



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



MĚSTO
LITVÍNŮV



Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova

NÁVRHOVÁ ČÁST – 2. AKTUALIZACE ÚNOR 2019



ACCENDO
VĚDECKO-VÝZKUMNÝ ÚSTAV



ZADAVATEL:

Statutární město Most

Zastoupeno: Mgr. Jan Paparega, primátor města
Radniční 1, 434 01 Most



PARTNER:

Město Litvínov

Zastoupeno: Mgr. Kamila Bláhová, starostka
náměstí Míru 11, 436 01 Litvínov



ZPRACOVATEL:

ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.

Zastoupen: Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D., ředitel vědecko-výzkumného ústavu
Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava

Tel.: +420 596 112 649

Web: accendo.cz

E-mail: info@accendo.cz



ACCENDO je členem PAAC CONSORTIUM

UDIMO spol. s r.o.

Zastoupen: Ing. Pavel Roháč, jednatel
Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava

Tel.: +420 596 139 112

Web: udimo.cz

E-mail: info@udimo.cz



Projekt „Zefektivnění plánování úřad v oblasti dopravy“ je spolufinancován Evropskou unií v rámci Operačního programu Zaměstnanost a Ministerstvem práce a sociálních věcí.

Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002787

OBSAH

1. Úvod	6
2. Strategie - Scénáře mobility	7
2.1 Cíle Plánu mobility	7
2.2 Východiska	8
3. Doporučený reálně optimistický scénář	14
4. Management mobility, organizování dopravy	17
5. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace	19
5.1 Město Most	19
5.1.1 Návrh základního komunikačního systému města	19
5.1.2 Přehled opatření a návrh etapizace dostavby komunikační sítě	23
5.1.3 Organizace a řízení dopravy, využití telematických systémů	30
5.2 Město Litvínov	32
5.2.1 Návrh základního komunikačního systému města	32
5.2.2 Přehled opatření a návrh etapizace dostavby komunikační sítě	35
5.2.3 Organizace a řízení dopravy, využití telematických systémů	40
6. Veřejná hromadná doprava, včetně železnice a vazeb na IDS ústeckého kraje	42
6.1 Rozvoj IDS Ústeckého kraje	42
6.2 Město Most, rozvoj MHD, železnice a VLD	43
6.2.1 Přehled opatření a návrh etapizace rozvoje VHD	52
6.2.2 Park and Ride a Bike and Ride Most	54
6.3 Město Litvínov, rozvoj MHD, železnice a VLD	55
6.3.1 Přehled opatření a návrh etapizace rozvoje VHD	55
6.3.2 Park and Ride a Bike and Ride Litvínov	58
7. Doprava v klidu (statická doprava)	60
7.1 Město Most	61
7.1.1 Centrum města	61
7.1.2 Lokality bydlení Most	65
7.1.3 Systémy carsharing a K+R	70
7.1.4 Návrh opatření dopravy v klidu, etapizace rozvoje	71
7.2 Město Litvínov	73
7.2.1 Centrum města	73
7.2.2 Lokality bydlení Litvínov	76
7.2.3 Systémy carsharing a K+R	80
7.2.4 Návrh opatření dopravy v klidu, etapizace rozvoje	81
7.3 Příklady parkovacích garáží	83
8. Cyklistická doprava	84
8.1 Koncepce řešení, příklady uspořádání	84
8.1.1 Hlavní dopravní prostor	85

8.1.2	Přidružený dopravní prostor.....	87
8.1.3	Řešení křižovatkových úseků.....	89
8.1.4	Zatřídění navržených tras.....	90
8.2	Město Most.....	90
8.2.1	Základní síť cyklistické dopravy.....	92
8.2.2	Páteřní cyklistická síť.....	93
8.2.3	Podpora rozvoje cyklistické dopravy.....	95
8.3	Město Litvínov.....	95
8.3.1	Základní síť cyklistické dopravy.....	97
8.3.2	Páteřní cyklistická síť.....	98
8.3.3	Podpora rozvoje cyklistické dopravy.....	100
8.4	Bike-sharing.....	100
8.5	Bike and Ride.....	101
9.	Pěší doprava.....	102
9.1	Koncepce řešení.....	102
9.1.1	Základní strategické cíle Národního rozvojového programu mobility pro všechny.....	103
9.1.2	Opatření Národního rozvojového programu mobility pro všechny.....	103
9.1.3	Hodnocení současného stavu bezbariérové sítě.....	104
9.1.4	Trasa a obruba.....	105
9.1.5	Přechod, místo pro přecházení/přejezd.....	106
9.1.1	Zastávky VHD.....	106
9.2	Město Most.....	106
9.2.1	Významné lokality a cíle občanské vybavenosti.....	108
9.2.2	Základní síť pěší bezbariérové dopravy.....	115
9.2.3	Opatření pro zlepšení bezpečnosti a řešení bezbariérovosti pěších tras.....	123
9.3	Město Litvínov.....	125
9.3.1	Významné lokality a cíle občanské vybavenosti.....	126
9.3.2	Základní síť pěší bezbariérové dopravy.....	130
9.3.3	Opatření pro zlepšení bezpečnosti a řešení bezbariérovosti pěších tras.....	138
9.4	Shrnutí.....	138
10.	Dopravní model.....	139
10.1	Vnitřní struktura modelu.....	139
10.1.1	Dopravní oblasti a zonální data.....	139
10.1.2	Dopravní síť.....	139
10.1.3	Dopravní módy.....	139
10.1.4	Přepravní vztahy a objemy, modelový čas.....	140
10.2	Tvorba modelu, kalibrace a validace.....	140
11.	Vliv dopravy na životní prostředí.....	142
11.1	Posouzení imisní zátěže dle návrhu uvažovaného rozvoje dopravy.....	142

11.2	Posouzení hlukové zátěže dle návrhu uvažovaného rozvoje dopravy	143
11.3	Nízkoemisní zóny	146
11.4	Čistá mobilita	148
11.5	Program zlepšování kvality ovzduší	151
12.	Návrh akčního plánu	152
12.1	Město Most	152
12.2	Město Litvínov	155
13.	Návrh a sledování indikátorů	157
13.1	Indikátory výsledku a účinku	157
13.2	Indikátory výstupu a vstupu	158
14.	Připomínky a jejich vypořádání	158
15.	Externí finanční zdroje	171
15.1	Evropské strukturální a investiční fondy a programy	171
15.1.1	Operační program Doprava	171
15.1.2	Integrovaný regionální operační program	171
15.1.3	Integrovaná územní investice	171
15.1.4	Program spolupráce Interreg CENTRAL EUROPE	172
15.2	Státní fond dopravní infrastruktury	172
15.2.1	Zvyšování bezpečnosti	172
15.2.2	Cyklistické stezky	172
15.2.3	Křížení komunikací	173
15.2.4	Projektové činnosti	173
15.3	Státní fond životního prostředí	173
15.3.1	Národní program Životní prostředí	173
15.4	Ústecký kraj	174
15.4.1	Program obnovy venkova 2017 (pro obce do 2 000 obyvatel)	174
15.5	Rozpočet města	174
16.	Naplňování plánu mobility	176
16.1	Návrh stanovení kompetencí procesu	176
16.2	Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů	178

1. ÚVOD

Doprava je jedním z faktorů, který utváří město a zajišťuje jeho životaschopnost. V současnosti doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející sektory národního hospodářství. Zároveň je ale také největším zdrojem emisí skleníkových plynů. Proto je nezbytné, v souladu s cíli dokumentu „Evropa 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“, hledat řešení, která zmírní nežádoucí vlivy dopravy, ale zároveň nebudou mít negativní vliv na ekonomiku a mobilitu obyvatel.

Plán udržitelné městské mobility (dále též Plán mobility) pro města Most a Litvínov se stane strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků v obou městech a jejich spádovém okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Plán mobility komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem,lepší účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě a sníží se negativní vlivy dopravy na životní prostředí.

Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji měst, pracuje s nimi tak, aby všechny aktivity Plánu mobility směřovaly ke zlepšení kvality života.

Plán mobility tvoří část analytická a část návrhová.

Cílem **Návrhové části** je zpracovat návrh rozvoje dopravy ve městě na základě provedených analýz. Součástí je také návrh řešení identifikovaných problémů a zpracování dopravních prognóz do roku 2030, finanční plán, akční plán zahrnující seznam projektů a aktivit k budoucí realizaci.

Na Analytickou část tak navazuje Návrhová část Plánu mobility, která popisuje možné a žádoucí zásahy, které by se měly na řešeném území realizovat. Při tvorbě návrhové části bude reagováno na identifikované silné a slabé stránky města ze SWOT analýz s přihlédnutím k možným příležitostem a hrozbám dalšího rozvoje. Do zpracování Návrhové části byly zapojeny odborné pracovní skupiny, jejichž členy jsou klíčoví aktéři a subjekty v regionu.

2. STRATEGIE - SCÉNÁŘE MOBILITY

Na Analytickou část navazuje Návrhová část Plánu mobility, která popisuje možné a žádoucí zásahy, které by se měly na řešeném území realizovat. Výchozím podkladem návrhové části je příprava tzv. Strategie a Scénářů mobility.

Strategie dopravní soustavy, resp. dopravních systémů, slouží k prvotnímu vytýčení směru dalšího rozvoje území v dlouhodobém horizontu. Na základě toho jsou následně rozpracovávána opatření, která upřesňují naplňování strategie. V rámci zpracování návrhové části, následně ze strany zpracovatele, řídicí skupiny a pracovních skupin dochází k hodnocení a následným úpravám, korekcím/modifikacím navrhovaných opatření, aby co nejvíce odrážely reálné cíle dokumentace a finanční možnosti obou měst.

V úvodu Strategie jsou tvořeny tzv. Scénáře mobility, které nastavují rámec budoucího směřování vývoje na základě analytických poznatků výchozího stavu a expertních odhadů možných změn (*viz Analytická část*). Jelikož se jedná o prvotní krok v naplňování stanovených cílů, je nutné tyto scénáře vnímat jako „odrazový můstek“ pro návrhovou část.

2.1 CÍLE PLÁNU MOBILITY

Cíle požizované dokumentace za město Most byly stanoveny komisí dopravního a regionálního rozvoje a schváleny na zasedání rady města Mostu dne 12. 11. 2015 usnesením č. RmM/1265/23/2015.

Jedná se o následující cíle:

- 1) *vytvoření podmínek pro udržení vysokého podílu MHD na dělbě přepravní práce,*
- 2) *vytvoření podmínek pro zvýšení podílu cyklistické a pěší dopravy na dělbě přepravní práce,*
- 3) *snižování podílu individuální dopravy ve městě,*
- 4) *jasné určení komunikačních tahů ve městě,*
- 5) *zlepšit bezpečnost a plynulost silniční dopravy,*
- 6) *snížit znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, spotřebu energie a znečištění hlukem,*
- 7) *zlepšit vývoj parkovací politiky, atraktivnost a kvalitu městského prostředí.*

Cíle požizované dokumentace za město Litvínov jsou stanoveny odborem investic a regionálního rozvoje, v souladu s připravovaným Programem rozvoje města Litvínova a byly schváleny na zasedání zastupitelstva města Litvínova dne 24. 9. 2015 usnesením č. Z/298/08.

Jedná se o následující cíle:

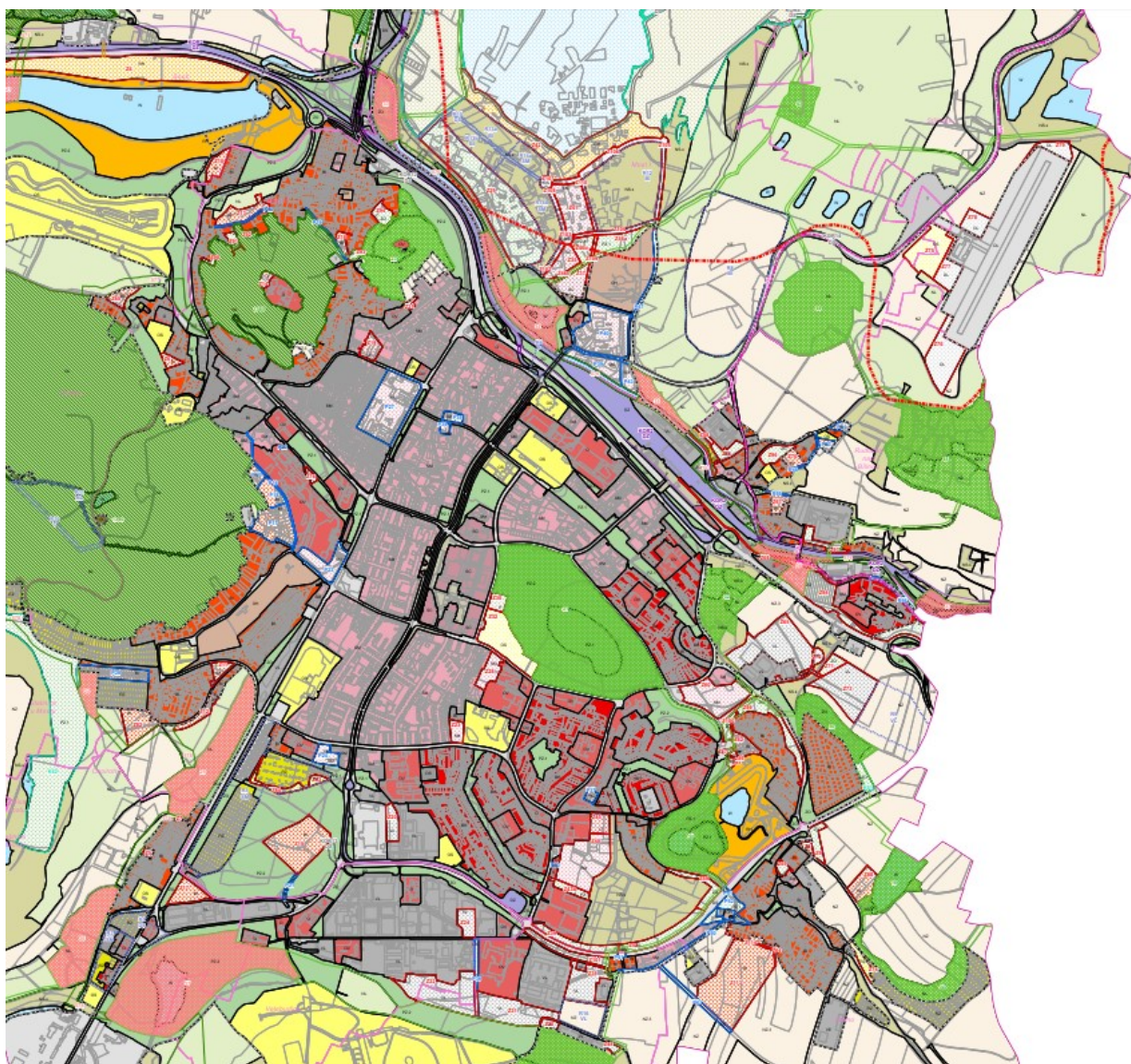
- 1) *kvalitní dopravní infrastruktura - rekonstrukce a modernizace stávající dopravní sítě,*
- 2) *zvýšení bezpečnosti dopravy ve městě,*
- 3) *zkapacitnění I/27,*
- 4) *zvýšení počtu parkovacích míst a ploch,*
- 5) *podpora dálkové dopravy,*
- 6) *spolupráce při modernizaci železniční dopravy (úpravy dopravního terminálu),*
- 7) *zkvalitnění MHD.*

2.2 VÝCHODISKA

ROZVOJ A URBANIZACE ÚZEMÍ

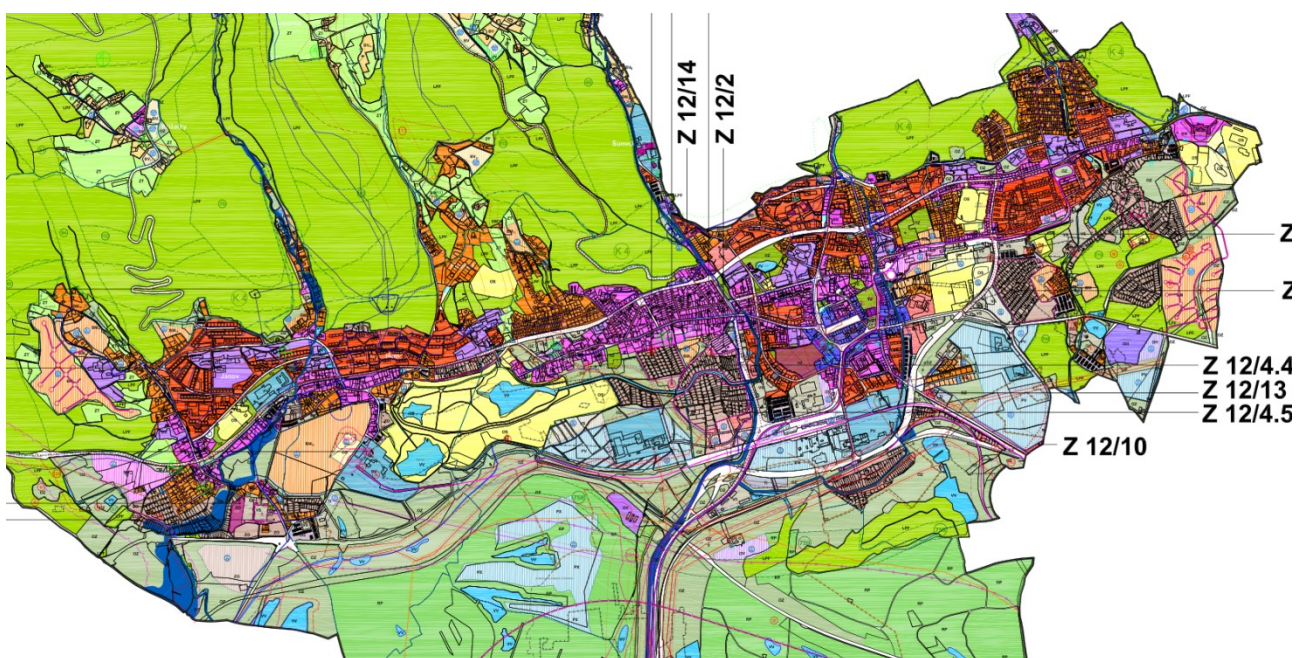
Pro účely zpracování Plánu mobility byly využity ÚP měst Mostu a Litvínova, ZÚR Ústeckého kraje a další již existující strategické, koncepční a jiné dokumenty zaměřené na dopravní problematiku ve městech Most a Litvínov, které byly podrobeny analýze.

Území statutárního města Most je z urbanistického hlediska charakteristické zejména bytové domy panelového typu s vysokou koncentrací obyvatel v sídlištích a rozmístěním rozhodujících průmyslových kapacit na hranicích města. Tomu byla přizpůsobena poměrně velkorysá dopravní kostra města, zejména co se týká infrastruktury pro automobilovou dopravu. Dříve příznivé řešení se jednoznačně stává budoucím rizikem, tím spíše, že stejně velkorysá řešení veřejné osobní dopravy ve formě tramvajové dopravy nebyla naplňována. Dle konceptu ÚP města bude probíhat dostavba území středněpodlažní zástavbou a rozvoj individuálního bydlení spíše v okrajových lokalitách města. Výrazný rozvoj se předpokládá v oblasti jezera Most. Obecně se dají s rozvojem území očekávat zvýšené dopravní nároky, především pak v dopravě individuální. Proto je nezbytné zvyšovat kvalitu MHD zejména v lokalitách vícepodlažní zástavby, přičemž odpovídající kvalitu nabídky by bylo možné v těchto lokalitách zajistit zejména v případě rozvoje tramvajové dopravy.



Obrázek 1: Koncept návrhu ÚP Most, výřez hlavního výkresu

Město Litvínov je charakteristickým sídlem, vázaným na industrializovaný prostor podkrušnohorské pánve. Urbanistická struktura vychází ze současně zastavěného území městského charakteru Horní Litvínov, Chudeřín, Hamr a Janov, na území Lounice, Křížatky a Šumná zůstane zachován venkovský charakter osídlení. V oblastech Dolní Litvínov, Záluží a Růžodol se budou dále rozvíjet průmyslové činnosti, zejména intenzifikací využití stávajících průmyslových ploch. Koncepce územního plánu předpokládá rozvoj obytných ploch uvnitř současně zastavěného území a na nových plochách zastavitelného území, které na současně zastavěné území navazují. V těchto plochách se přednostně předpokládá rozvoj individuálního bydlení, jejich situování je spíše v okrajových lokalitách města, což bude vyvolávat zvýšené dopravní nároky, především v dopravě individuální. Text z ÚP „Dopravní kostra řešeného území bude posílena zkapacitněním silnice I/27 od Mostu“. Přestože se jedná o záměr vyvolaný bezpečností v dotčené lokalitě, jde o výraznou podporu automobilové dopravy a v tomto kontextu je zcela nezbytná modernizace tramvajové dopravy, která v rozhodující míře zajišťuje obsluhu území a spojení měst Mostu a Litvínova veřejnou hromadnou dopravou.



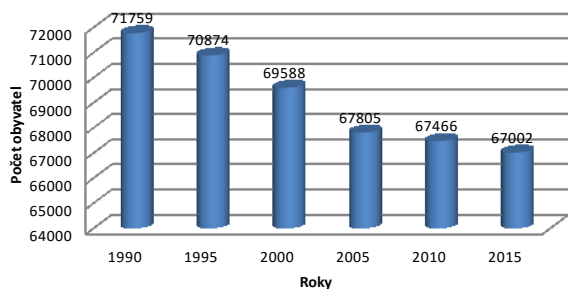
Obrázek 2: Návrh ÚP města Litvínova, po změně číslo 12

Urbanisticky specifickým územím je areál Chempark v Záluží u Litvínova (spadá do správního území ORP 3 Litvínov) a přilehlá průmyslová území zejména v Dolním Jiřetíně. Toto území leží mezi Mostem a Litvínovem, se kterými je propojen především silnicí I/27 a tramvajovou tratí. Je to areál, kde vedle Unipetrolu sídlí desítky významných chemických a servisních firem, působí zde téměř 200 firem se skoro 7000 zaměstnanci. Území zabírá 8,23 km², je zde 1150 budov. Probíhá zde intenzivní rozvoj území podpořený investicemi do nových chemických technologií a navazujících procesů v hodnotě mnoha miliard Kč.

DEMOGRAFICKÝ VÝVOJ, MIGRACE OBYVATEL

Vývoj počtu obyvatel ve městě Most

(Zdroj: ČSU, stav k 31.12.)



Vývoj počtu obyvatel města (celkový přírůstek) je přímo ovlivňován hodnotami přirozeného přírůstku a migrací.

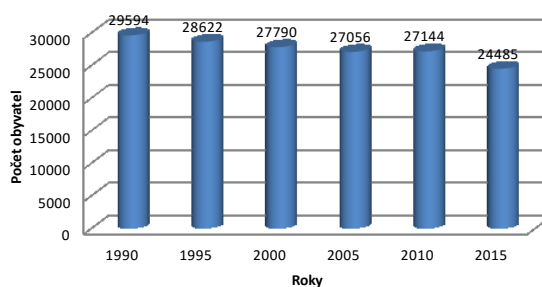
Přirozený přírůstek Mostu se v rámci sledovaného období pohyboval výrazně v kladných hodnotách zejména v období 1991 – 1994 a 2007 – 2008, od roku 2010 je trvale záporný.

Naopak migrační přírůstek byl od roku 1993 stabilně záporný, kromě let 2002 a 2009. V letech 2011 a 2012 se migrační přírůstek dostal do výrazně kladných hodnot s přírůstkem cca 400 osob ročně.

