapizace výstavby
- OK Na Špicích bude sdruženou investicí ŘSD ČR Správa SČK a Města Kutná Hora

6.5. Návrh 1. etapy realizace

6.5.1. Rozsah 1. etapy

6.5.1.1. Stavební úpravy

- vybudování okružní křižovatky ulic Havířská stezka, Studentů, Jana Zajíce, 17. listopadu
- rekonstrukce ulice Jana Zajíce
- vybudování nových odstavných a parkovacích stání v ulici J. Zajíce
- úprava tras MHD
- vybudování oboustranných zastávek MHD
- úpravy pěších ploch
- úpravy parteru
- úpravy zeleně
- příslušný rozsah nutných úprav inženýrských sítí

6.5.1.2. Organizační opatření

- zjednosměrnění ulice 17. listopadu
- vymezení ploch pro nová odstavná a parkovací stání
- provedení svíslého a vodorovného dopravního značení

6.5.2. Přínosy 1. etapy

- stávající počet stání v území dle rozsahu 1. etapy (kapacita) 135 stání
- stávající počet zjištěných vozidel v území dle rozsahu 1. etapy (obsazenost) 205 stání
- navržený počet stání v území dle rozsahu 1. etapy (navržená kapacita) 255 stání
- nárůst kapacity 120 stání

6.5.3. Hrubý odhad investičních nákladů

- ◆ Stavební úpravy cca 8-10 mil Kč
- ◆ Organizační opatření cca 0,5 mil Kč

7. Projednání studie

- ◆ Základní koncepce zpracování díla s objednatelem
- ◆ 1. Koncept 1. fáze (zápis 19.5.2004)
- ◆ 2. Koncept 2. fáze (zápis 8.6.2004)
- ◆ 3. souhrn připomínek z projednání konceptu 30.7.2004
- ◆ projednání konceptu v ZM Kutná Hora 14.9.2004
- ◆ 4. schválení koncepce Generelu dopravy v ZM Kutná Hora (souhrn připomínek) 14.9.2004
- ◆ 5. zápis o vyhodnocení připomínek před vyhotovením čistopisu 17.12.2004

8. Závěrečná doporučení

- ◆ doporučujeme připravit investiční záměr pro realizaci 1. etapy opatření ke zlepšení dopravní obslužnosti a dopravy v klidu na sídlišti
- ◆ pořídit geodetické podklady a zajistit průběhy stávajících inženýrských sítí
- ◆ zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí a následně další etapy PD
- ◆ v předstihu před zahájením stavebních úprav v ulici Jana Zajíce realizovat organizační opatření v ulici 17. listopadu s návrhem dopravního značení

A.2. Tabulková část

A.3. Grafy obsazenosti ploch