Od roku 2013 však počet obyvatel přirozeným přírůstkem i migrací trvale klesá.

Vývoj počtu obyvatel ve městě Litvínov

(Zdroj: ČSU, stav k 31.12.)



Přirozený přírůstek Litvínova se téměř po celé sledované období pohyboval v záporných hodnotách, kromě roku 2008 (+40 osob).

Migrační přírůstek byl střídavě kladný a střídavě záporný s největším nárůstem v roce 2008 (+344 osob), od roku 2010 se pohybuje výrazně v záporných hodnotách, stejně jako přirozený přírůstek.

V celkovém srovnání migračního salda za rok 2015 byl Litvínov místem s největším úbytkem obyvatel. Kladné migrační přírůstky zaznamenala většina obcí v zázemí obou měst, nejvíce Horní Jiřetín, což ukazuje na zřejmý vliv tzv. suburbanizace, kdy se lidé z města stěhují do okolních obcí za bydlením v klidnějším a čistším prostředí ale stále využívají infrastrukturu města při dojíždce za prací, školami a službami.

PROGNÓZA POČTU OBYVATEL PRO ROK 2030:

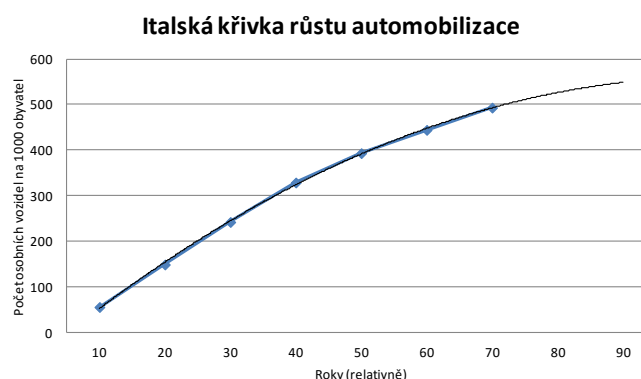
Most	63 000 (odhad bez migrace) – 70 000 (min. verze dle ÚP) Předpokládaný počet obyvatel pro rok 2030: 67 000
Litvínov	22 000 (odhad bez migrace) – 25 000 (Program rozvoje) Předpokládaný počet obyvatel pro rok 2030: 24 000

PŘEDPOKLÁDANÁ MIGRACE OBYVATEL PRO ROK 2030:

Most	Zhruba 15 % osob bude bydlet v lokalitách RD (v 2016 je to cca 9 % osob) Jedná se o přesun z oblastí vícepodlažní zástavby
Litvínov	Zhruba 20 % osob bude bydlet v lokalitách RD (v 2016 je to cca 15 % osob) Jedná se o přesun z oblastí vícepodlažní zástavby

VÝVOJ AUTOMOBILIZACE

V letech 2009 - 2016 došlo v rámci ORP Most ke zvýšení automobilizace o přibližně 11,3 %, což představuje průměrný roční nárůst zhruba 1,6 %, přičemž za poslední sledované období vzrostl stupeň automobilizace o 3,3 %. V ORP Litvínov za stejné období došlo ke zvýšení automobilizace o přibližně 18,1 % s průměrným ročním nárůstem 2,4 %, přičemž za poslední sledované období vzrostl stupeň automobilizace o téměř 3 %.


Osobní vozidla:

	2015	2030
Most	407,8 osobních vozidel/1000 obyvatel	481,8 osobních vozidel/1000 obyvatel Nárůst 18 %, resp. 4 918 osobních vozidel
Litvínov	417,5 osobních vozidel/1000 obyvatel	490,0 osobních vozidel/1000 obyvatel Nárůst 17 %, resp. 1 737 osobních vozidel

Nákladní vozidla:

Dle koeficientů ŘSD; pro rok 2030 – 1,07 až 1,09 (výchozí rok 2016)

SCÉNÁŘE MOBILITY

V úvodu Strategie jsou tvořeny tzv. Scénáře mobility, které nastavují rámec budoucího směřování vývoje na základě analytických poznatků výchozího stavu a expertních odhadů možných změn (viz Analytická část). Jelikož se jedná o prvotní krok v naplňování stanovených cílů, je nutné tyto scénáře vnímat jako „odrazový můstek“ pro návrhovou část.

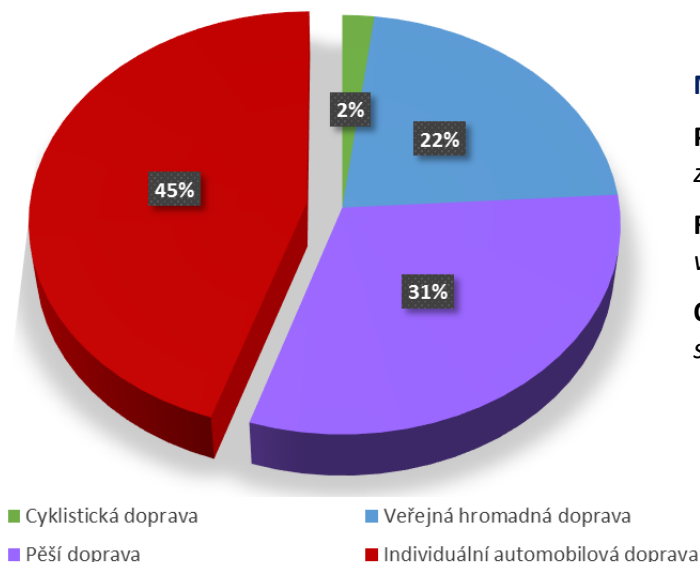
Ve své podstatě je dělba přepravní práce rozdělení přepravního trhu mezi jednotlivými subsystemy, je odrazem řady faktorů, přičemž se přednostně bude jednat o společenskou potřebnost systému a kvalitu jeho nabídky. Je zřejmé, že jednotlivé systémy se vzájemně ovlivňují a spolupůsobí, a to kladným i záporným směrem, rovněž se poptávka přizpůsobuje nabídce v rámci dílčích dopravních systémů.

Když zvážíme probíhající oddělené územní a dopravní plánování (suburbanizace, nákupní centra atd.) je zřejmé, že procesy v rámci budoucí dopravní koncepce jsou natolik komplikované, že jejich zjednodušené matematické vyjádření je pouze vodítkem možného vývoje. Jako příklad složitosti v naplňování cílů lze uvést rozvoj silniční infrastruktury, garantované státem, mezi Mostem a Litvínovem a jeho navazujícím územím – zkapacitnění silnice I/27 a silnice III. třídy Most-jezero Most s pokračováním na Mariánské Radčice. Jmenované záměry výrazným způsobem zvyšují kvalitu nabídky silniční dopravy, je tedy zcela nezbytné řešit kvalitu VHD/MHD ve spojení těchto měst a to nejen udržováním, ale faktickým zlepšováním a modernizací.

Možné vývojové scénáře jsou následně dokladovány ve 3 základních alternativách:

- Pasivní/trend
- Realistický/aktivní
- Optimistický/aktivní.

Výchozí stav (2016)



Možné vývojové směry:

Pasivní/trend

zachování vývoje růstu IAD (neuvažováno)

Realistický/aktivní

výrazné zmírnění růstu IAD

Optimistický/aktivní

stagnace růstu IAD

Podíl IAD/VHD – 67/33 %

Objem automobilové dopravy 145,8 tis. cest/24 hodin

Pasivní scénář/trend

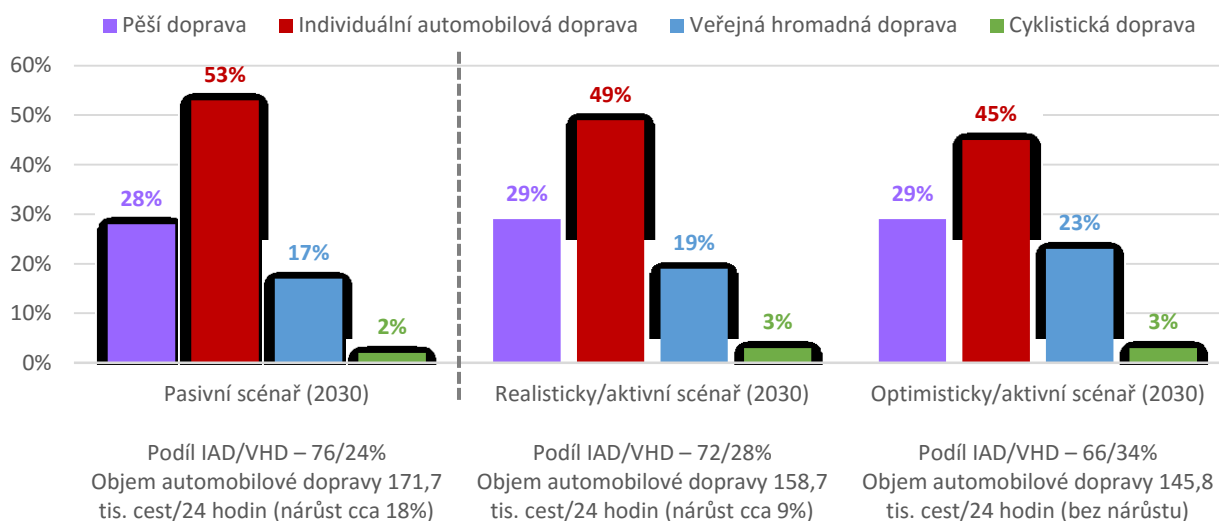
Jedná se o možný budoucí vývoj, který akceptuje stávající trend vývoje automobilizace a jeho průmět do mobility a zatížení komunikační sítě. V této souvislosti je potřebné uvést, že pro rok 2035 odhadujeme růst automobilizace o více než 20%, který se může projevit na komunikační síti. Stávající přístup je rovněž zachován u řešení dopravy v klidu v centru měst a navazujícím území, stejně tak i ve vztahu ke kvalitě VHD/MHD, ve své podstatě se jedná o „udržování“ stavu nabídky, která je výrazně ovlivňována vývojem na komunikační síti. Součástí scénáře je řešení nebezpečných a rizikových míst na komunikační síti, budování a kompletace cyklistických tras, řešení bezbariérové pěší dopravy. Předpokládá se rozvoj managementu dopravy a s tím souvisejících opatření a aktivit. Domníváme se, že i za těchto předpokladů dojde k dalšímu příklonu k IAD, což neodpovídá stanoveným cílům. Proto byl tento scénář městy odmítnut a nebyl dále rozpracováván.

Realistický scénář/aktivní, Optimistický scénář/aktivní

Vývoj podle obou scénářů klade důraz na podporu VHD, především MHD a to jak v její modernizaci, tak i rozvoji s přednostním zaměřením na dopravu tramvajovou. Cílem je při očekávaném růstu automobilizace dosáhnout udržení podílu VHD na dělbě přepravní práce, případně jen mírný pokles. Například v roce 2015 přepravila MHD (data Dopravního podniku) 69,1 tisíc osob za 24 hodin, což odpovídá zhruba 19,2 mil. osob za rok. Součástí scénářů je řešení nebezpečných a rizikových míst na komunikační síti, budování a kompletace cyklistických tras, řešení bezbariérové pěší dopravy. Předpokládá se rozvoj managementu dopravy a s tím souvisejících opatření a aktivit. Rozdíl mezi realistickým a optimistickým scénářem je pouze v míře regulace dopravy v klidu při řešení centra měst a jejich navazujících území. V rámci optimistického scénáře se předpokládala výraznější regulace, resp. snížení nabídky parkování pro uživatelské skupiny dlouhodobého parkování a parkování zaměstnanců. Jsme přesvědčeni, že jen výraznou podporou VHD/MHD bude možné zmírnit vliv růstu automobilizace, ve výhledu možná dosáhnout i jeho zastavení. Nezbytnou podmínkou této budoucí koncepce je realizovatelnost a dlouhodobá udržitelnost nastavených trendů, a právě tyto předpoklady vedly k definování výsledného a doporučeného reálně optimistického scénáře, který je průnikem obou aktivních.

Níže uvedený graf porovnává navrhované scénáře (realistický a optimistický) dělby přepravní práce, vůči pasivnímu scénáři, který ukazuje vývoj dělby přepravní práce bez žádoucích zásahů v oblasti VHD/MHD a dopravy v klidu v roce 2030 a akceptuje vývoj růstu IAD.

Srovnání scénářů (2030)



Objemy dopravy obyvatel řešeného území Mostu a Litvínova podle scénářů dělby přepravní práce

Systémy dopravy/Scénáře mobility	Pasivní 2030	Realistický 2030	Optimistický 2030
Individuální automobilová doprava	171,7	158,7	145,8
Veřejná hromadná doprava	55,1	64,6	74,5
Cyklistická a pěší doprava	97,2	103,7	103,7
Celkem cest v tis. za 24 hodin	324	324	324

Poznámka: Hodnoty představují počet v tis. za 24 hodin pracovního dne

Odhad je zpracován pro stávající hybnost a současný počet obyvatel bez změny demografie

Porovnání scénáře optimistického se scénářem pasivním

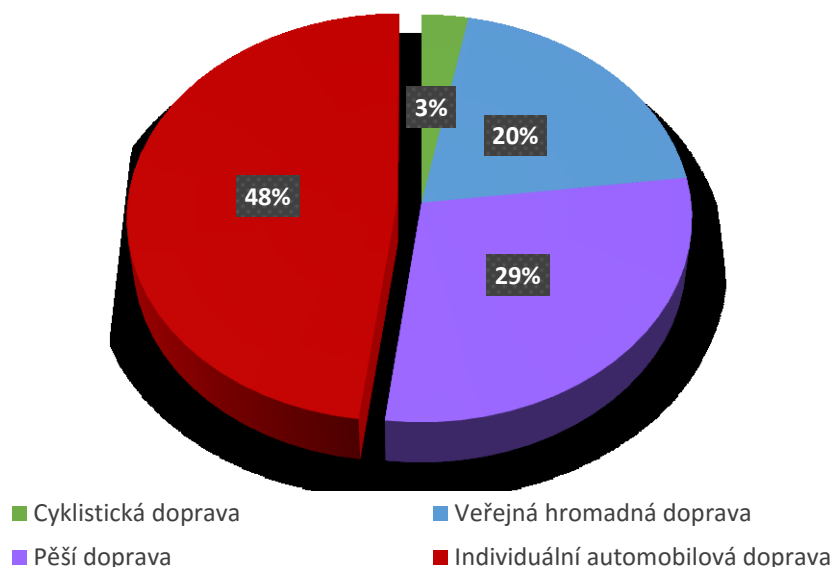
Veřejná hromadná doprava – podíl na dělbě přepravní práce se zvyšuje o 5%, jedná se o nárůst 19,4 tisíc cest za 24 hodin, resp. zvýšení objemu o zhruba 35%. Zvýšený počet cestujících se dá očekávat zejména ze segmentu automobilové dopravy. Individuální automobilová doprava – podíl na dělbě přepravní práce i objem dopravy odpovídají výchozímu stavu roku 2016, ve vztahu k pasivnímu scénáři se podíl snižuje o 8%, přestože se automobilizace zvyšuje až o 18%. V objemu se jedná o pokles o 25,9 tisíc cest za 24 hodin, resp. 15%. U cyklistické a pěší dopravy se podíl na dělbě mírně zvyšuje o 1%, což představuje nárůst o 6,5 tisíc cest za 24 hodin a zvýšení objemu cest o zhruba 7%. V úhrnu je pak ve výhledu roku 2030 podíl individuální automobilové dopravy vůči veřejné hromadné dopravě, cyklistické a pěší dopravě na úrovni 45/55%, což odpovídá výchozímu stavu roku 2016.

Srovnání změn v dělbě přepravní práce je však nezbytné zařadit do širšího kontextu. Prioritou řešeného území je zlepšení ekonomické situace a jeho rozvoj, snižování nezaměstnanosti a zlepšování podmínek života a bydlení vedoucí ke stabilizaci obyvatelstva. Lze předpokládat, že zlepšování ekonomické situace území bude generovat také zvyšování automobilizace, odhad výhledové automobilizace pro rok 2035 vychází přes 500 vozidel/1000 obyvatel, který se bude promítat do výsledné mobility a dělby přepravní práce. Stejně tak i výše zmíněný rozvoj silniční infrastruktury z pozice státu výrazně zlepšuje podmínky pro automobilovou dopravu a naopak podmínky VHD/MHD mohou zaostávat. Za uvedených očekávání a předpokladů představuje růst podílu veřejné hromadné dopravy velmi ambiciózní plán, udržení mobility individuální automobilové dopravy na úrovni roku 2016 se může jevit jako nereálné. Z uvedených důvodů došlo k hledání více proveditelné výhledové koncepce.

3. DOPORUČENÝ REÁLNĚ OPTIMISTICKÝ SCÉNÁŘ

Na základě jednání odborných pracovních skupin a doručených stanovisek byly původní scénáře vývoje doplněny o reálně optimistický scénář, který je průnikem realistického a optimistického vývoje se zásadní orientací na zlepšení kvality, podporu a rozvoj MHD/VHD.

Reálně optimistický scénář (2030)

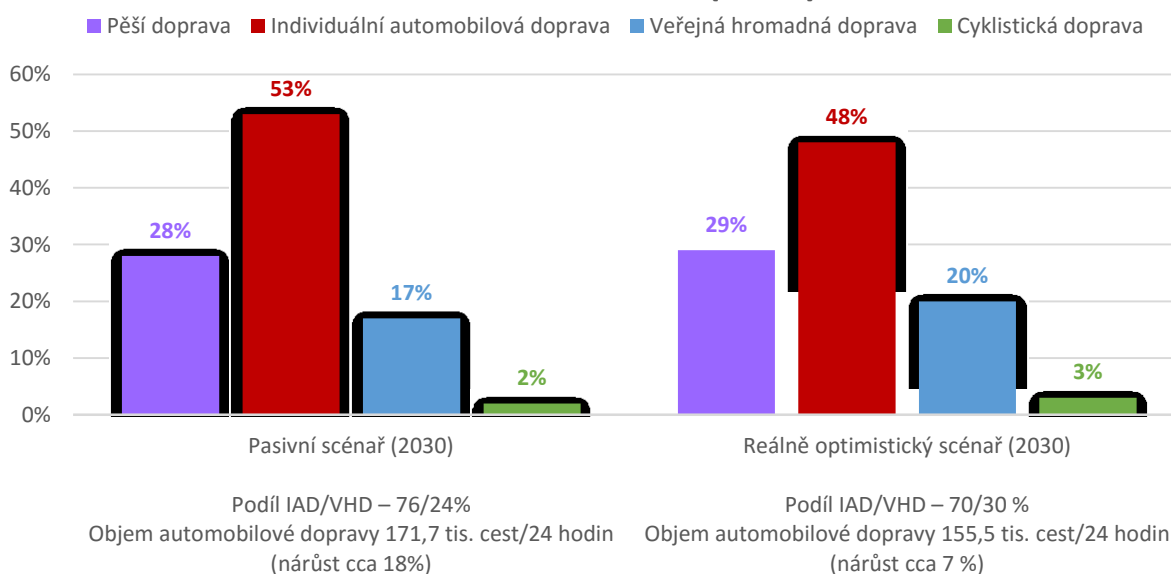


Podíl IAD/VHD – 70/30 %

Objem automobilové dopravy 155,5 tis. cest/24 hodin (nárůst cca 7 %)

Níže uvedený graf porovnává doporučený scénář dělby přepravní práce, vůči pasivnímu scénáři, který ukazuje vývoj dělby přepravní práce bez žádoucích zásahů v oblasti VHD/MHD a dopravy v klidu v roce 2030 a akceptuje vývoj růstu IAD. Následná tabulka pak předkládá všechny posuzované scénáře vývoje dopravy, včetně textového doprovodu k výsledným změnám.

Srovnání scénářů (2030)



OBJEMY DOPRAVY OBYVATEL ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ MOSTU A LITVÍNOVA PODLE SCÉNÁŘŮ DĚLBY PŘEPRVNÍ PRÁCE

Systémy dopravy/Scénáře mobility	Pasivní/trend	Realistický	Optimistický	Reálně optimistický
Individuální automobilová doprava	171,7	158,7	145,8	155,5
Veřejná hromadná doprava	55,1	64,6	74,5	68,1
Cyklistická a pěší doprava	97,2	103,7	103,7	100,4
Celkem cest v tis. za 24 hodin	324	324	324	324

Poznámka: Hodnoty představují počet v tis. za 24 hodin pracovního dne

Odhad je zpracován pro stávající hybnost a současný počet obyvatel bez změny demografie

Veřejná hromadná doprava – podíl na dělbě přepravní práce se zvyšuje o 3%, jedná se o nárůst 13 tisíc cest za 24 hodin, resp. zvýšení objemu o zhruba 24%. Zvýšený počet cestujících se dá očekávat zejména ze segmentu automobilové dopravy. Individuální automobilová doprava – podíl na dělbě přepravní práce se ve vztahu k pasivnímu scénáři snižuje o 5%, přestože se automobilizace zvyšuje až o 18%. V objemu se jedná o pokles o 16,2 tisíc cest za 24 hodin, resp. zhruba 9%. U cyklistické a pěší dopravy se podíl na dělbě mírně zvyšuje o necelé 1%, což představuje nárůst o 3,2 tisíc cest za 24 hodin a zvýšení objemu cest o zhruba 3%. V úhrnu je pak ve výhledu roku 2030 podíl individuální automobilové dopravy vůči veřejné hromadné dopravě, cyklistické a pěší dopravě na úrovni 48/52%, což je mírně nepříznivější než výchozí stav roku 2016.

OBECNÁ CHARAKTERISTIKA KONCEPCE DOPRAVY

Rozvoj městské dopravy je řešen systémově a komplexně jako soubor dílčích částí dopravního systému představovaný veřejnou hromadnou dopravou, pěší a cyklistickou dopravou, individuální automobilovou dopravou dynamickou a statickou, včetně vzájemné provázanosti a s vazbami na vzdálenější cíle regionálního, celostátního a mezinárodního významu. Výraznější podpora je směřována do příznivějších druhů dopravy, jako jsou veřejná hromadná doprava, pěší a cyklistická doprava, je rozvíjen management mobility, včetně informovanosti a zapojení občanů do procesu plánování a řešení dopravních problémů, který bude ovlivňovat budoucí dopravní chování a změny v mobilitě obyvatel měst a regionu. Tato ovlivnění jsou však podmíněna především kvalitou dopravní infrastrukturou a úrovní nabídky, bezpečností dopravy, cenou a rovněž rozdílnými požadavky vlastních uživatelů dopravy. Komunikace s veřejností obsahuje výchovné, osvětové, propagační a podpůrné aktivity, diskuse o záměrech organizování mobility a nad připravovanými opatřeními. Významné je rovněž zapojení důležitých podniků do plánování mobility. Synergie předpokládaných záměrů a opatření bude napomáhat ke změně dopravního chování, kterou považujeme za dlouhodobý proces, překračující stanovený časový rámec řešení.

Systémové změny v oblasti individuální automobilové dopravy by se měly přednostně zabývat doplněním stávajícího základního komunikačního systému měst Mostu a Litvínova řešící přednostně rizika v bezpečnosti dopravy, což se dotýká i problematiky silnice I/27. Musí dojít také ke změně přístupu k řešení IAD a rozvoji potřebné infrastruktury. Důvody k jejímu doplnění nebo rozvoji by měly být přednostně pouze dopravně bezpečnostní, případně urbanistické. Jako součást integrovaných opatření doporučujeme rovněž zavedení regulace parkování vozidel v centru obou měst a navazujícím území, která jednak zlepší postavení obyvatel v území a současně povede k dopravnímu zklidnění. A to i v případě, že tato regulace může vyvolat navyšování nabídky mimo atraktivní prostor centra města. Nezbytnou součástí řešení dopravy v klidu je systém navádění osobních vozidel na kapacitní parkovací plochy krátkodobého i zaměstnaneckého parkování, v rámci systému se rovněž uplatňuje zabezpečené rezidentní parkování. Ve vícepodlažní bytové zástavbě je zcela zásadní zajistit dostupnost území vozidly IZS. Nezbytné jsou kroky v organizaci dopravy se zaměřením na zlepšení regulace nákladní dopravy na území města Litvínova a na celkové aktivní upřednostnění tramvajové dopravy na území obou měst. Nápomocno může být i sdílení vozidel, na významu budou růst opatření v rámci tzv. čisté mobility. Nástrojem ke zlepšení životního prostředí může být realizace nízkoemisních zón, přínosné může být sdílení osobních vozidel.

Veřejná hromadná doprava, zejména městská hromadná doprava (MHD) ve společném prostoru měst Mostu a Litvínova umožňuje pozitivně ovlivnit dělbu přepravní práce a mobilitu obyvatel měst směrem k udržitelné dopravě. Především její kvalita se bude promítat do rozhodování o volbě dopravního prostředku. Systémové změny v oblasti veřejné hromadné dopravy musí být založeny na zvyšování kvality nabídky, to lze řešit především zlepšováním stavu a dalším rozvojem tramvajové dopravy. Nezbytné jsou kroky směřující k aktivnímu upřednostnění tramvajové dopravy na území obou měst s důrazem na kvalitní a

uživatelsky atraktivní přestupní návaznosti v rámci celého systému veřejné dopravy (z pohledu vyhovující infrastruktury přestupních míst i z pohledu odpovídající technologie provozu). Rovněž podpora intermodality ve formě většího propojení VHD/MHD s automobilovou a cyklistickou dopravou může být v budoucnu přínosná (systémy P+R, B+R a další druhy obsluhy území). V co nejkratší době by mělo být řešeno zapojení MHD Mostu a Litvínova do integrované veřejné dopravy v Ústeckém kraji, což představuje především udržení tarifní struktury a cen jízdného a financování tramvajové dopravy mezi městy Most a Litvínov.

Cyklistická doprava musí dosáhnout na ucelenou a bezpečnou síť cyklistických tras a komunikací pro denní využívání v městském prostředí, které budou vzájemně propojovat rozhodující zdroje a cíle, včetně zajištění návazností na turistické trasy. Důležitá je segregace/oddělení přednostně od automobilové dopravy, žádoucí je rovněž oddělení od dopravy pěší, což je nutné v případě frekventované trasy nebo trasy koncipované jako bezbariérová. Rozvíjen a aktivně podporován je systém B+R, včetně úschoven jízdních kol a sdílení (půjčování) jízdních kol, bikesharing.

Hlavní zaměření pěší dopravy spočívá v systematickém zlepšování podmínek pro pohyb a pobyt osob, podpoře a rozvoji pěších zón a dalších pobytových prostranství a zklidněných komunikací. Přednostně jsou řešena nebezpečná a riziková místa v kontaktu s komunikacemi základního komunikačního systému s cílem snížení dopravní nehodovosti s účastí chodce. Návrh se zaměřuje na vytvoření ucelené sítě hlavních pěších tras propojující rozhodující zdroje a cíle s motivací dosažení nejvyšší možné úrovně bezbariérovosti. Jsou zlepšovány podmínky pěší dopravy při dostupnosti budov a zařízení, včetně zastávek VHD/MHD osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

RÁMCOVÝ OBSAH BUDOUCÍHO ROZVOJE

Jedná se o stručný přehled rozhodujících opatření a aktivit, která jsou v dalších kapitolách návrhové části podrobněji rozpracována.

A. Management mobility, organizování dopravy

- Koordinátor mobility, budování pozitivní image udržitelné dopravy
- Práce s veřejností, diskuse, osvěta, propagace změn v dopravním chování
- Dopravní bezpečnost, výchova
- Firemní plány mobility

Očekávané efekty: *Zvyšování informovanosti, zapojení občanů a firem, zvyšování bezpečnosti.*

B. Zajištění funkčnosti ZAKOS, plynulosti a bezpečnosti provozu, podpora dálkové dopravy

- Dopravní stavby silniční, I/13, I/27, napojení na D7, další stavby dle ÚP měst (např. Chudeřinská spojka v Litvínově, propojení Most-II/256 a další)
- Dopravní stavby železniční, modernizace tratě 130, revitalizace žst. Litvínov, propojení tratí 134/135 přes žst. Litvínov (odlišnost od ÚP Litvínov)
- Přestavba křižovatek, preference MHD, IZS
- Zvyšování bezpečnosti, zklidňování dopravy, zóny 30
- Čistá mobilita (elektromobilita, zemní plyn a další)
- Podpora sdílení osobních vozidel

Očekávané efekty: *homogenizace tras, poskytování informací a zvýšení bezpečnosti, regulace nákladní dopravy, snížení emisí, zlepšení dostupnosti regionu.*

C. Rozvoj a modernizace MHD, zlepšení obsluhy území, zavedení IDS

- Rozvojové stavby tramvajové dopravy (náhrada autobusové dopravy Most), optimalizace linek MHD
- Zvýšení kvality nabídky v obsazení vozidel, max. 60 osob na standardní vozidlo ve špičkovém období; průměrná produktivita přepravního výkonu 25-30%
- Modernizace tramvajových tratí, včetně tratě Most-Litvínov, zvýšení cestovní rychlosti, úspora času
- Modernizace a doplnění zastávek MHD/VHD, inteligentní a bezbariérové zastávky
- Zavedení IDS Ústeckého kraje, P+R, B+R, K+R, D+R, multimodální mobilita, modernizace odbavovacího systému
- Preference MHD, přednostně tramvajové dopravy na území Mostu i Litvínova
- Obsluha rodinné zástavby nízkokapacitními vozidly (oblasti bez dopravní obsluhy)

- Modernizace vozového parku, obnova vozidel, alternativní paliva

Očekávané efekty: změna mobility k udržitelným druhům, zvýšení kvality nabídky, snížení emisí, zlepšení poskytování informací, zlepšení obsluhy území.

D. Rozvoj infrastruktury a zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy

- Budování cyklistických tras, ucelenost základní sítě
- Rekonstrukce stávajících tras, dopravní značení, mobiliář, B+R (intermodalita)
- Provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích
- Podpora sdílení jízdních kol
- Zlepšení podmínek pěší dopravy, bezpečná a bezbariérová základní síť
- Zvýšení bezpečnosti na přechodech, řešení nehodových lokalit
- Rozvoj pěších zón a zklidněných komunikací

Očekávané efekty: změna mobility k udržitelným druhům, zvýšení bezpečnosti, zvýšení kvality infrastruktury, snížení emisí, zlepšení poskytování informací, zlepšení obsluhy území.

E. Aktivní a systémové řešení dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel)

- Rozvoj rezidentních zón v obytných oblastech a v navazujícím území centra města, rozvoj záchytných parkovišť, P+G
- Dopravně organizační opatření, legalizace stavu parkování a odstavování vozidel, případně výstavba parkovacích domů
- Řešení parkování soukromých subjektů a objektů občanského vybavení
- Budování inteligentního parkovacího systému, P+G (rámeček ITS), nízkoemisní zóny

Očekávané efekty: zvýšení kvality a atraktivity bydlení, zajištění dostupnosti území (provoz IZS), změna mobility, snížení emisí.

4. MANAGEMENT MOBILITY, ORGANIZOVÁNÍ DOPRAVY

Management mobility, česky také řízení poptávky po dopravě, představuje doplněk technických a infrastrukturních opatření, díky němuž lze dosahovat udržitelné mobility na místní, národní a evropské úrovni – prostřednictvím sady tzv. „měkkých opatření“. Management mobility je poměrně nový přístup, který se nicméně rychle rozvíjí v rostoucím počtu evropských zemí. Cílem koncepce managementu mobility (MM) je podporovat udržitelnou dopravu a snižovat objem individuální automobilové dopravy prostřednictvím změny postojů a chování cestujících.

Definice:

- Řízení poptávky po dopravě
- Všeobecný termín, označující strategie vedoucí k efektivnějšímu využívání zdrojů v dopravě
- Aktivní přístup k vyhledávání a aplikaci alternativních variant řešení dopravní situace, která jsou ohleduplnější k životnímu prostředí, lidskému zdraví, často ekonomičtější než tradiční postupy
- Racionální nabídka mobility, komplexní přístup s dlouhodobými cíli, zaměřený na lidi a jejich potřeby.

Cíle:

- Snížení dopadu motorové dopravy na životní prostředí v našich městech
- Ovlivnění poptávky po druhu dopravy v konkrétních lokalitách
- Změna postojů a chování uživatelů dopravního systému
- Koordinace opatření v dopravním systému, vedoucí k redukci IAD
- Vylepšení podmínek pro alternativní druhy k dopravě automobilové.

Předcházející odstavce jsou stručným a obecným popisem, který byl převzat z odborných článků, publikací, prezentací CDV a CIVINET.

Z praktického pohledu považujeme management mobility spíše za systémové, plánované a koordinované organizování, řízení a rozvíjení dopravní soustavy jako celku. Výsledné návrhy tak mohou obsahovat infrastrukturní rozvoj, provozně organizační řešení, ekonomická opatření a opatření zaměřená na změnu dopravního chování obyvatel. Ve smyslu dokumentace je tato kapitola zaměřena na opatření ovlivňující volbu dopravního prostředku ve prospěch udržitelné dopravy. Tato ovlivnění jsou dána kvalitou dopravní

infrastruktury a bezpečností dopravy, dosažitelností daných vybraných módů pro cesty mezi zdrojem a cílem, cenou a rychlostí přepravy a preferencí a požadavky uživatelů dopravy.

Důležitou součástí managementu mobility je trvalá a systematická práce s veřejností – informovanost, diskuse, projednávání, propagace a další, včetně případného zapojení rozhodujících podniků ve formě firemních plánů mobility. V podmínkách města Mostu je toto řešeno prostřednictvím koordinátora městské mobility, ve městě Litvínov byla tato problematika svěřena odboru investic a regionálního rozvoje.

MOŽNÉ FORMY PRÁCE S VEŘEJNOSTÍ

Kampaň osvěty pravidel silničního provozu

Doporučujeme zařadit kampaň osvěty pravidel silničního provozu, jelikož povědomí o obecných pravidlech je v populaci malé. Přezkoušení řidičů není až na výjimky povinné a někteří řidiči nemají ponětí ani o základních pravidlech silničního provozu popsane v zákoně 361/2000 Sb. Zejména pro propagaci cyklistické dopravy je v první řadě stěžejní zvýšit povědomí o typech vedení cyklistické dopravy. Vysvětlit pojmy cyklistická stezka, stezka pro chodce a cyklisty a cyklotrasa, chodník. Po vysvětlení rozdílu mezi cyklistickou stezkou a cyklistickým pruhem je možné přistoupit k prezentaci chování na těchto typech komunikací.

Propagace užívání udržitelných druhů dopravy

Motivem je prezentace „správného“ dopravně udržitelného chování široké veřejnosti. Ukázkou jednání v určitých situacích je cíleno na stereotypy ve společnosti, které je vhodné změnit. V rámci kampaně je možné logicky rozdělit problematiku dopravy na menší tematické celky a propagovat tím určitá opatření. Například „To neuspěcháš“ se zaměřením na zklidňování a podporu zón 30, nebo „Jsme chodci“ s cílem zlepšení vzájemného respektování. K propagaci je vhodné využít výstavy, články, reklamy, TV, atp. Stávající informační kanály využívané městem (placené i neplacené) poskytují dostatečný prostor pro tuto prezentaci.

Podpora bezpečných cest do školy

Diskuse ve spolupráci se školami na téma bezpečné cesty a rozhodování se o volbě dopravního prostředku. Pokud připustíme, že budou pěší omezování či dokonce ohrožování, nelze hovořit o udržitelné dopravě, ani způsobu života, jelikož každá naše cesta obsahuje svou část pěšky.

Diskuse s veřejností o bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy

Nehody s chodci se stávají na přechodech pro chodce i mimo ně. Na vině je nedání přednosti, nedostatečný rozhled, neopatrnost, nedostatečně kontrastní oblečení a další faktory. Rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce je řidič motorového vozidla, zapříčiní zhruba 65-68 % nehod. Cyklisté se výrazně podílejí na nehodovosti, přičemž hlavními příčinami jsou nevěnování se plně řízení a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky nebo vozidla. Nepříznivé je také zjištění, že u 22 % dopravních nehod v Mostě a 50 % dopravních nehod v Litvínově, kdy došlo ke zranění cyklisty, byl u řidiče zjištěn alkohol. Proto je účelné věnovat značné úsilí osvětě a informovanosti široké veřejnosti o situacích, které jsou potenciálně rizikovými. Nejvhodnější je užití příkladů z praxe. Vhodným analytickým nástrojem je www.jdvm.cz, kde jsou prezentovány dopravní nehody ze statistik Policie ČR, jejich příčina i lokalizace.

FIREMNÍ PLÁNY MOBILITY

Firemní plán obsahuje management mobility. Jedná se o zjednodušený pohled na dostupnost a obsluhu území podniku s cílem řešit rozhodující dopravně provozní problémy, nedostatky a závady, např. změnou organizace dopravy, změnou podmínek a dopravního chování zaměstnanců. Důležitými informacemi pak jsou např.:

- dojíždka do zaměstnání podle druhu dopravy
- vozový park, logistika a objemy nákladní dopravy
- dopravně provozní problémy, nedostatky a závady
- příležitosti ke změnám, podmínky jejich realizace a další.

5. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE

Systémová opatření v oblasti individuální automobilové dopravy vycházejí ze změny přístupu k řešení IAD, kdy důvody k přestavbě nebo doplnění infrastruktury jsou přednostně pouze dopravně bezpečnostní, případně urbanistické. Infrastrukturní záměry IAD tak sledují především intenzivní využívání stávajících kapacit komunikací a zařízení. Doplnění sítě pozemních komunikací je podloženo kapacitní opodstatněností, urbanistickou potřebou v území, dopravně bezpečnostní situací, případně ekologickými podmínkami. Převážná většina opatření je tak zaměřena na podporu udržitelných druhů dopravy, v případě MHD se jedná o preferenční opatření na křižovatkách upřednostňující vozidla MHD, zejména ta tramvajová. Opatření a aktivity zvyšující bezpečnost silničního provozu jsou výrazně orientovány na pěší a cyklistickou dopravu, jedná se o přestavbu uličních profilů ve prospěch cyklistů a chodců nebo přestavby křižovatek řešící riziková místa a trasy pěší a cyklistické dopravy. Kapitola dále řeší zklidňování dopravy ve vhodných lokalitách tak, aby docházelo ke zlepšování podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu. Součástí systémového řešení jsou záměry týkající se podmínek pro sdílení vozidel a využívání alternativních druhů pohonů v rámci čisté mobility. Potřebné jsou změny a úpravy regulace nákladní dopravy v území s cílem odvedení této dopravy z obytných a atraktivních oblastí a tím zlepšení životního prostředí, případně kroky týkající se realizace nízkoemisních zón ve vybraných částech měst.

Přes řadu opatření podporujících udržitelné druhy dopravy se předpokládá, že individuální automobilová doprava (IAD) bude i nadále představovat rozhodující dopravní systém v zajištění mobility obyvatel i návštěvníků měst Mostu a Litvínova. Odhadujeme výhledový objem dopravy na úrovni 155,5 tisíc cest za 24 hodin vykonaných obyvateli měst Mostu a Litvínova dohromady.

5.1 MĚSTO MOST

5.1.1 NÁVRH ZÁKLADNÍHO KOMUNIKAČNÍHO SYSTÉMU MĚSTA

KONCEPCE DLE ÚP MOST

Územní plán města Most, ve znění Odůvodnění ÚP Most, etapa 4 – Návrh ÚP pro veřejné projednání 2016, definuje v kapitole D1 koridory dopravní infrastruktury v souladu s ZÚR Ústeckého kraje:

- Koridor konvenční železniční dopravy Cheb-Karlovy Vary-Chomutov-Most-Ústí nad Labem určený k modernizaci a optimalizaci železniční tratě 130. V ZÚR ÚK vymezeno jako i, v návrhu ÚP zpřesněno a označeno KOR2/VPS2.
- Koridor zkapacitnění silnice I/27 v úseku Most-Litvínov a stavby související. V ZÚR ÚK vymezeno jako g1, v návrhu ÚP zpřesněno a označeno KOR3/VPS3.
- Koridor pro zkapacitnění (homogenizace) silnice I/13 a stavby související v úseku MÚK Třebušice-Most. V ZÚR ÚK vymezeno jako e3, v návrhu ÚP zpřesněno a označeno KOR4/VPS4.
- Koridor pro cyklostezku „Chemnitz-Most-Doksy“ (trasa 25), úsek týkající se města Most. V ZÚR ÚK vymezeno jako C25, v návrhu ÚP zpřesněno a označeno KOR14.

Územní plán města Most dále definuje následující zastavitelné plochy dopravních staveb, dopravní koridory a plochy přestavby:

- Komunikace pro nemotorovou dopravu, spojka žst. Most-sídliště Chanov. V návrhu ÚP označeno Z68.
- Cyklotrasa „Most-Braňany-Mariánské Radčice“, koridor proměnné šíře. V návrhu ÚP označeno KOR5.
- Silnice II/265 přeložka Braňany-Mariánské Radčice, koridor šíře 30m. V návrhu ÚP označeno KOR7.
- Silnice III. třídy Most (MÚK I/13)-jezero Most, sever (křižovatka s přeložkou II/265-kor.7), koridor 30m. V návrhu ÚP označeno KOR8/VPS5.
- Stezka pro pěší a cyklisty (lávka přes železniční trať 130 a Bílinu), propojení Souše s jezerem Most. V návrhu ÚP označeno VPS7.
- Přestavba silnice I/27 s okružní křižovatkou Vtelno s napojením nové přístupové komunikace k rozvojovým plochám a stávající místní komunikace zpřístupňující ulici Ke Kostelu. V návrhu ÚP označeno VPS8/P41

- Lávka pro pěší přes ulici Pražská, spojující Vtelno s rekreačním areálem Benedikt. V návrhu ÚP označeno P51.
- Přestavba silnice III. třídy, včetně zřízení infrastruktury pro vedení dálkové cyklostezky C25. V návrhu ÚP označeno P56.

Významnou dopravní stavbou, která ovlivní stávající dopravní situaci v regionu, je kompletace dálnice D7 a obchvat obce Havraň. Dálkové vazby směrem na Prahu budou pravděpodobně více využívat k dosažení dálnice D7 trasu silnice I/27 na Žatec. Doporučujeme realizovat kompletaci dálnice D7 ve střednědobém horizontu, do roku 2023.

NÁVRH ZAKOS A ZATŘÍDĚNÍ SILNIC

Návrh ZAKOS (základní komunikační systém) vyjadřuje urbanisticko-dopravní funkce komunikací na území města Most a je koncipován dle příslušné ČSN. Návrh také zohledňuje výhledové stavby, které mění či dotváří funkčnost především sběrného skeletu města. Zatřídění (kategorie) silniční sítě vychází z dopravní funkce jednotlivých silnic v širších dopravně-územních vazbách, je koncipován dle zákona o pozemních komunikacích. Zatřídění silnic je navrženo jako nezávazné pro sledovaný výhledový horizont.

Rozdělení komunikací do funkčních skupin je významné především z hlediska jejich základních charakteristik, parametrů a kvalitativních ukazatelů. Především u komunikací funkční skupiny A-rychlostní je důležitá funkce dopravní, u komunikací funkční skupiny B-sběrné je vedle dopravní funkce podporována i funkce obslužná, přičemž je obecně kladen důraz na kvalitu, jako je plynulost a bezpečnost provozu. Z tohoto úhlu pohledu byly posuzovány a hodnoceny výše zmíněné průjezdní úseky silnic I. třídy. Např. podle ČSN 736101 a 736102 by tyto průjezdní úseky měly z hlediska úrovně kvality dopravy (ÚKD) splňovat výhledově stupeň D, pro výjezdové nebo návratové období dopravních špiček až stupeň E.

Návrhem je sledována plynulost dopravy IAD, přednostně se však návrh orientuje na vhodnou koncepci v zajištění výhledové mobility, kterou je nutné vnímat v širších souvislostech jako realizování cest různými dopravními systémy, přičemž prioritou je kladena na pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu. Proto je přípustné v návrhu uvažovat s úrovní kvality dopravy v křižovatkách na stupni E, případně i s mírně přetíženými křižovatkami.

Přehled křižovatek blízko výkonnosti - Most, výhled roku 2030	
Křižovatka	Zatížení v tis. vozidlech za 24 hodin
Žatecká-SNP-Čsl.armády	33,9
Lipová-Okružní-Velebudická	27,1
Jana Palacha-Višňová	26,3
Rudolická-Pod Lajsníkem	26,2
Chomutovská-Čsl.armády	25,9
třída Budovatelů-Františka Halase	24,6

Tabulka 1: Přehled křižovatek blízko kapacity, výhled roku 2030

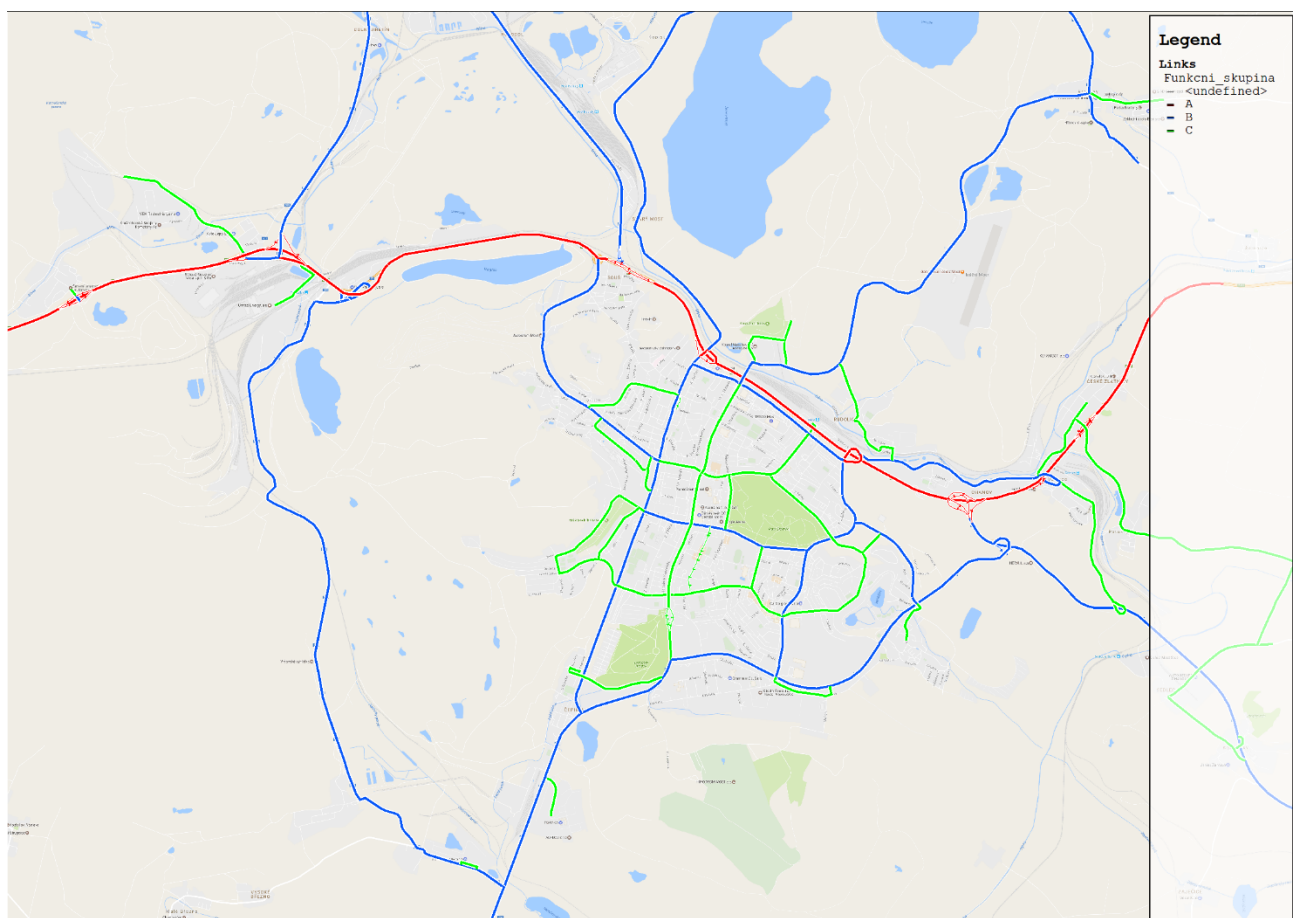
Tabulka A.1 – Orientační maximální kapacity různých typů úrovnňových křižovatek

Typ křižovatky		Maximální hodinová kapacita [voz./h]	Maximální celodenní kapacita ^{c)} [voz./den]	
Neřízené křižovatky ^{a)}	Průsečná a styková křižovatka	1 500 – 2 000	18 000 – 24 000	
	Okružní křižovatky	Miniokružní křižovatka	1 500 – 2 000	18 000 – 24 000
		Okružní křižovatka s jedním pruhem na okružním pásu a jedním pruhem na vjezdu	2 000 – 2 700	24 000 – 32 000
		Okružní křižovatka s dvěma pruhy na okružním pásu a dvěma pruhy na vjezdu	2 500 – 3 500	30 000 – 40 000
		Spirálovitá okružní křižovatka ^{d)}	2 500 – 3 500	30 000 – 40 000
Světelně řízená křižovatka ^{b)}		3 000 – 6 400	36 000 – 77 000	

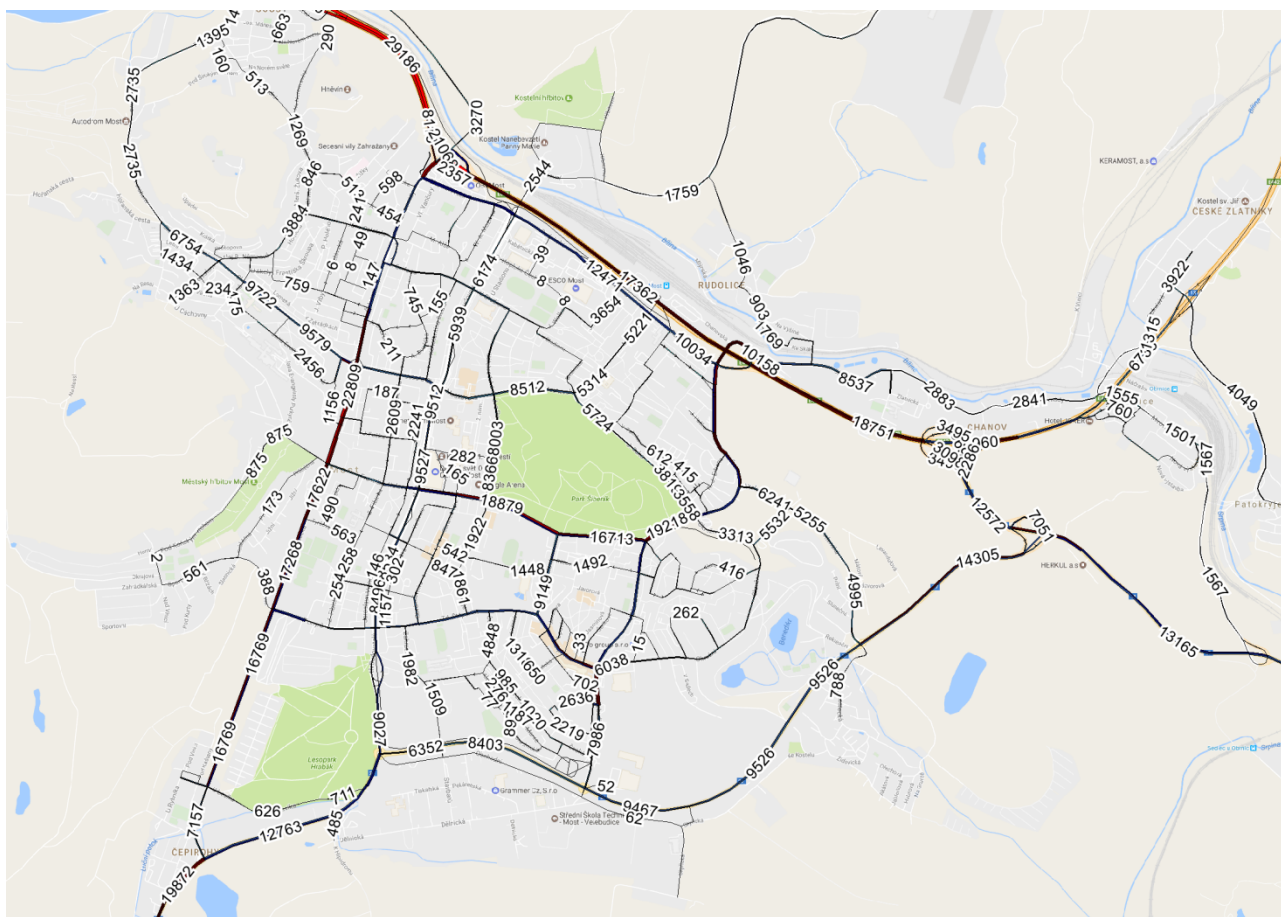
^{a)} V závislosti na počtu jízdních nebo řadicích pruhů a na intenzitách jednotlivých dopravních proudů.
^{b)} Kapacita řízené křižovatky závisí – kromě způsobu řízení – především na počtu řadicích pruhů.
^{c)} Odvozeno z hodinových kapacit při běžných denních variacích dopravy.
^{d)} Kapacita spirálové okružní křižovatky je zpravidla vyšší než kapacita okružní křižovatky se dvěma pruhy na okružním pásu s obdobným prostorovým uspořádáním.

Tabulka 2: Orientační kapacity úrovnňových křižovatek dle ČSN 736102

Na území města Mostu je základní komunikační systém tvořen komunikacemi funkční skupiny A, B a vybranými komunikacemi funkční skupiny C. Následující obrázek dokládá výhledový návrh základního komunikačního systému pro město Most.



Obrázek 3: Návrh základního komunikačního systému (ZAKOS) města Most



Obrázek 4: Výhledové modelové zatížení IAD města Most, rok 2030 ve vozidlech za 24 hodin

VYBRANÉ UKAZATELE A PARAMETRY PRO KOMUNIKACE FUNKČNÍ SKUPINY B – SBĚRNÉ, VÝZNAMNÉ C - OBSLUŽNÉ

4.1.7 Projektování místních komunikací nebo jejich jednotlivých úseků musí být koordinováno s plánovanou urbanizací území a musí zajistit vazbu na navazující síť pozemních komunikací. Návrh má vycházet ze zásad dopravní politiky státu, kraje, obce (města) a územního plánu.

Návrh sítě místních komunikací má uplatňovat principy zklidňování dopravy přiměřeně na komunikacích funkční skupiny B a zásadně na komunikacích funkční skupiny C. Podle funkce a dopravního významu komunikací a podle intenzit provozu má sledovat buď zásady bezpečného oddělování jednotlivých druhů dopravy, nebo zásady zklidňování dopravy a smíšeného provozu podle zvláštních předpisů.^{1, 8)}

Parkovací pás se může zřizovat na sběrných komunikacích jen v odůvodněných případech a to pouze s řazením šikmým pod úhlem $\leq 45^\circ$. Parkovací pás na dvoupruhové směrově rozdělené komunikaci a na jednopruhé jednosměrné komunikaci má být oddělen od jízdního pruhu bezpečnostním odstupem o šířce $\geq 1,00$ m.

10.1.3.1.3 Na komunikacích funkční skupiny B v souvislé zástavbě se místa pro přecházení a přechody pro chodce obvykle zřizují na ramenech křižovatek a mohou se zřizovat i v mezikřižovatkových úsecích. Přechody pro chodce (viz 10.1.3.3, 10.1.3.4) se zpravidla navrhuje na křižovatkách při intenzitě vyšší než 50 chodců/h a v mezikřižovatkových úsecích jen při intenzitách chodců a vozidel podle obrázku 33. V odůvodněných případech (např. na průtazích silnic menšími obcemi) se mohou zřídit i při menší poptávce.

12.6 Sjezdy připojující účelové komunikace a samostatné sjezdy připojující sousední nemovitosti (vjezdy do budov a na pozemky) se navrhuje na místních komunikacích a na průjezdních úsecích silnic v souladu s požadavky uvedenými v tabulkách 1 a 2 (vzdálenosti křižovatek), s přihlédnutím k ČSN 73 6101 a v souladu se zvláštním předpisem.¹⁾ Na komunikacích funkční skupiny C a v odůvodněných případech i B mohou být samostatné sjezdy umístěny podle potřeby.

Tabulka 2 – Charakteristiky místních komunikací funkčních skupin A až C

Označení komunikací		A – RYCHLOSTNÍ	B – SBĚRNÉ	C – OBSLUŽNÉ
uspořádání jízdních pásů		zásadně směrově rozdělené	směrově rozdělené i nerozdělené ^{a)}	směrově nerozdělené (popř. rozdělené)
krajnice		nutné	možné	–
zastavovací pruh		–	zřizuje se	zřizuje se
parkovací pruh		–	zřizuje se	zřizuje se
návrhová rychlost v km/h ^{b)}	běžné podmínky	80 (100) ^{c)}	50 (70)	30 – 40 – 50
	obtížné podmínky	60 (80) ^{c)}	40	30
uspořádání křižovatek		mimoúrovňové	úrovňové i mimoúrovňové	úrovňové
nejmenší vzdálenost křižovatek v m ^{d)}		500 ^{e)}	150 ^{f, g)}	50
tratě veřejné hromadné dopravy	kolejové	v odůvodněných případech ^{h)}	bez omezení	bez omezení
	nekolejové	možné	bez omezení	bez omezení

^{a)} Pro čtyř a vícepruhovou komunikaci pouze v odůvodněných případech, při rekonstrukcích a při dovolené rychlosti ≤ 50 km/h.

^{b)} Obtížné podmínky jsou takové, kde by použití návrhových prvků uvedených pro běžné podmínky vyžadovalo neúměrně zvýšené náklady (zemní práce, demolice atd.). Při aplikaci opatření pro regulaci rychlosti (viz 3.1.9) a opatření ve smyslu zvláštních předpisů ^{g)} se požadovaná návrhová rychlost nedodrží (může klesat na komunikacích funkční skupiny B a C pod hodnotu 40 km/h).

^{c)} Hodnoty v závorce platí pro přechodové úseky mezi dálnicemi (rychlostními silnicemi) a místními rychlostními komunikacemi (sběrnou komunikací). Navrhují se podle ČSN 73 6101.

^{d)} Vzdálenost křižovatek se měří od os křižujících/připojovaných komunikací. V odůvodněných případech a při rekonstrukcích může vzdálenost křižovatek klesnout pod uvedené hodnoty. Na komunikacích obslužných nižšího dopravního významu je vzdálenost křižovatek bez omezení. Podmínky křižovatek řeší ČSN 73 6102.

^{e)} Za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky pro potřebné délky připojovacích a odbočovacích pruhů a pro směrové dopravní značení.

^{f)} Platí pro křižovatky úrovňové.

^{g)} Při vhodné organizaci dopravy se vzdálenost křižovatek může snížit až na 70 m.

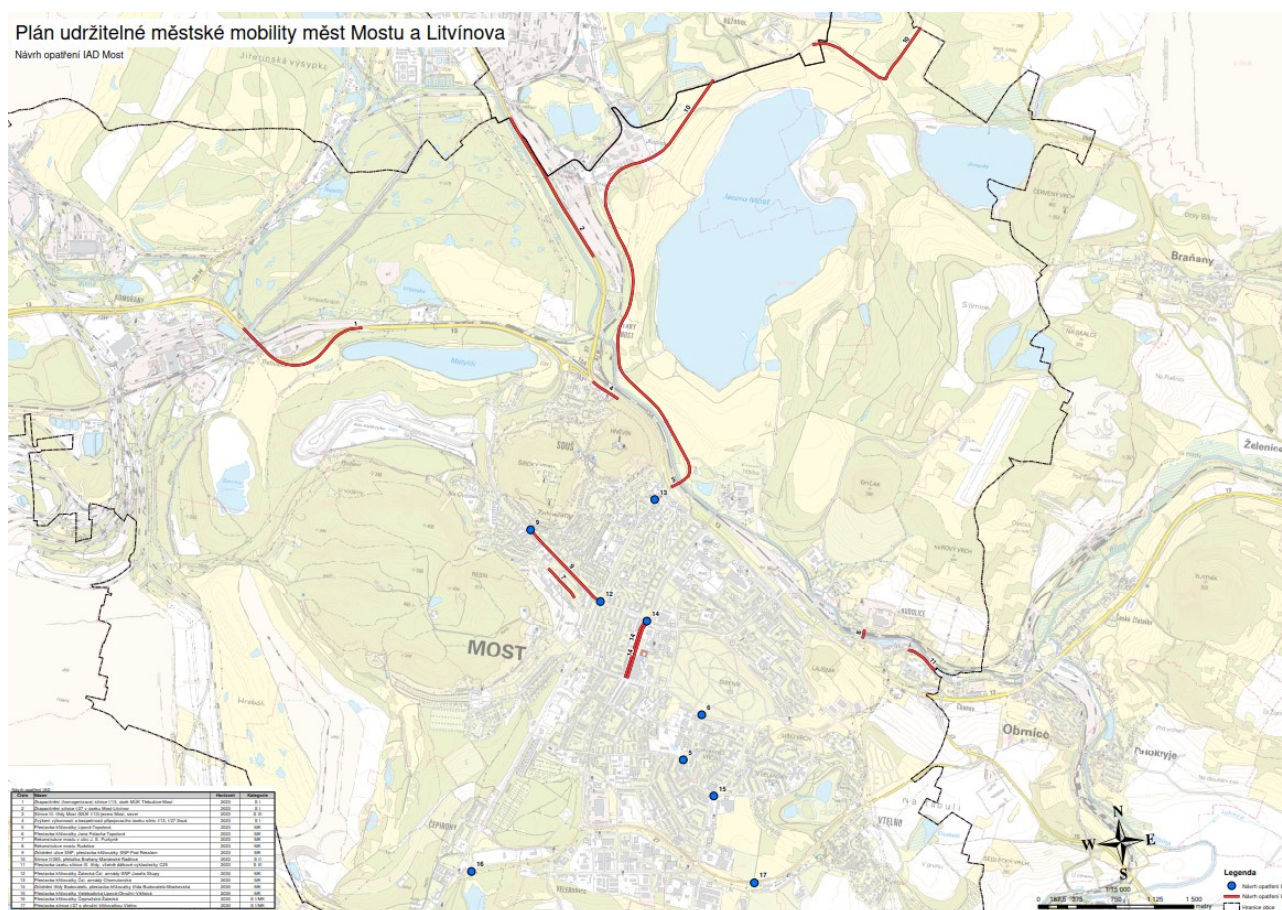
^{h)} Jen fyzicky rozdělené.

5.1.2 PŘEHLED OPATŘENÍ A NÁVRH ETAPIZACE DOSTAVBY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Navrhovanými stavbami je dotvářen základní komunikační systém města, případně je doplněn o další obslužné komunikace s cílem homogenizace tras a zvýšení bezpečnosti. Přestavba křižovatek na ZAKOS je přednostně motivována bezpečností dopravy a výraznějším upřednostněním vozidel MHD. Etapizace dostavby komunikační sítě je provedena pro časové horizonty do roku 2023 a 2030.

Číslo	Název	Horizont	Kategorie
1	Zkapacitnění (homogenizace) silnice I/13, úsek MÚK Třebušice-Most	2023	S I
2	Zkapacitnění silnice I/27 v úseku Most-Litvínov	2023	S I
3	Silnice III. třídy Most (MÚK I/13)-jezero Most, sever	2023	S III
4	Zvýšení výkonosti a bezpečnosti připojovacího úseku silnic I/13, I/27 Souš	2023	S I
5	Přestavba křižovatky Lipová-Topolová	2023	MK
6	Přestavba křižovatky Jana Palacha-Topolová	2023	MK
7	Rekonstrukce mostu v ulici J. E. Purkyně	2023	MK
8	Rekonstrukce mostu Rudolice	2023	MK
9	Zklidnění ulice SNP, přestavba křižovatky SNP-Pod Ressellem	2023	MK
10	Silnice II/265, přeložka Braňany-Mariánské Radčice	2023	S II
11	Přestavba úseku silnice III. třídy, včetně dálkové cyklostezky C25	2023	S III
12	Přestavba křižovatky Žatecká-Čsl. armády-SNP-Josefa Skupy	2030	MK
13	Přestavba křižovatky Čsl. armády-Chomutovská	2030	MK
14	Zklidnění třídy Budovatelů, přestavba křižovatky třída Budovatelů-Moskevská	2030	MK
15	Přestavba křižovatky Velebudická-Lipová-Okružní-Višňová	2030	MK
16	Přestavba křižovatky Čepirožská-Žatecká	2030	S I/MK
17	Přestavba silnice I/27 s okružní křižovatkou Vtelno	2030	S I/MK

Tabulka 3: Navrhované stavby IAD do roku 2023, resp. 2030



Obrázek 5: Přehled opatření na ZAKOS města Most

Ad 1) Zkapacitnění (homogenizace) silnice I/13, úsek MÚK Třebušice-Most

Úsek nadřazeného dopravního skeletu silnice I/13, mezinárodní tahu E 442 (komunikace funkční třídy A), který zajistí homogenizaci trasy ve 4 pruhovém uspořádání. Předpokládaná intenzita dopravy je 10,8 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 2) Zkapacitnění silnice I/27 v úseku Most-Litvínov

Sledovaná přestavba garantuje výkonnost a bezpečnost pro případy mimořádných událostí v chemickém komplexu Záluží u Litvínova. Předpokládaná intenzita dopravy je 16,4-19,1 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 3) Silnice III. třídy Most (MÚK I/13)-jezero Most, sever

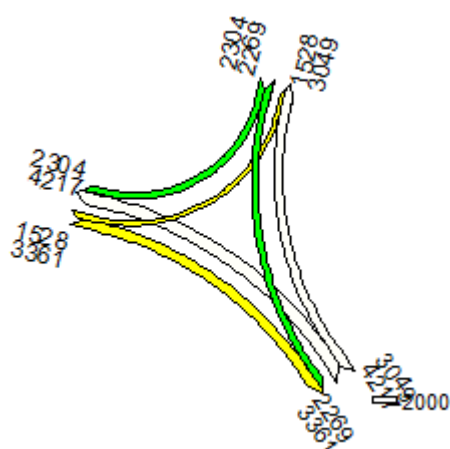
Nezbytné napojení rozvojového území jezera Most na nadřazenou dopravní síť silnice I/13 a na komunikační síť města.

Ad 4) Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti připojovacího úseku silnic I/13, I/27 Souš

Připojení silnic I/13 a I/27 v Souši vykazuje dopravní rizika v nedostatečné délce, navíc trasa silnice I/13 do připojovacího úseku stoupá. Předpokládaná intenzita dopravy v připojovacím úseku je 17,6 tisíc vozidel za 24 hodin.

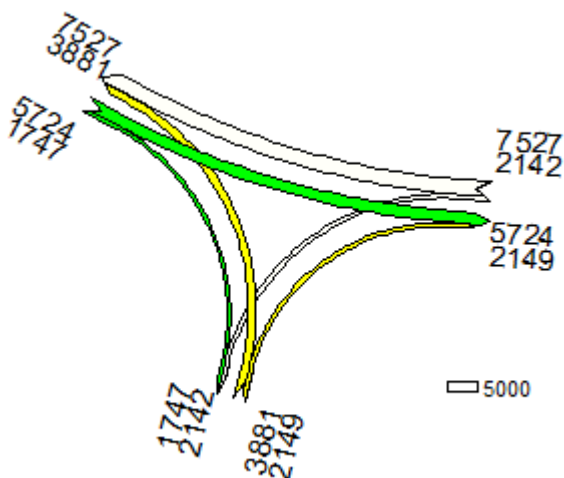
Ad 5) Přestavba křižovatky Lipová - Topolová

Dopravně riziková styková křižovatka s přechody pro chodce vyžaduje přestavbu z důvodu zvýšení bezpečnosti dopravy. Předpokládá se její přebudování na okružní, což výrazně zpomalí jízdu vozidel. Předpokládaná intenzita dopravy je 16,7 tisíc vozidel za 24 hodin.



Ad 6) Přestavba křižovatky Jana Palacha-Topolová

Ve výhledu nedostatečně kapacitní styková křižovatka s přechody pro chodce, v blízkosti speciální školy (osazen zpomalující semafor) a odborného učiliště na ulici Jana Palacha, vyžaduje přestavbu z důvodu výkonnosti a bezpečnosti dopravy. Doporučujeme její přebudování na křižovatku okružní, předpokládaná intenzita dopravy je 23,2 tisíc vozidel za 24 hodin.



Ad 7) Rekonstrukce mostu v ulici J. E. Purkyně

Stavba je ve fázi řešení majetkoprávních vztahů, zahájení realizace se předpokládá v roce 2019. MK J. E. Purkyně je součástí základního komunikačního systému, funkční skupiny C. Předpokládaná intenzita dopravy je 2,5 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 8) Rekonstrukce mostu Rudolice

PD stavby je vyhotovena, probíhá IČ, v červnu 2018 bude požádáno o stavební povolení. Žádost o dotaci bude podána na konci roku 2017. MK je součástí základního komunikačního systému, funkční skupiny C. Předpokládaná intenzita dopravy je 1,8 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 9) Zklidnění ulice SNP, přestavba křižovatky SNP-Pod Resslerm

Zklidnění ulice SNP představuje redukci stávajícího dopravního uspořádání na jeden jízdní pruh v každém směru s tím, že uvolněný prostor může být využit pro řešení cyklistické trasy podél komunikace. Přestavba průsečné křižovatky ulic SNP-Pod Resslerm-alejí Boženy Němcové je motivována zvýšením bezpečnosti dopravy, zejména pěší dopravy. Předmětná křižovatka vykazuje nevyhovující délky přechodů pro chodce, v bezprostřední blízkosti křižovatky jsou situovány zastávky MHD. Doporučujeme přestavbu na okružní křižovatku. Předpokládaná intenzita dopravy na ulici SNP je 8,0-9,7 tisíc vozidel za 24 hodin, v případě křižovatky pak 10,8 tisíc vozidel za 24 hodin.



Obrázek 6: Obecně nevyhovující křižovatka SNP-Pod Resslerm

Ad 10) Silnice II/265, přeložka Braňany-Mariánské Radčice

Přeložka silnice II/265 Braňany-Mariánské Radčice je důležitou komunikací pro rozvojovou lokalitu jezero Most, současně nabízí alternativní trasu pro severní partii regionu mimo území města Litvínov a obce Braňany. Předpokládaná intenzita dopravy je 3,3 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 11) Přestavba úseku silnice III. třídy, včetně dálkové cyklostezky C25

Jedná se o přestavbu silnice III/2552 v lokalitě Chanov. Stavba obsahuje zřízení infrastruktury pro vedení dálkové cyklostezky C25. Předpokládaná intenzita dopravy je 2,9 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 12) Přestavba křižovatky Žatecká-Čsl. armády-SNP-Josefa Skupy

Jedná se o důležitý dopravní uzel v rámci základní komunikační sítě. Doporučená přestavba stávající okružní křižovatky je vyvolána jednak předpokládaným růstem intenzity dopravy, kdy propojovací větve již nebudou plnit svoji funkci. Druhým důvodem jsou nevyhovující přechody pro chodce přes 2 jízdní pruhy v jednom směru na výjezdech z křižovatky. Doporučujeme sledovat řešení ve formě 2 pruhové okružní křižovatky. Předpokládaná intenzita dopravy v křižovatce je 33,9 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 13) Přestavba křižovatky Čsl. Armády - Chomutovská

Jedná se o důležitý dopravní uzel v rámci základní komunikační sítě, zajišťuje vazbu na nadřazený dopravní skelet silnice I/13. Doporučená přestavba stávající okružní křižovatky je vyvolána předpokládaným růstem intenzity dopravy a nedobrou uspořádáním křižovatky z hlediska průjezdu vozidel. Předpokládaná intenzita dopravy v křižovatce je 25,9 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 14) Zklidnění ulice třída Budovatelů, přestavba křižovatky třída Budovatelů-Moskevská

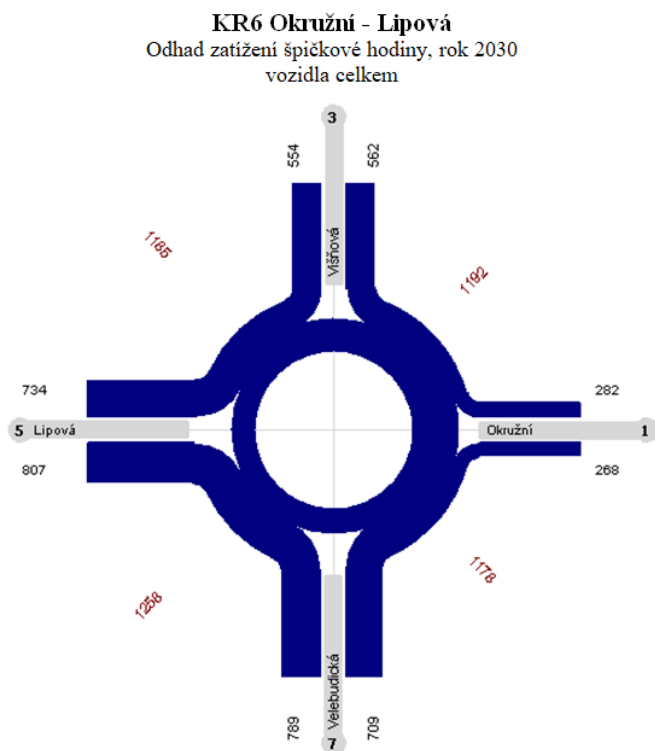
Zklidnění ulice třída Budovatelů (úsek Jaroslava Průchy-Moskevská) představuje snížení počtu jízdních pruhů ve směru k ulici Moskevská na jeden s tím, že prostor může být využit pro řešení cyklistické dopravy. Dojde k odstranění nevyhovujících přechodů pro chodce přes 2 jízdní pruhy v jednom směru. Přestavba průsečné křižovatky ulic třída Budovatelů- Moskevská-Josefa Skupy je motivována nevyhovujícími přechody pro chodce z titulu jejich délky a snahou o výraznější preferenci tramvajové dopravy. Předpokládaná intenzita dopravy na ulici třída Budovatelů je 9,5 tisíc vozidel za 24 hodin, v případě křižovatky pak 17,0 tisíc vozidel za 24 hodin. Inspirace možného řešení přestavby křižovatky dokládá následující obrázek.



Obrázek 7: Inspirace zahraničního řešení preference tramvajové dopravy na okružní křižovatce

Ad 15) Přestavba křižovatky Velebudická-Lipová-Okružní-Višňová

Jedná se o důležitý dopravní uzel v rámci základní komunikační sítě v lokalitě bytové zástavby. Doporučená přestavba stávající okružní křižovatky je vyvolána předpokládaným růstem intenzity dopravy a preferencí autobusové MHD. Výrazným aspektem je vysoká intenzita pěší dopravy, která snižuje kapacitu křižovatky. Předpokládaná intenzita dopravy v křižovatce je 27,1 tisíc vozidel za 24 hodin.



Obrázek 8: Intenzita dopravy v křižovatce Velebudická-Okružní-Lipová, údaje ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030

Výpočet kapacity okružní křižovatky dle TP 234 a ČSN 736101, jednopruhová OK				
Hodnoty/Vjezd	Velebudická	Okružní	Višňová	Lipová
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	735	291	574	840
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	813	284	578	766
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	489	940	653	462
tg-kritická časová mezera (s)	4.3	4.5	4.5	4.5
tf-následná časová mezera (s)	2.9	2.8	2.8	2.6
tmin-minimální časová mezera	2.1	2.1	2.1	2.1
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	801	447	664	878
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	66	156	90	38
tw-střední čekací doba (s)	45.1	24.9	36.7	76.9
Lmax-délka fronty (m)	123	31	87	163
Úroveň kvality	E	C	D	E

Tabulka 4: Výpočet kapacity křižovatky Velebudická-Okružní-Lipová, špičková hodina, výhled 2030

Poznámka: Výpočet nezohledňuje vliv pěší dopravy, např. při intenzitě 200 chodců za hodinu klesá kapacita o přibližně 5-7 %. Za této situace lze předpokládat překročení kapacity okružní křižovatky

Ad 16) Přestavba křižovatky Čepirožská-Žatecká

Křižovatka distribuuje městskou dopravu na nadřazený dopravní skelet silnice I/27. Doporučená přestavba stávající stykové křižovatky je vyvolána předpokládaným růstem intenzity dopravy a snahou o zklidnění dopravy v oblasti Čepirohy. Křižovatka vykazuje mírně zvýšené riziko dopravní nehodovosti. Doporučujeme je přestavbu na křižovatku okružní, předpokládaná intenzita dopravy v křižovatce je 19,9 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 17) Přestavba silnice I/27 s okružní křižovatkou Vtelno

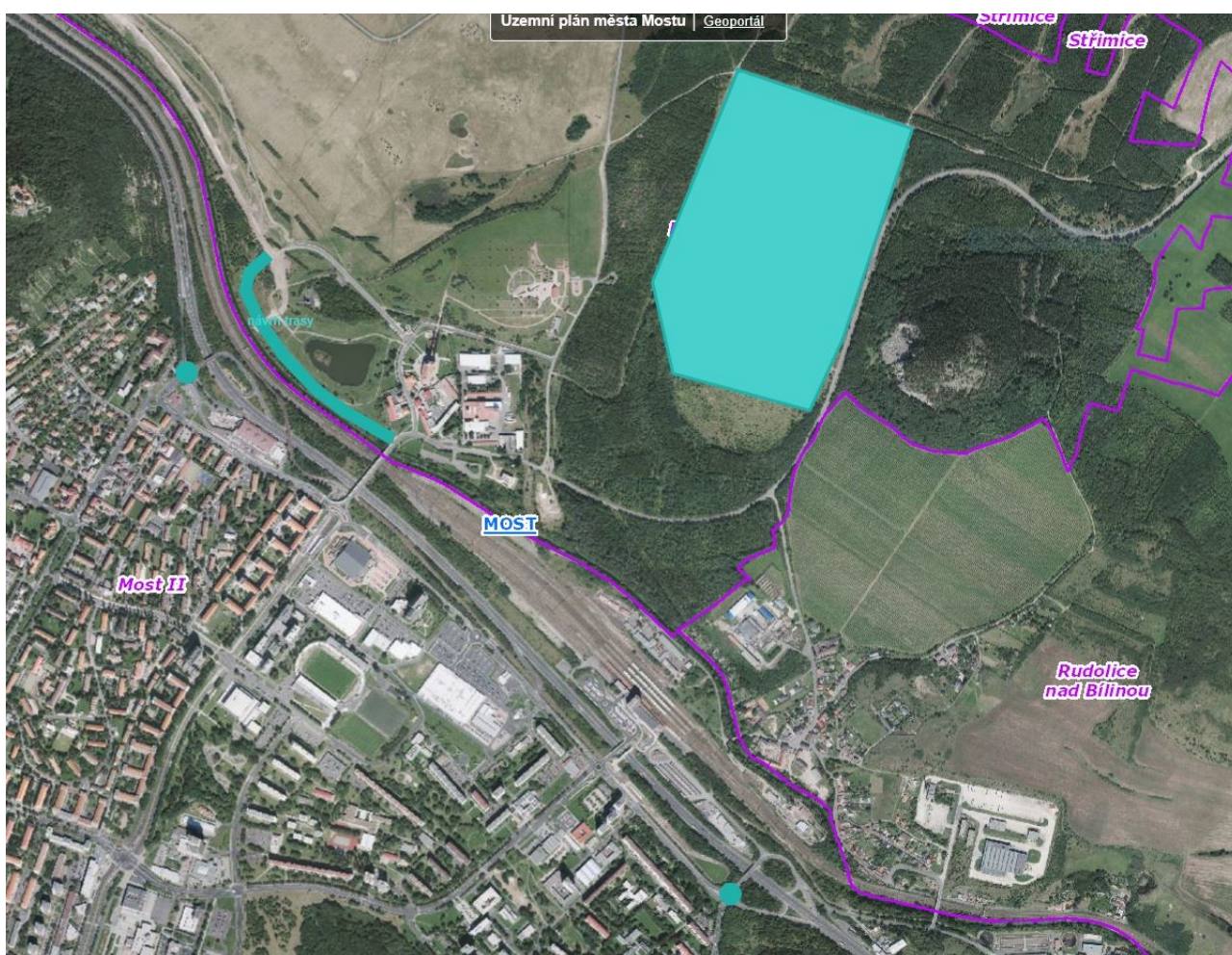
Přestavba silnice I/27 v lokalitě Vtelno představuje přestavbu stávající stykové křižovatky na křižovatku okružní. Stavba je přednostně vyvolána rozvojovými plochami severně silnice I/27 (ulice Pražská). Stavba nemá vliv na fungování komunikačního skeletu, nicméně zlepšuje dopravní situaci v dané lokalitě. Předpokládaná intenzita dopravy v předmětném úseku 9,5 tisíc vozidel za 24 hodin.

Přestavba křižovatky Rudolická-Pod Lajsníkem

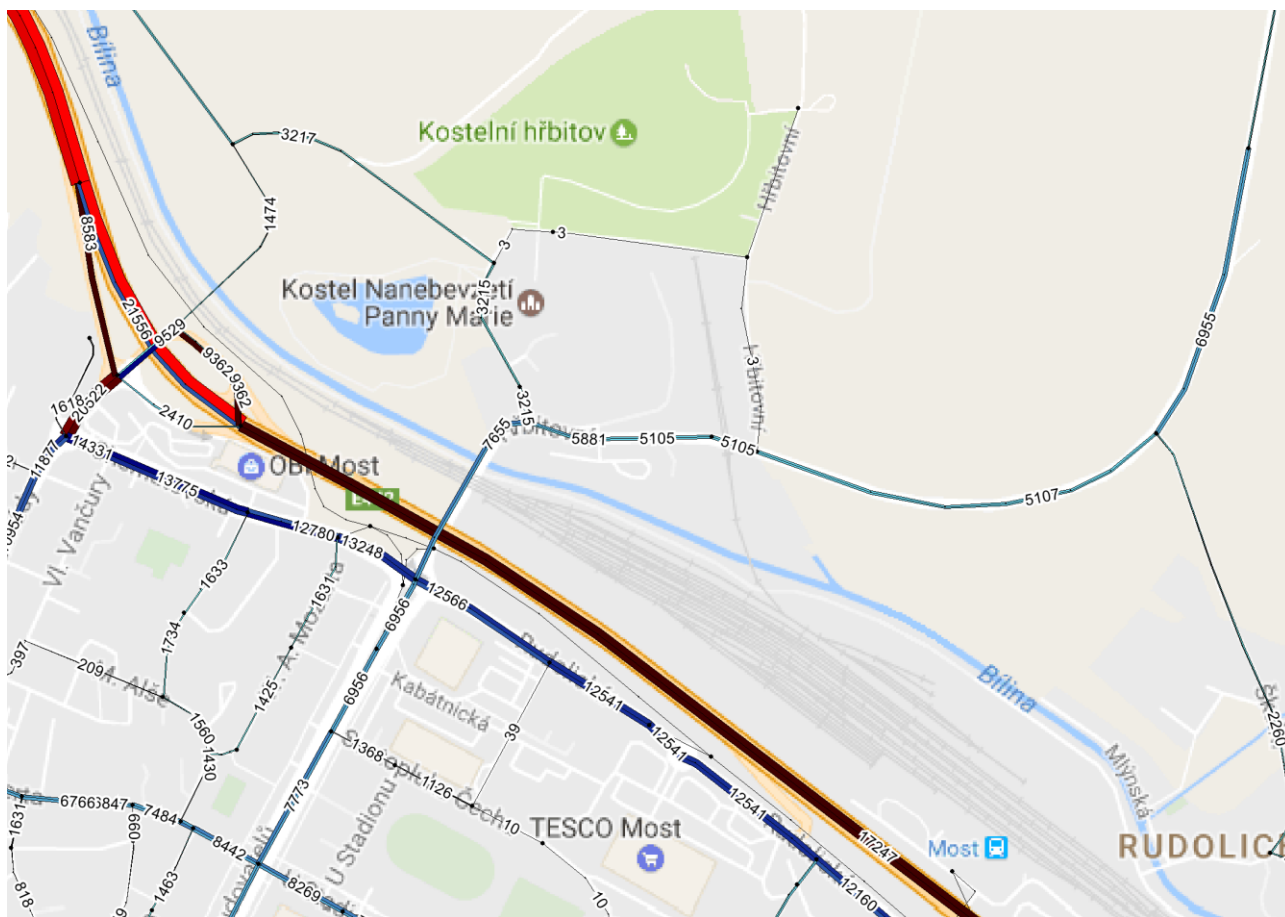
Jedná se o důležitý dopravní uzel na základním komunikačním systému města, křižovatka distribuuje městskou dopravu na nadřazený dopravní skelet silnice I/13 a I/15. Doporučená přestavba stávající okružní křižovatky je vyvolána předpokládaným růstem intenzity dopravy, výhledová intenzita dopravy v křižovatce je 26,2 tisíc vozidel za 24 hodin. Křižovatka nebyla zařazena mezi navrhovaná opatření na ZAKOS, nicméně doporučujeme její dlouhodobé sledování.

Problematika rozvojové plochy lehkého průmyslu Střimice

V průběhu projednávání byla ze strany města vyslovena prosba týkající hodnocení dopadů na komunikační síť města z titulu rozvoje průmyslu v lokalitě Střimice. Z hlediska stanovení objemu generované dopravy bylo rozvojové území zařazeno do kategorie lehký průmysl a montážní závody. Na základě velikosti plochy a předpokládaného využití byl proveden odhad počtu zaměstnanců v počtu 2-3,7 tisíc osob. Při zohlednění zjištěné mobility, stávající a očekávané dělby přepravní práce a možné kvality MHD v dané lokalitě stanoven odhad průměrné intenzity generované dopravy na zhruba 2,4 tisíc vozidel za 24 hodin jednosměrně. Za uvedených podmínek byla rozvojová plocha vložena do modelu dopravy.



Obrázek 9: Rozvojová plocha lehkého průmyslu Střimice



Obrázek 10: Výhledové modelové zatížení IAD města Most, vliv rozvojové plochy Střimice; rok 2030 ve vozidlech za 24 hodin

Výsledek modelového zatěžování prokázal funkčnost tohoto rozvojového záměru z hlediska dopravní dostupnosti a zatížení v rozhodujících uzlech základní sítě. Křižovatky třída Budovatelů-Rudolická a Čsl. armády-Chomutovská vykazují rezervu ve výkonnosti. Navrhovaný propoj mezi ulicemi Hřbitovní a plánovanou stavbou silnice II/265, přeložka Braňany-Mariánské Radčice se ukázal jako neopodstatněný, vozidla v rozhodující míře využívají stávající/budoucí ulice třída Budovatelů, Hřbitovní, Kostelní a Čsl. armády. Komunikační propojení by mohlo mít své opodstatnění v případě záměru na zklidnění ulice Kostelní pro IAD nebo potřebě odklonění zvýšeného objemu nákladní dopravy z ulice Kostelní.

5.1.3 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, VYUŽITÍ TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ

TRASY NÁKLADNÍ DOPRAVY

Návrh vychází ze stávající organizace nákladní dopravy, kdy koridory průjezdu nákladní dopravy městem jsou dovoleny pouze po silnicích I/13, I/15 a I/27, což jsou komunikace ZAKOS funkční třídy B, sběrné, situované na okraji zastavěného území. Kromě uvedených silnic je dovolen průjezd nákladní dopravě po MK Rudolická, Chomutovská, což umožňuje distribuci nákladní dopravy mezi křižovatkami Rudolická-Pod Lajsníkem a Chomutovská-Čsl. armády s napojení na rychlostní silnici I/13. Na tomto komunikačním úseku navrhujeme alespoň regulaci nákladní dopravy formou omezené tonáže, například 12 t.

Podporujeme stávající zákazy vjezdu nákladní dopravy na vnitřních komunikacích ZAKOS, které velmi účinně chrání vnitřní zastavěné území města. Zákazy vjezdu nákladní dopravy jsou situovány na ulicích Žatecká, Čsl. armády, Tvrzova, třída Budovatelů, Velebudická, Vtelenská, Pod Lajsníkem, Moskevská, jednosměrná rampa z I/13 do ulice Rudolická. Na komunikacích mimo ZAKOS jsou doplněny zákazy vjezdu nákladní dopravy na ulici Zahradní a v území kolem ulice Rudolická, Chomutovská, jedná se o komunikace Vladislava Vančury, W.A. Mozarta, Barvířská, K.H. Máchy a Václava Řezáče. Doporučujeme doplnit DZ v ulici Josefa Hory.

Situaci v regulaci nákladní dopravy hodnotíme velmi pozitivně, kromě drobných doporučení, není důvod jakkoli do stávajícího systému zasahovat.

NÁVRH ZKLIDNĚNÝCH OBLASTÍ

Cílem návrhu zklidněných oblastí a zón je podpořit snížení emisí hluku v obytné zástavbě a současně zvýšit bezpečnost dopravy, především pak u cyklistické a pěší dopravy. Zklidněné zóny se navrhují mimo ZÁKOS. Jedná se o místní komunikace s obslužnou a pobytovou funkcí.

Pěší zóna, veřejná prostranství

V oblasti centra města Mostu je zřízena pěší zóna, jedná se prostor 1. náměstí směrem k městskému divadlu. Na prostor pěší zóny navazují rozsáhlá veřejná prostranství náměstí Velké Mostecké stávky a 2. náměstí. Pobytové plochy v centru města jsou doplněny dalšími pěšími prostory podél třídy Budovatelů mezi ulicemi Moskevská a Josefa Průchy. Rozsáhlý prostor centra města dotváří dopravně zklidněné komunikace v režimu Zóna 30. Po okraji těchto pobytových ploch jsou vedeny zklidněné komunikace a umístěny kapacitní parkovací plochy. V průběhu zpracování a projednávání nebyly shromážděny žádné informace a podněty, které by vedly ke změnám řešení předmětného prostoru s výjimkou zcela nové koncepce cyklistické dopravy.

Na území města Mostu jsou definována významná veřejná prostranství, mezi nejdůležitější pro řešení pěší dopravy byla zařazena:

- centrum města – 1. náměstí, nám. Velké Mostecké stávky, 2. náměstí a přidružené prostory
- pěší prostory podél tř. Budovatelů a přidružené prostory
- pěší prostor podél ulice Josefa Skupy a Slovenského národního povstání
- prostor před vlakovým nádražím – ulice Nádražní s vazbou na pěší prostory podél ulice Moskevská
- prostor při ulici Lipová – obchodní centrum sídliště Výsluní a Zahradní
- prostor v okolí kostela Nanebevzetí P. Marie
- prostor před Oblastním muzeem
- sídliště Chanov – vnitro sídlištní prostor ulice Zlatnická
- Vtelno – historická náves a navazující prostory.

Uvedená veřejná prostranství a další lokality, včetně významných parkových ploch, jsou zapojeny do základní sítě bezbariérových tras, kapitola Pěší doprava.

Zklidněná území a ulice

Obytné zóny a ulice je vhodné řešit v lokalitách s nízkou intenzitou dopravy (do 500 vozidel/24 hodin), kde nejsou vytvořeny dostatečné podmínky pro pěší dopravu. V obecné rovině se jedná o lokality, kde pěší doprava využívá prostor komunikace, kde intenzity dopravy jsou sice nízké, nicméně pohyb chodců není žádným opatřením podpořen a chráněn. Vzhledem k obvykle stísněnému prostoru komunikace a ne příliš ohleduplným řidičům považujeme tuto dopravní situaci za rizikovou. Jedná se také o území/ulice, kde chodníky sice existují, ale jejich schůdnost je nebezpečná a vhodnějším řešením může být tato forma zklidnění. V rozhodující míře se jedná o oblasti rodinného bydlení, předběžně je uvažováno s lokalitou Zahražany, např. ulice Hornická, Fráni Šrámka, Marš. Žukova, Ve Strži a další, lokalitou Pod Ressellem, např. ulice Větrná, Na Vrátku a další, lokalitou Souš, např. ulice Pod Strání, Pod Hněvínem, případně lze takto řešit přístupové komunikace na hrad Hněvín. Uplatnit řešení lze také v lokalitě Podžatecká, např. v ulicích Antonína Dvořáka nebo Ludovíta Štúra a dalších lokalitách. V souvislosti s využitím obytných zón a ulic je nezbytné upozornit na nutnost řešení statické dopravy, v případě, že se jedná o problematická řešení, doporučujeme ponechat stávající stav.

Zóny 30 představují území, kde je maximální dovolená rychlost snížena na 30 km/hod, je zde také uplatňována přednost zprava, tzn. nevyznačené přednosti v křižovatkách. Snížením rychlosti je podporována udržitelnost dopravy. Návrhy se uplatňují jak v obytných oblastech, tak i v urbanisticky citlivých lokalitách. Příkladem může být zóna 30 v ulici Radniční v centru města, nebo v obytné oblasti Liščí Vrch, kde je uplatněna také přednost zprava. Lokální využití snížené rychlosti na 30 km/hod je na ulici Obránců míru, v blízkosti ZŠ. Stávající zóny 30 doporučujeme dále rozšiřovat nebo doplňovat do funkčních celků, přičemž přednostně se musí jednat o území s pohybem chodců, případně i cyklistů. Předběžně bylo zvažováno s řešením v obytné oblasti Pod Šibeníkem.

NÁVRHY VYUŽITÍ TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ

Kapitola je obsahově řešena ve dvou základních rovinách. Předně se jedná o problematiku řízení silničního provozu prostřednictvím světelně signalizačního zařízení, jehož nedílnou součástí je podpora MHD ve formě upřednostnění (preferenze) vozidel v dopravním proudu. K této problematice přináší také podpůrná opatření, jako jsou vyhrazené jízdní pruhy a využití tzv. světelných závor. Spíše samostatnou oblastí je organizace statické dopravy ve formě navigačního a informačního systému a různých technologických vybavení ploch a prostor dopravy v klidu.

Návrh předpokládá využití dostupných i výhledových telematických prostředků pro řízení dopravy se základním cílem preference vozidel městské hromadné dopravy v dopravním proudu, ve druhém pořadí se pak jedná o zajištění plynulosti provozu automobilové dopravy. Návrh předpokládá trvalý proces vylepšování preference MHD a plynulosti automobilové dopravy na ulici třída Budovatelů. Doporučujeme sledovat výraznější upřednostnění tramvajových vozidel na křižovatkách vybavených SSZ formou dynamického řízení, což přináší nepříznivý důsledek v nefunkčnosti informací o délkách signálů. Dynamické řízení se dá na těchto křižovatkách využít také u vozidel autobusové MHD. V případě okružních křižovatek se jedná o doplnění vyhrazených jízdních pruhů pro silniční vozidla MHD před křižovatkami. Doporučujeme zvážit tato opatření alespoň u křižovatek Lipová-Višňová-Okružní-Velebudická a Žatecká-Čsl. armády-SNP-Josefa Skupy.

Prvky dispečerského řízení MHD a informačního systému pro cestující jsou zmíněny v kapitole Veřejná hromadná doprava.

Telematické prvky týkající se dopravy v klidu jsou obsaženy v kapitole Doprava v klidu. Ve své podstatě se jedná o navigační a informační a technologická zařízení parkovišť, která společně v reálném čase na stacionárních místech a v mobilních aplikacích umožní navádění vozidel zákazníků na kapacitní parkoviště rozhodujících uživatelských skupin.

5.2 MĚSTO LITVÍNOV

5.2.1 NÁVRH ZÁKLADNÍHO KOMUNIKAČNÍHO SYSTÉMU MĚSTA

KONCEPCE DLE ÚP LITVÍNOV

Územní plán města Litvínova, ve znění Právního stavu po změně číslo 11, s účinností 8. 1. 2014, definuje v kapitole B7 následující stavby dopravní infrastruktury:

- Zkapacitnění silnice I/27, v ÚP označeno D1;
- Chudeřinská komunikační spojka, v ÚP označeno D6;
- Kruhová křižovatka Chudeřinská-Havířská, v ÚP označeno D15;
- Místní komunikace Chudeřinská spojka-Nové Záluží, včetně spojovací komunikace Loupnická-Chudeřinská spojka, v ÚP označeno D20 a D28;
- Nové vyústění Chudeřinské spojky do ulice Chudeřinské, v ÚP označeno D24.

Významnou dopravní stavbou, která ovlivní stávající dopravní situaci v regionu, je kompletace dálnice D7 a obchvat obce Havraň. Dálkové vazby směrem na Prahu budou pravděpodobně více využívat k dosažení dálnice D7 trasu silnice I/27 Most, Žatec. Doporučujeme realizovat kompletaci dálnice D7 ve střednědobém horizontu, do roku 2023.

NÁVRH ZAKOS A ZATŘÍDĚNÍ SILNIC

Návrh ZAKOS (základní komunikační systém) vyjadřuje urbanisticko-dopravní funkce komunikací na území města Most a je koncipován dle příslušné ČSN. Návrh také zohledňuje výhledové stavby, které mění či dotváří funkčnost především sběrného skeletu města. Zatřídění (kategorie) silniční sítě vychází z dopravní funkce jednotlivých silnic v širších dopravně-územních vazbách, je koncipován dle zákona o pozemních komunikacích. Zatřídění silnic je navrženo jako nezávazné pro sledovaný výhledový horizont.

Rozdělení komunikací do funkčních skupin je významné především z hlediska jejich základních charakteristik, parametrů a kvalitativních ukazatelů. Především u komunikací funkční skupiny A-rychlostní je

důležitá funkce dopravní, u komunikací funkční skupiny B-sběrné je vedle dopravní funkce podporována i funkce obslužná, přičemž je obecně kladen důraz na kvalitu, jako je plynulost a bezpečnost provozu. Z tohoto úhlu pohledu byly posuzovány a hodnoceny výše zmíněné průjezdní úseky silnic I. třídy. Např. podle ČSN 736101 a 736102 by tyto průjezdní úseky měly z hlediska úrovně kvality dopravy (ÚKD) splňovat výhledově stupeň D, pro výjezdové nebo návratové období dopravních špiček až stupeň E.

Návrhem je sledována plynulost dopravy IAD, přednostně se však návrh orientuje na vhodnou koncepci v zajištění výhledové mobility, kterou je nutné vnímat v širších souvislostech jako realizování cest různými dopravními systémy, přičemž priorita je kladena na pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu. Proto je přípustné v návrhu uvažovat s úrovní kvality dopravy v křižovatkách na stupni E, případně i s mírně přetíženými křižovatkami.

Přehled křižovatek blízko výkonnosti - Litvínov, výhled roku 2030	
Křižovatka	Zatížení v tis. vozidlech za 24 hodin
Chudeřínská-Podkrušnohorská	20,3

Tabulka 5: Přehled křižovatek blízko kapacity, výhled roku 2030

Tabulka A.1 – Orientační maximální kapacity různých typů úrovněových křižovatek

Typ křižovatky		Maximální hodinová kapacita [voz./h]	Maximální celodenní kapacita ^{c)} [voz./den]	
Nerízené křižovatky ^{a)}	Průsečná a styková křižovatka	1 500 – 2 000	18 000 – 24 000	
	Okružní křižovatky	Miniokružní křižovatka	1 500 – 2 000	18 000 – 24 000
		Okružní křižovatka s jedním pruhem na okružním pásu a jedním pruhem na vjezdu	2 000 – 2 700	24 000 – 32 000
		Okružní křižovatka s dvěma pruhy na okružním pásu a dvěma pruhy na vjezdu	2 500 – 3 500	30 000 – 40 000
		Spirálovitá okružní křižovatka ^{d)}	2 500 – 3 500	30 000 – 40 000
Světelně řízená křižovatka ^{b)}		3 000 – 6 400	36 000 – 77 000	

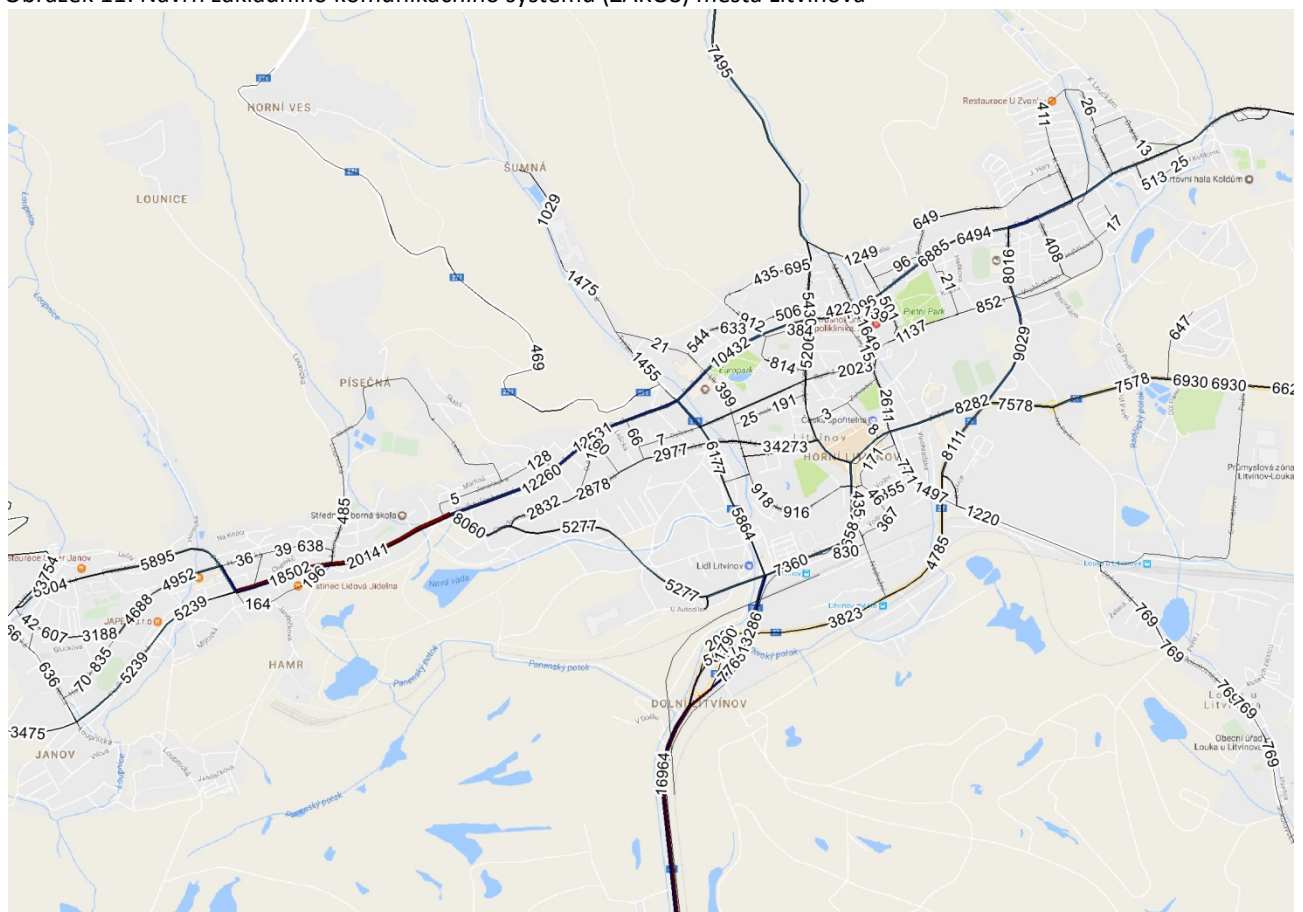
^{a)} V závislosti na počtu jízdních nebo řadicích pruhů a na intenzitách jednotlivých dopravních proudů.
^{b)} Kapacita řízené křižovatky závisí – kromě způsobu řízení – především na počtu řadicích pruhů.
^{c)} Odvozeno z hodinových kapacit při běžných denních variacích dopravy.
^{d)} Kapacita spirálové okružní křižovatky je zpravidla vyšší než kapacita okružní křižovatky se dvěma pruhy na okružním pásu s obdobným prostorovým uspořádáním.

Tabulka 6: Orientační kapacity úrovněových křižovatek dle ČSN 736102

Na území města Litvínova je základní komunikační systém tvořen komunikacemi funkční skupiny B a vybranými komunikacemi funkční skupiny C. Následující obrázek dokládá výhledový návrh základního komunikačního systému pro město Litvínov.



Obrázek 11: Návrh základního komunikačního systému (ZAKOS) města Litvínova



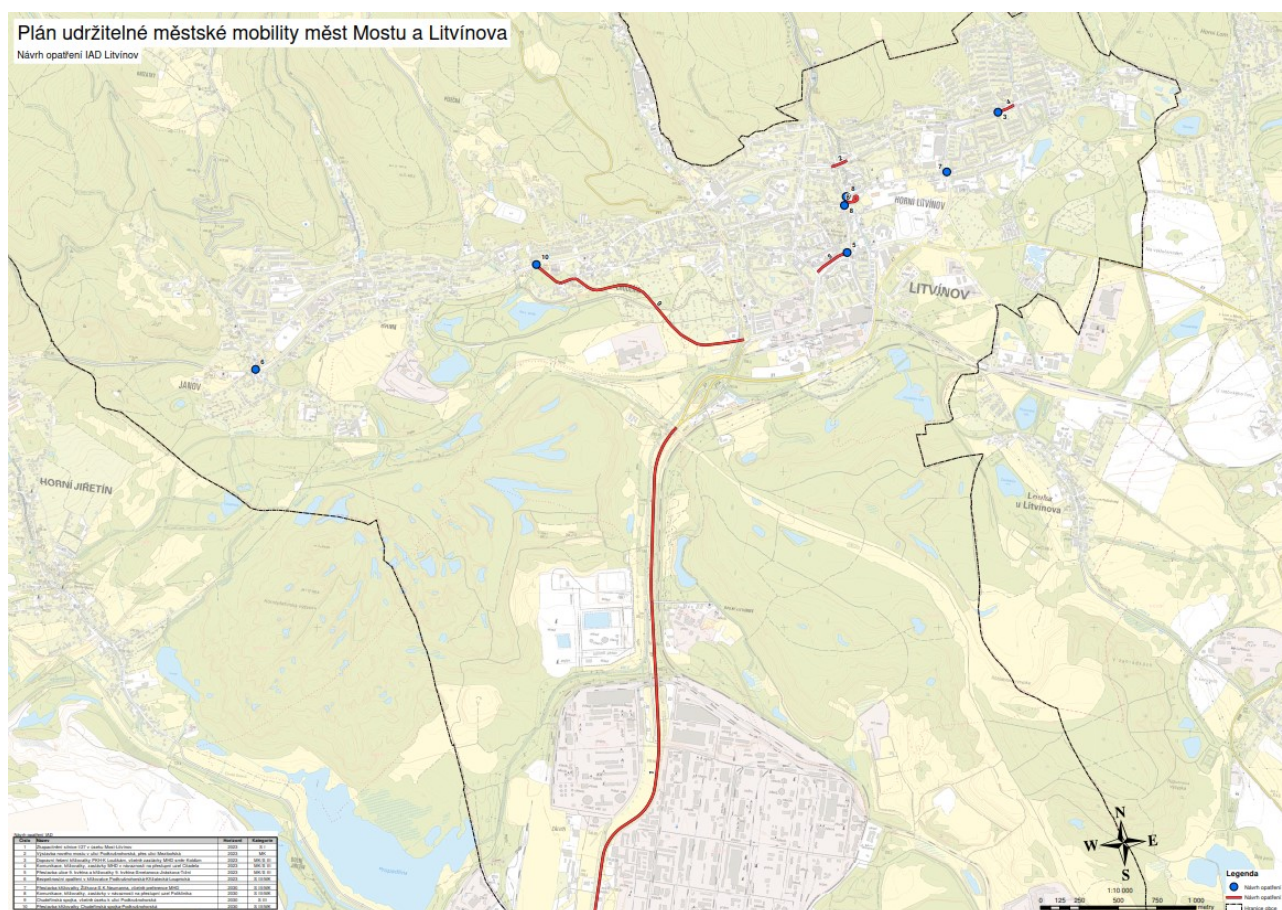
Obrázek 12: Výhledové modelové zatížení IAD města Litvínov, rok 2030 ve vozidlech za 24 hodin

5.2.2 PŘEHLED OPATŘENÍ A NÁVRH ETAPIZACE DOSTAVBY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Navrhovanými opatřeními je dotvářen základní komunikační systém města, skelet je doplněn o sběrnou komunikaci Chudeřínská spojka, do které může být převedena trasa silnice III/0133. Přestavba úseků a křižovatek na ZAKOS je přednostně motivována bezpečností dopravy a výraznějším upřednostněním vozidel MHD. Etapizace dostavby komunikační sítě je provedena pro časové horizonty do roku 2023 a 2030.

Číslo	Název	Horizont	Kategorie
1	Zkapacitnění silnice I/27 v úseku Most-Litvínov	2023	S I
2	Výstavba nového mostu v ulici Podkrušnohorská, přes ulici Mezibořská	2023	MK
3	Dopravní řešení křižovatky PKH-K Loučkám, včetně zastávky MHD směr Koldům	2023	MK/S III
4	Komunikace, křižovatky, zastávky MHD v návaznosti na přestupní uzel Citadela	2023	MK/S III
5	Přestavba ulice 9. května a křižovatky 9. května-Smetanova-Jiráskova-Tržní	2023	MK/S III
6	Bezpečnostní opatření v křižovatce Podkrušnohorská-Křížatecká-Loupnická	2023	S III/MK
7	Přestavba křižovatky Žižkova-S.K.Neumanna, včetně preference MHD	2030	S III/MK
8	Komunikace, křižovatky, zastávky v návaznosti na přestupní uzel Poliklinika	2030	S III/MK
9	Chudeřínská spojka, včetně úseku k ulici Podkrušnohorská	2030	S III
10	Přestavba křižovatky Chudeřínská spojka-Podkrušnohorská	2030	S III/MK

Tabulka 7: Navrhované stavby IAD do roku 2023, resp. 2030



Obrázek 13: Přehled opatření na ZAKOS města Litvínov

Ad 1) Zkapacitnění silnice I/27 v úseku Most-Litvínov

Sledovaná přestavba garantuje výkonnost a bezpečnost pro případy mimořádných událostí v chemickém komplexu Záluží u Litvínova. Předpokládaná intenzita dopravy je 16,4-19,0 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 2) Výstavba nového mostu v ulici Podkrušnohorská přes ulici Mezibořská

Zpracování PD začalo v roce 2017 a přechází do roku 2018, kdy bude dokončena, zahájení realizace se předpokládá v roce 2019/2020. MK Podkrušnohorská je součástí základního komunikačního systému, funkční skupiny B. Předpokládaná intenzita dopravy v předmětném úseku je 6,6 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 3) Dopravní řešení křižovatky ulic Podkrušnohorské-K Loučkám, včetně zastávky MHD směr Koldům

Opatření řeší úpravu křižovatky v souvislosti s nevyhovující autobusovou zastávkou ve směru Koldům, která bude situována do zálivu. Atraktivní společenská lokalita a důležitý přestupní uzel MHD však vyžaduje řešení v širších souvislostech, což by mělo být předmětem následujícího záměru.

Ad 4) Komunikace, křižovatky, zastávky MHD v návaznosti na přestupní uzel Citadela

Atraktivní společenská lokalita a důležitý přestupní uzel MHD, který musí zajistit přestupy mezi autobusovou a tramvajovou dopravou, rovněž musí umožnit dopravní obsluhu systému P+R i B+R v návaznosti na tramvajovou dopravu. Navržený záměr vyžaduje celkovou přestavbu této lokality, včetně revitalizace komunikací, křižovatek, zastávek MHD, pěších vazeb a řešení cyklistické dopravy. Systémy P+R, B+R předpokládají vybavení uzlu parkovacími stánkami a zařízeními pro odložení jízdních kol. Ulice Podkrušnohorská, silnice III/0138 je součástí základního komunikačního systému, funkční skupiny B. Předpokládaná intenzita dopravy v předmětné lokalitě je 9,1-11,2 tisíc vozidel za 24 hodin.

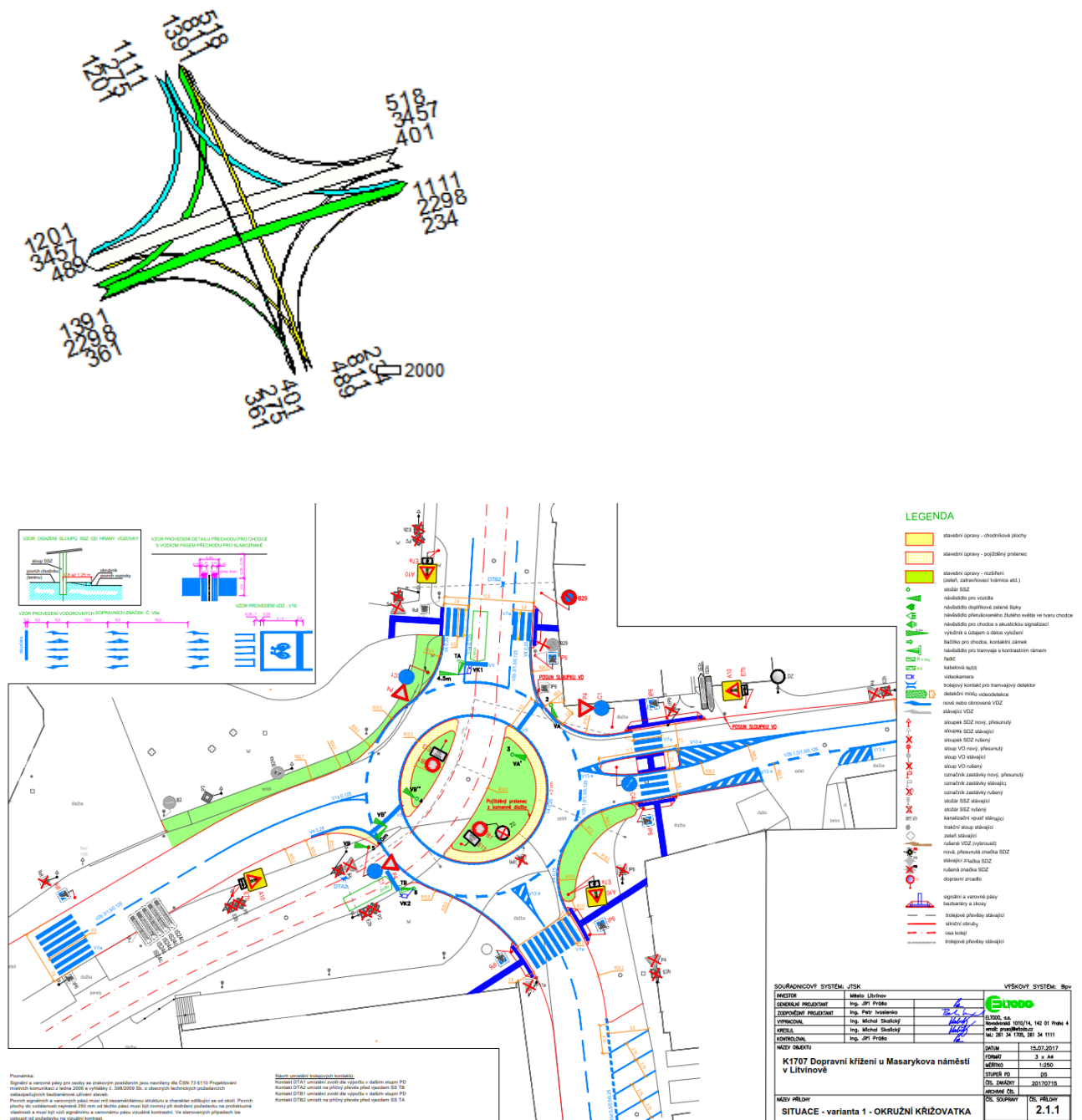
Ad 5) Přestavba ulice 9. května a křižovatky 9. května-Smetanova-Jiráskova-Tržní

Přestavba ulice 9. května a křižovatky 9. května-Smetanova-Jiráskova-Tržní („u kostela“) je motivována zvýšením bezpečnosti dopravy a preferencí vozidel MHD. Budou řešeny rizikové přechody pro chodce a nedobré uspořádání křižovatky s minimálními řadícími prostory. V rámci dopravně inženýrské studie byly v zásadě hodnoceny 2 varianty přestavby – okružní křižovatka a křižovatka vybavená SSZ. Studie, na základě vzájemného srovnání podle 4 kritérií, doporučila okružní křižovatku. Ztotožňujeme se závěry studie a doporučujeme přestavbu na křižovatku okružní s dynamickou preferencí tramvajové dopravy. Předpokládaná intenzita dopravy na ulici 9. května je až 9,2 tisíc vozidel za 24 hodin, křižovatka vykazuje zatížení 12,5 tisíc vozidel za 24 hodin.

V souvislosti s řešením křižovatky doporučujeme zvážit možnost variantního řešení ulice Smetanova. Variantní uspořádání komunikace by spočívalo v umístění jízdních pruhu IAD na tramvajový pás, což by umožnilo získaný prostor využít k řešení pěší a cyklistické dopravy, případně k řešení statické dopravy na ulici Smetanova.



Obrázek 14: Křižovatka 9. května-Smetanova-Jiráskova, doporučená přestavba



Obrázek 15: Studijní řešení křižovatky 9.května-Smetanova-Jiráskova; zdroj: studie

Okružní křižovatka 9. května-Smetanova-Jiráskova-Tržní				
Hodnoty/Vjezd	9. května	Smetanova	Jiráskova	Tržní
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	340	217	368	129
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	404	132	335	183
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	143	351	233	418
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	978	808	902	756
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	638	591	534	627
tw-střední čekací doba (s)	3.6	4.6	4.6	4.5
Lmax-délka fronty (m)	10	7	13	4
Úroveň kvality	A	A	A	A

Poznámka: Vzhledem k dynamické preferenci tramvajové dopravy byla kapacita snížena o 5%

Tabulka 8: Výpočet výkonnosti okružní křižovatky pro výhledové intenzity dopravy

Ad 6) Bezpečnostní opatření v křižovatce Podkrušnohorská-Křížatecká-Loupnická

Bezpečnostní opatření na silnici III/0133, ulice Podkrušnohorská, před křižovatkou Podkrušnohorská-Křížatecká-Loupnická („u Fořta“) jsou motivovány snahou o zvýšení bezpečnosti dopravy při přecházení komunikace v souvislosti se zastávkami MHD Janov. Protože se jedná o první křižovatku v intravilánu města, není nejvýše dovolená rychlost v obci příliš dodržována. Nabízí se např. vložení ochranné/dělicí ostrůvky, ukazatele jízdní rychlosti a další. Předpokládaná intenzita dopravy na ulici Podkrušnohorská v této lokalitě je 7,3 tisíc vozidel za 24 hodin.



Obrázek 16: Dopravní situace v křižovatce Podkrušnohorská-Křížatecká, doporučeno k řešení

Ad 7) Přestavba křižovatky Žižkova-S.K. Neumanna, včetně preference MHD

Přestavba stávající okružní křižovatky Žižkova-S.K. Neumanna („u Nudle“) je vyvolána snahou o zvýšení bezpečnosti dopravy a preferencí tramvajových vozidel MHD dynamickým způsobem řízení. Součástí přestavby musí být rekonstrukce nevyhovujících tramvajových zastávek, včetně míst pro přecházení. Předpokládaná intenzita dopravy v křižovatce je 10,0 tisíc vozidel za 24 hodin.



Obrázek 17: Okružní křižovatka Žižkova-S.K. Neumanna, doporučena přestavba

Ad 8) Komunikace, křižovatky, zastávky MHD v návaznosti na přestupní uzel Poliklinika

Důležitý přestupní uzel MHD, včetně úseku ulice Mezibořská, křižovatek Mezibořská-Žižkova a Ruská-Smetanova („na východě“), musí zajistit přestupy mezi autobusovou a tramvajovou dopravou. Rovněž by měl umožnit dopravní obsluhu systémy P+R i B+R v návaznosti na tramvajovou dopravu. Navržený záměr vyžaduje celkovou přestavbu této lokality, včetně revitalizace komunikací, křižovatek, zastávek MHD, pěších vazeb a řešení cyklistické dopravy. Systémy P+R, B+R předpokládají vybavení uzlu parkovacími stáními a zařízeními pro odložení jízdních kol. Předpokládaná intenzita dopravy v předmětném úseku ulice Mezibořská je 6,1 tisíc vozidel za 24 hodin.

Ad 9) Chudeřínská spojka, včetně úseku k ulici Podkrušnohorská

Chudeřínská spojka dotváří sběrný komunikační skelet města, převádí dopravu z ulic Chudeřínská a Podkrušnohorská západním směrem. Lze zvažovat, že nahradí trasu silnice III/0133 v ulici Chudeřínská. Součástí záměru je také přestavba úseku ulice Chudeřínská k ulici Podkrušnohorská, kde navrhujeme doplnit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu. Předpokládaná intenzita dopravy 5,3 tisíc vozidel za 24 hodin je projevem zajímavosti trasy.

Ad 10) Přestavba křižovatky Chudeřínská/Chudeřínská spojka-Podkrušnohorská

V souvislosti s realizací Chudeřínské spojky dochází ke změnám intenzit dopravy v předmětné křižovatce. Stávající styková křižovatka se stává nevyhovující pro připojení ulice Chudeřínské, kde vznikají nadměrná zdržení. Z tohoto důvodu je navržena přestavba na křižovatku okružní, včetně řešení pěší a cyklistické

dopravy. Přínosem přestavby je také zpomalení dopravy na ulici Podkrušnohorská, resp. zvýšení bezpečnost poblíž zastávky MHD Hamr škola. Předpokládaná intenzita dopravy v křižovatce je 20,3 tisíc vozidel za 24 hodin.

5.2.3 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, VYUŽITÍ TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ

TRASY NÁKLADNÍ DOPRAVY

Návrh vychází ze stávající organizace nákladní dopravy, kdy trasy průjezdné nákladní dopravy městem jsou v minimální míře vymezeny. Bez omezení je trasa silnice I/27 s pokračováním v silnici III/0138, ulice S. K. Neumanna a Podkrušnohorská ve směru na Lom. Trasa v silnici II/271, ulice U Bílého sloupu, Tyrše a Fügnera, trasa v silnici III/2564, ulice Tržní, Smetanova, Mezibořská a trasa v MK Podkrušnohorská jsou limitovány únosností mostů a propustků do 12t. Nákladní doprava na silnici III/0133, ulice Chudeřínská, je regulována pouze v jednom směru, od Janova.

Doporučujeme definovat trasy nákladní dopravy po komunikacích sběrného skeletu (funkční skupina B) a vybraných komunikací funkční skupiny C, obslužné. Jedná se o silnice I/27, II/271, ulice U Bílého sloupu, Tyrše a Fügnera, III/0138, ulice S. K. Neumanna, Podkrušnohorská, MK Podkrušnohorská v celé délce od ulice S. K. Neumanna, III/2564, ulice Tržní s napojením na I/27 a pokračováním ve směru na Meziboří po sběrném skeletu a ulicí Valdštejskou.

Území uvnitř vymezených tras nákladní dopravy doporučujeme výrazně regulovat například DZ B13, hmotnost do 6t, případně využít DZ B4, zákaz vjezdu nákladních vozidel. Stávající regulaci (zákazy) v ulicích Mostecká, U Zámeckého parku, Opltova, Chudeřínská (od Janova), Valdštejská a Ruská (úsek Valdštejská-Smetanova) doporučujeme doplnit o ulice Žižkova, Jiráskova, Tržní (část od I/27), Chudeřínská, Studentská, Ruská a Mezibořská. Nákladní dopravou tak nebude zatěžován například oblast kolem Polikliniky, komunikace v prostoru Masarykova náměstí, ulice 9. května a další.

NÁVRH ZKLIDNĚNÝCH OBLASTÍ

Cílem návrhu zklidněných oblastí a zón je podpořit kvalitu bydlení a života, a snížení emisí hluku v obytné zástavbě a současně zvýšit bezpečnost dopravy, především pak u cyklistické a pěší dopravy. Zklidněné zóny se navrhují mimo ZÁKOS. Jedná se o místní komunikace s pobytovou a obslužnou funkcí.

Pěší zóna, veřejná prostranství

Centrem města Litvínova je náměstí Míru, kde je v části dovoleno krátkodobé parkování vozidel, na které navazuje ulice Kostelní s pokračováním východním směrem do Voigtových sadů. Nejedná se o pěší zónu, nicméně ve zklidněném režimu funguje ulice Kostelní s vazbou na pěší prostory náměstí Míru, Masarykova náměstí a Voigtových sadů. Předmětné území doplňují pěší prostory podél ulic 9. května, Mostecká (režim 30 km/h), případně i Valdštejská, kde jsou situovány zastávky MHD pro obsluhu území centra města. Námětem na zlepšení podmínek pěší dopravy je zklidnění ulice Mostecká v úseku Studentská-9.května, což umožní plynulý přechod prostranství náměstí Míru směrem k zámku a Zámeckému parku. Tento námět byl přednesen po dokončení prací, proto nebyl prověřen dopravním modelem. Doporučujeme rovněž řešit neutěšený vnitřní prostor městského bloku, vymezený náměstím Míru, ulicí Kostelní, 9. května a Mosteckou (tzv. Fajle) a jeho propojení do náměstí Míru a ulice 9. května, dále také dopravní zklidnění ulice 9. května v součinnosti s řešením tramvajových zastávek MHD a křižovatky Smetanova-Jiráskova. S tím souvisí i doporučené zklidnění ulice Kostelní s ohledem na ucelenou lokalitu centra města s vyloučením veškeré zbytné dopravy (od náměstí Míru přes ulici Kostelní k ulici 9. května).

Mezi významná veřejná prostranství na území města Litvínova lze dále zařadit:

- pěší prostory a přidružené prostory v lokalitě Citadela na ulici Podkrušnohorská, včetně vazeb na zastávky MHD v rámci přestupního uzlu
- pěší prostory a přidružené prostory u křižovatky Podkrušnohorská-Valdštejská s vazbami na zastávky MHD
- pěší prostory podél ulice Mostecká s vazbami na autobusové nádraží, vlakovou stanici Litvínov a zastávky MHD
- pěší prostory a přidružené prostory v lokalitě Koldům, mimo jiné i s ohledem na výstavbu nové plavecké haly a na další významné zdroje a cíle cest v této lokalitě (letní koupaliště, sportovní hala, ...).

Uvedené plochy centra, navazující území, veřejná prostranství a další lokality, včetně významných parkových ploch jsou zapojeny do základní sítě bezbariérových tras, kapitola Pěší doprava.

Zklidněná území a ulice

Obytné zóny a ulice je vhodné řešit v lokalitách s nízkou intenzitou dopravy (do 500 vozidel/24 hodin), kde nejsou vytvořeny dostatečné podmínky pro pěší dopravu. V obecné rovině se jedná o lokality, kde pěší doprava využívá prostor komunikace, kde intenzity dopravy jsou sice nízké, nicméně pohyb chodců není žádným opatřením podpořen a chráněn. Vzhledem k obvykle stísněnému prostoru komunikace, a ne příliš ohleduplným řidičům považujeme tuto dopravní situaci za rizikovou. Jedná se také o území/ulice, kde chodníky sice existují, ale jejich schůdnost je nebezpečná a vhodnějším řešením může být tato forma zklidnění. V rozhodující míře se jedná o oblasti rodinného bydlení, příkladem mohou být oblast Janáčkova nebo ulice Hamerská, Mládežnická a Čsl. armády v části sídliště Hamr. Novou, vhodnou oblastí mohou být ulice Lidická, Partyzánská, Dukelská a další v lokalitě Chudeřín. Dále prostor Nerudova náměstí a ulice Emy Destinové (horní část) a Krátká, nebo lokalita ulice Jedličkova. Nabízí se tato forma zklidnění pro lokality rodinného bydlení Vančurova, K Loučkám nebo horní část ulice Seifertova. Dalšími možnými lokalitami jsou ulice Gorkého, Podkrušnohorská v návaznosti na existující zónu v ulici Ke Střelnici. Za úvahu stojí rovněž ulice Nerudova a další.

Zóny 30 představují území, kde je maximální dovolená rychlost snížena na 30 km/hod, je zde také často uplatňována přednost zprava, tzn. nevyznačené přednosti v křižovatkách. Snížením rychlosti je podporována udržitelnost dopravy. Návrhy se uplatňují jak v obytných oblastech, tak i v urbanisticky citlivých lokalitách. V současné době je zóna 30 zavedena např. na ulici Žižkova, Bezručova nebo Jandečkova. Lokální využití snížené rychlosti na 30 km/hod je v současné době uplatněno na ulici Chudeřínská, Valdštejnská, Mostecká, Ruská nebo Podkrušnohorská. Stávající zóny 30, resp. snížení rychlosti na 30 km/hod, doporučujeme dále rozšiřovat nebo doplňovat do funkčních celků, přičemž přednostně se musí jednat o území s pohybem chodců, případně i cyklistů. Předběžně bylo zvažováno zklidnění touto formou v obytných lokalitách Sklářská, Hamerská (Hamr), část Hamerská (Janov), Alešova, Tylova, Sukova nebo Seifertova.

NÁVRHY VYUŽITÍ TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ

Kapitola je obsahově řešena ve dvou základních rovinách. Jedná o problematiku řízení silničního provozu prostřednictvím světelně signalizačního zařízení, jehož nedílnou součástí je podpora MHD ve formě upřednostnění (preferenční) vozidel v dopravním proudu. Doporučujeme sledovat upřednostnění tramvajových vozidel na křižovatkách vybavených SSZ formou dynamického řízení, jedná se o okružní křižovatky 9. května-Smetanova-Jiráskova-Tržní a Žižkova-S.K. Neumanna. V rámci řízení provozu na pozemních komunikacích doporučujeme zvážit realizaci účelové signalizace pro výjezd vozidel HZS na ulici Podkrušnohorská, případně Partyzánská. K této problematice přináší také rozvoj dispečerského řízení MHD a informačního systému pro cestující.

Spíše samostatnou oblastí je organizace statické dopravy, podrobněji uvedeno v kapitole Doprava v klidu. Ve své podstatě se jedná o navigační a informační a technologická zařízení parkovišť, která společně v reálném čase na stacionárních místech a v mobilních aplikacích umožní navádění vozidel zákazníků na kapacitní parkoviště rozhodujících uživatelských skupin.

6. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA, VČETNĚ ŽELEZNICE A VAZEB NA IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

Veřejná hromadná doprava je nedílnou a nezastupitelnou součástí dopravního systému měst Mostu a Litvínova, pro část obyvatelstva je nepostradatelnou při zajištění jejich mobility. Patří mezi udržitelné dopravní systémy, vyžadující trvalou finanční a mediální (marketingovou) podporu. Organizování veřejné hromadné dopravy je náročný a složitý proces, který je dán podstatou této nabídkové služby, která musí zabezpečovat potřeby a očekávání pro celou veřejnost, ale také pro určité vybrané skupiny obyvatel při dosažení jejich specifických účelů cest. Veřejná hromadná doprava, zejména pak městská hromadná doprava (MHD) ve společném prostoru měst Mostu a Litvínova umožňuje pozitivně ovlivnit dělbu přepravní práce a mobilitu obyvatel měst směrem k udržitelné dopravě. Především její kvalita se bude promítat do rozhodování o volbě dopravního prostředku.

Systémové změny v oblasti veřejné hromadné dopravy, resp. MHD jsou založeny na zvyšování kvality nabídky, to lze řešit především zlepšováním stavu a dalším rozvojem tramvajové dopravy. Zásadní je zapojení MHD Mostu a Litvínova do integrované veřejné dopravy v Ústeckém kraji, což představuje především udržení tarifní struktury a cen jízdného, financování tramvajové dopravy mezi městy Most a Litvínov a koordinovaného rozvoje informačního a odbavovacího systému veřejné dopravy. Nezbytné jsou kroky v rámci řešení IAD směřující k aktivnímu upřednostnění tramvajové dopravy na území obou měst s důrazem na kvalitní a uživatelsky atraktivní přestupní návaznosti v rámci celého systému veřejné dopravy (z pohledu vyhovující infrastruktury přestupních míst i z pohledu odpovídající technologie provozu). Důležitá je podpora intermodality ve formě většího propojení VHD/MHD s automobilovou a cyklistickou dopravou, např. systémy dopravní obsluhy P+R, B+R, D+R a další mohou přispět k podpoře veřejné dopravy.

Návrhy týkající se přestavby zastávek MHD se zaměřením na řešení bezbariérovosti jsou součástí kapitoly Pěší doprava. Neopomenutelnou oblastí je marketingová práce k výhodnosti veřejné dopravy a jejího přínosu pro životní prostředí. Zásadní v plánování VHD je pak dlouhodobá udržitelnost a flexibilita systému v ekonomickém rámci měst a dalších objednatelů služby.

Konkrétní návrhy opatření a aktivit v oblasti veřejné hromadné dopravy vycházejí z reálně optimistického přístupu k vývoji dělby přepravní práce s motivací udržet nebo alespoň jen mírně snížit na podíl kolem 20 až 22 %. Uvedená změna podílu na dělbě přepravní práce představuje objem dopravy ve výši 64,8 až 71,3 tisíc cest za 24 hodin vykonaných obyvateli měst Mostu a Litvínova.

6.1 ROZVOJ IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

Integrovaný dopravní systém Doprava Ústeckého kraje se dynamicky rozvíjí od roku 2006 na základě Plánů dopravní obslužnosti. V současné době se rozvoj organizuje na základě Dopravního plánu 2017-2021, který byl předložen zastupitelstvu Ústeckého kraje v červnu 2016. Z něj dokládáme důležité pasáže týkající se řešeného území měst Mostu a Litvínova.

Rozvoj integrace – zapojení měst aj.

V období 2017-2021 je cílem Ústeckého kraje postupná integrace doposud nezaintegrovaných měst s vlastním systémem městské hromadné dopravy (např. Chomutov a Jirkov, Most a Litvínov, Varnsdorf, Litoměřice, aj.). Výsledkem této integrace bude možnost cestujících na jízdní doklad vydaný provozovatelem MHD v daném městě využít i příměstskou autobusovou a železniční dopravu zajišťovanou dopravci zapojenými v DÚK. Recipročně pak cestující s jízdním dokladem pro zónu s MHD vydaným v příměstské nebo železniční dopravě budou mít možnost využít k cestě s MHD i linky MHD.

Pozornost s ohledem na záměr integrace měst bude zejména připravení jednotného tarifu a přepravních podmínek (respektive rozšíření stávajících dokumentů Tarif a SPP DÚK).

Z výše uvedených důvodů vytypoval Ústecký kraj 8 míst, kde je potřeba realizace dopravních terminálů neaktuálnější (Kláštepec nad Ohří, Litvínov, Lovosice, Rumburk, Žatec, Štětí – Hněvice, Benešov nad Ploučnicí, Velký Šenov). Ústecký kraj bude postupně usilovat o realizaci všech těchto uvedených terminálů, V minulých letech již byly jinými investory v Ústeckém kraji vybudovány terminály u ŽST Rybníště, Bohušovice nad Ohří aj, které dnes úspěšně plní svou funkci. Pro realizaci prvních dopravních terminálů v Kláštepci n. Ohří a Litvínově budou čerpány finanční prostředky z fondů Evropské unie (projekty integrované územní investice „ITI“ pro programové období fondů EU 2014 – 2020).

V červnu 2018 schválila zastupitelstva měst Mostu i Litvínova zapojení MHD provozované DPmML, a.s., do IDS Doprava Ústeckého kraje. S ohledem na technologická omezení bude tato integrace od podzimu 2018 pouze částečná (jednostranné uznávání papírových jízdních dokladů DÚK ve vozidlech MHD). Plné zapojení MHD do IDS je plánováno na rok 2020. S touto integrací jsou spojeny změny v rovině technologické i ekonomické. Všechny změny jsou pečlivě zvažovány a konzultovány se zástupci všech zúčastněných stran (Ústecký kraj, města Most a Litvínov, dopravce MHD) včetně právního posouzení atd. Všechny strany se shodují na tom, že výsledkem musí být dlouhodobě stabilní a provázaný systém veřejné dopravy, a to jak z pohledu cestujících (dlouhodobá stabilita kvalitní přepravní nabídky s provázaností všech druhů provozované veřejné dopravy v oblasti, tarifních podmínek, systematicky budovaná image veřejné dopravy apod.), tak z pohledu provozovatelů a objednatelů dopravy (smluvně ošetřené dlouhodobé financování provozu, jeho parametry, práva a povinnosti jednotlivých participujících subjektů atd.).

Zapojení do integrovaného systému DÚK městům Most a Litvínov jednoznačně doporučujeme, rozvoj v rámci systému DÚK přispěje k zefektivnění tras veřejné linkové dopravy v rámci regionu a dálkových vazeb.

Rovněž doporučujeme městu Most zahájit diskuse týkající se výstavby nového AN v těsném sousedství železniční stanice Most. Pro město Litvínov je zásadní výstavba přestupního terminálu AN/železniční stanice Litvínov (multimodální přestupní uzel). Doporučujeme diskutovat nad námětem na propojení železničních tratí 134, 135 do stanice Litvínov s pokračováním do stanice Most.

6.2 MĚSTO MOST, ROZVOJ MHD, ŽELEZNICE A VLD

Městská hromadná doprava (MHD) ve společném prostoru měst Mostu a Litvínova nabízí zcela zásadní možnosti pozitivně ovlivnit dělbou přepravní práce a mobilitu obyvatel měst směrem k udržitelné dopravě. Především její kvalita se promítá do rozhodování o volbě dopravního prostředku, a právě stávající nedostatky ve zpomalující se autobusové dopravě v dopravním proudu, v omezeném upřednostnění tramvajové dopravy a obecně nedobrému technickému stavu tramvajové infrastruktury zkvalitňování neumožňují. Oddělená (segregovaná) tramvajová doprava MHD představuje značný potenciál. Její stávající přepravní výkon 86,6 tisíc osobových km (podíl cca 49 %) znamená průměrné zatížení zhruba 4,6 tisíc osob na km tratě za 24 hodin. Tento ukazatel potvrzuje výhodnost a přednostní tramvajové dopravy, protože u autobusové dopravy vychází průměrné zatížení 741 osob/km za 24 hodin.

Z pohledu potřebného zvyšování kvality MHD doporučujeme klást důraz na udržení a navyšování stávající přepravní nabídky (cca 423 mil. místových km za rok) a distribuci této nabídky v síti tak, aby byla průměrná produktivita přepravního výkonu cca 25-30 % a odpovídající obsazení vozidel ve špičkovém období nepřesáhlo 2 stojící osoby na metr čtvereční podlahové plochy vozidla. Tento požadavek je nutno uplatňovat u všech spojů MHD v celé síti (Most, Litvínov i všechny ostatní obsluhované oblasti), neboť v případě opakujících se kapacitních problémů hrozí systematický úbytek cestujících ve veřejné dopravě, jejichž motivace k návratu do veřejné dopravy po případných změnách je vždy velmi komplikovaná.

Podstatný vliv na vnímání veřejné dopravy cestujícími mají vlastnosti používaných vozidel. Nejen z hlediska využití veřejné dopravy osobami se sníženou schopností pohybu či orientace, ale i z hlediska plynulosti provozu jsou jednoznačným přínosem nízkopodlažní vozidla. Cestovní komfort dále významně ovlivňuje počet nabízených míst k sezení, hluchost vozidla, zajištění tepelného komfortu ve vozidle po celý rok, trakční vlastnosti apod. Další detaily jako je vzhled a čistota vozidel nebo vybavení doplňkovými službami (připojení Wi-Fi, informační systém, USB nabíječky apod.) dotvářejí celkové vnímání služby veřejné přepravy cestujícími.

Na základě údajů zjištěných v analytické části lze označit jako nevyhovující zejména vlastnosti a stáří tramvajových vozidel. Většina tramvajových vozidel v majetku dopravce se nachází na hranici své technické životnosti a nesplňuje požadavky na bezbariérový přístup. To se snaží dopravce řešit zejména modernizací starších vozidel v různém rozsahu. K nákupům nových vozidel dochází jen velmi zřídka. I přes vyšší pořizovací ceny vozidel doporučujeme klást důraz na modernizaci vozového parku tramvají, které představují ekologickou a kapacitní variantu veřejné dopravy. Navíc vzhledem ke své historické existenci v řešené oblasti přispívá tramvajová doprava dlouhodobě k pozitivní image veřejné dopravy. Při stávajícím rozsahu tramvajové infrastruktury vidíme jako příležitost přizpůsobení vozidel jejich převládajícímu účelu (městská vs. meziměstská doprava), a to z hlediska nabízené celkové kapacity, podílu míst k sezení, trakčních vlastností apod. Cílem je, aby vozidla plně využívala aktuální infrastrukturu (včetně meziměstské trati po její předpokládané modernizaci) a odrážela požadavky cestujících na přepravu v 21. století.

Pochopitelně je třeba průběžně řešit i obnovu autobusových vozidel tak, aby byl celý vozový park dopravce bez ohledu na trakci pro cestující po všech stránkách atraktivní a pro dopravce a objednatele služeb přiměřeně efektivní a ekonomický. Případné zavádění dalších, pro řešený provoz dosud pravidelně nevyužívaných typů trakce (elektrobusy, vozidla s hybridními pohony, trolejbusy, pohon na CNG, palivové články atd.) závisí na budoucích podmínkách jejich pořízení a využití. Každý nově zaváděný typ trakce s sebou nese mnohá rizika, která je nutné pečlivě analyzovat a zvážit vhodnost využití s ohledem na lokální podmínky. Z hlediska zátěže životního prostředí i obecných nároků na udržitelnou mobilitu je samozřejmě vhodné zvažovat do budoucna rozšiřování vozidel s nízkými nebo nulovými hodnotami lokálních emisí škodlivin do ovzduší. Jako investičně vhodné se jeví rozšiřování stávajícího tramvajového provozu, případně využití stávající kapacitní napájecí sítě tramvajové trakce jako základu infrastruktury pro elektrobusy či vozidla s hybridním pohonem.

Rozvoj MHD je založen na modernizaci stávajících tramvajových tratí, tratě mezi Mostem a Litvínovem a rozvoji tramvajové dopravy do lokalit vícepodlažního bydlení jako náhrada autobusové dopravy. Důležitou součástí modernizace je výraznější upřednostnění vozidel MHD ve vybraných křižovatkách, přednostně se jedná o tramvajovou dopravu a křižovatky vybavené SSZ. Předpokládá se modernizace železniční tratě v řešeném území, včetně dobudování dopravního terminálu s podporou systémů Park and Ride a Bike and Ride, případně dalších.

Právě synergie opatření, mezi něž patří modernizace stávajících tramvajových tratí na území měst, tramvajové tratě mezi Mostem a Litvínovem a rozvoj tramvajové dopravy do lokalit vícepodlažního bydlení v Mostě umocňuje přínosy veřejné hromadné dopravy jako dlouhodobě udržitelného druhu dopravy.

MODERNIZACE TRAMVAJOVÉ TRATĚ MEZI MOSTEM A LITVÍNOVEM

Systémové změny v oblasti individuální automobilové dopravy řeší přednostně rizika v bezpečnosti dopravy, což se dotýká i problematiky silnice I/27. Záměr představuje výraznou podporu automobilové dopravy, která je dále umocněna výstavbou silnice III. třídy Most-jezero Most, sever s dalším pokračováním na Mariánské Radčice. Tato změna v kvalitě IAD musí být doprovázena adekvátními kroky zvyšujícími kvalitu

tramvajové dopravy, která v rozhodující míře zajišťuje obsluhu průmyslového území a spojení měst Mostu a Litvínova veřejnou hromadnou dopravou.

Modernizace musí přednostně řešit nedobrou technickou stavu úseku trati spojující města Most a Litvínov, přičemž hlavními nedostatky z důvodu obecné zastaralosti jsou:

- vysoká hlučnost (kombinace technické zastaralosti vozidel i trati)
- opotřebení hlav kolejnic (špatná geometrie hlavy kolejnice)
- dožilé trolejové vedení a kabelové trasy, které mohou v budoucnosti komplikovat provoz
- dráha není stavěná na vozidla vyšší rychlosti, která je záměrem pořídit z dotace IROP
- nástupiště nejsou plně bezbariérová, zastávky Chemopetrol a Petrochemie s atypickými řešeními zastávek jsou v havarijním stavu (přístřešky, podchody), chybí nebo je nedostatečné osvětlení
- extrémně namáhané přejezdy, které poškozují kolejnice a zvyšují jejich opotřebení
- výhybky jsou v současné době na hranici své životnosti a hrozí jejich zvýšená poruchovost.

V rámci modernizace je rovněž nezbytné dosáhnout zvýšení průměrné jízdní rychlosti, resp. zkrácení jízdní doby mezi městy Mostem a Litvínovem a při obsluze petrochemického komplexu Litvínov, Záluží. Vzhledem k delším traťovým úsekům mezi zastávkami odhadujeme úsporu v čase kolem 2 minut, průměrná jízdní rychlost se zvyšuje na 33,3 km/h. Na základě výstupu z modelu dopravy lze na předemětném úseku očekávat průměrné zatížení 5,8 tisíc osob/24 hodin pracovního dne. Na základě rozdělení cest mezi obsluhou průmyslového komplexu a spojením měst Most-Litvínov odhadujeme časovou úsporu 136,1-145,8 hodin/24 hodin, v ročním vyjádření pak 40,8-43,7 tisíc hodin/rok.

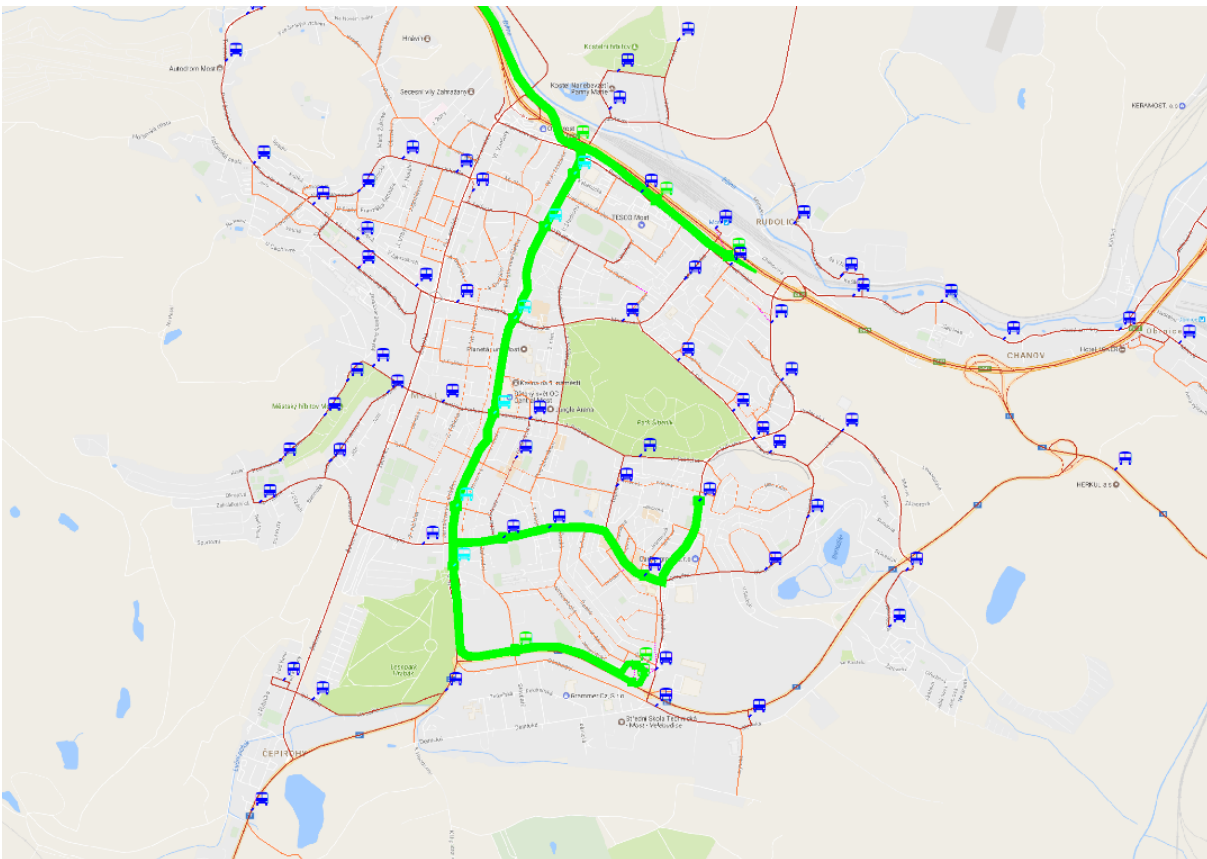
Celá tramvajová trať vytváří v současnosti unikátní propojení celé řady významných míst v rámci celé aglomerace. V docházkové vzdálenosti od tramvajových zastávek jsou mimo jiné:

- centra měst Mostu i Litvínova včetně většiny úřadů, nákupních možností, služeb – objektů občanské vybavenosti,
- naprostá většina pěších zón specifikovaných v kap. 9.2.1 a 9.3.1
- parky
- významné přestupní uzly (zejména železniční stanice v Mostě i v Litvínově, ale i další významná přestupní místa zmíněná v analytické části dokumentu – napojení VLD na spádová města a obce)
- mnoho školských zařízení
- několik zdravotnických zařízení
- Záluží mezi Mostem a Litvínovem – zóna Chempark včetně Unipetrolu RPA (téměř 7000 zaměstnanců) a navazující průmyslové plochy
- několik dalších průmyslových zón a oblastí (Velebudice, Lajsník, Kopisty, v Litvínově, Louce)
- významná zařízení v oblasti kultury a sportu (divadla, kulturní domy, zimní stadiony, atletické a fotbalové stadiony, sportovní hala v Mostě atd.)
- další volnočasové plochy (parky, hřiště apod.)
- významná veřejná prostranství (1. náměstí v Mostě, nám. Míru v Litvínově apod.)
- významné obytné čtvrti

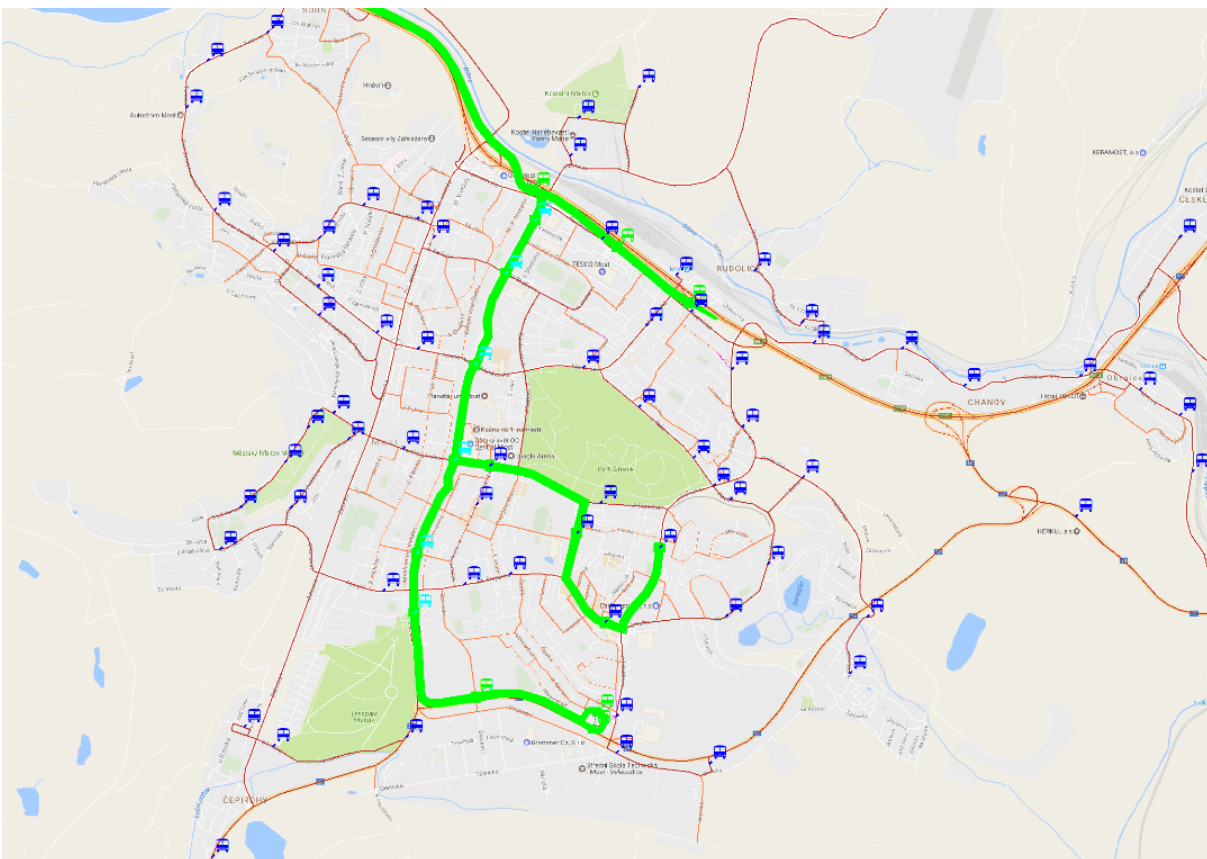
Z výše uvedeného vyplývá vhodnost stávajícího vedení tramvajové tratě v obou městech včetně meziměstského úseku a význam tramvajové dopravy k zajištění značného množství klíčových přepravních potřeb v celé oblasti.

VARIANTY ROZVOJE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY

Následující obrázky dokládají původní 2 varianty tramvajové trasy a kartogram zatížení vybrané tramvajové trasy v ulicích Jaroslava Průchy, Jana Palacha, Topolová, Lipová a Višňová, které zpracoval Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. Doložená modelová zatížení MHD představují výsledky bez výraznější optimalizace linek autobusové MHD. Model MHD obsahuje převedení tramvajové linky 4 v intervalu 10-15 minut do nové trasy, současně dochází k výrazné redukci nabídky autobusové linky 30 Nádraží-Nemocnice-Nádraží na interval 10-15 minut.

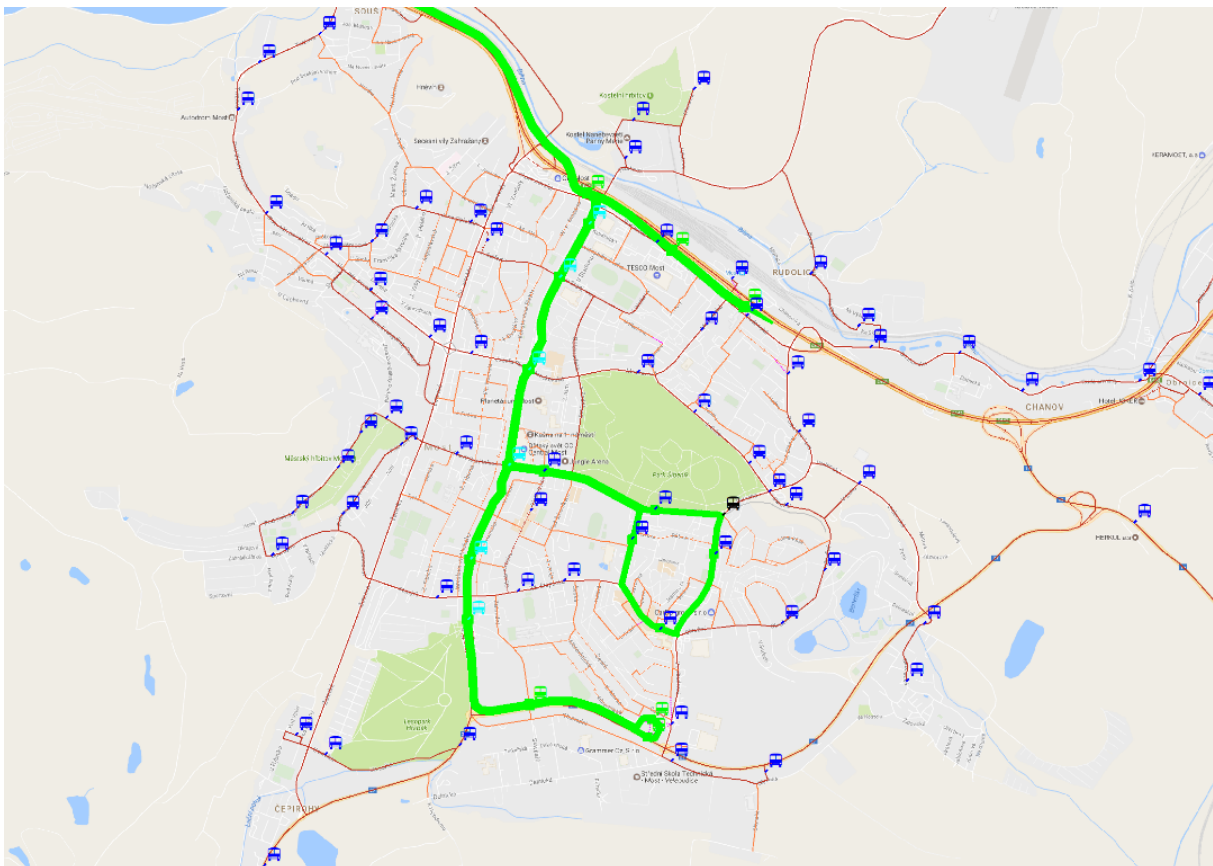


Obrázek 18: Varianta tramvajové trasy v ulicích Zdeňka Štěpánka, Lipová a Višňová

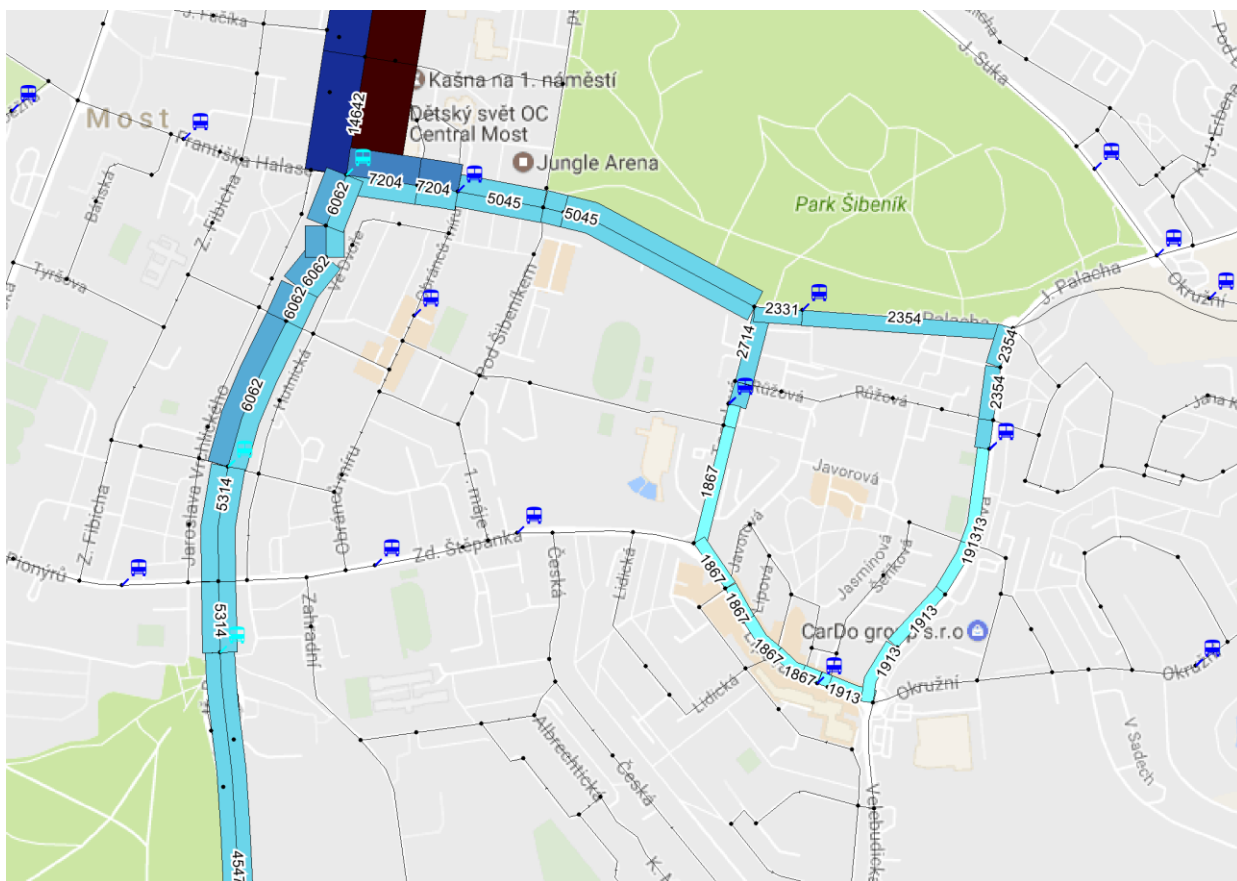


Obrázek 19: Varianta tramvajové trasy v ulicích Jaroslava Průchy, Jana Palacha, Topolová, Lipová a Višňová

Původní návrhy rozvoje tramvajové dopravy, doplňujeme o náměty DPML, a.s., které přispívají ke zvýšení efektivity záměru. Jedná se o námět na ukončení/zavedení tramvajové dopravy přímo do prostoru multimodálního dopravního terminálu železniční stanice Most s využitím stávajícího nefungujícího AN. Dalším námětem, který je dále rozpracován a následně doporučen, je jednosměrné vedení tramvajové trati v obytné zástavbě v ulicích Jana Palacha, Višňová, Lipová, Topolová s napojením do ulice Jana Palacha. Řešení nevyžaduje budování tramvajové smyčky. V této souvislosti bude potřebné prověřit možnosti organizace tramvajového provozu a výrazněji optimalizovat dopravu autobusovou. Ve výsledku se může jednat o zhruba 900m dvoukolejnou a 2500m jednokolejnou tramvajovou trať.



Obrázek 20: Varianta tramvajové trasy v ulicích Jaroslava Průchy, Jana Palacha, Topolová, Lipová a Višňová; návrh DPML a.s., doporučená verze



Obrázek 21: Výřez modelové zatížení tramvajové dopravy v osobách za 24 hodin, doporučená varianta DPML a.s.

Rámcová bilance návrhu MHD Most, Litvínov				
STAV				
MHD Most, Litvínov		Tram	Bus	Suma
Počet cest				58572
Osobové km		111600	170214	281814
Vozové km		3530	9108	12638
NÁVRH - Tram Zdeňka Štěpánka		Tram	Bus	Suma
Počet cest				58572
Osobové km		121295	159669	280964
Vozové km		3779	8258	12037
NÁVRH - Tram Jaroslava Průchy		Tram	Bus	Suma
Počet cest				58572
Osobové km		121889	158191	280080
Vozové km		3714	8258	11972
NÁVRH - Tram, doporučená verze DPML		Tram	Bus	Suma
Počet cest				58572
Osobové km		121218	159391	280609
Vozové km		3678	8258	11936
Poznámka 1: Vozové km u tramvajové dopravy jsou ve skutečnosti o cca 43% vyšší z důvodu vypravenosti 2 vozových souprav na lince 4				
Poznámka 2: V návrzích je autobusová linka 30 redukována na špičkový interval 15 minut s výslednou nabídkou 64 spojů/24 hodin pracovního dne				

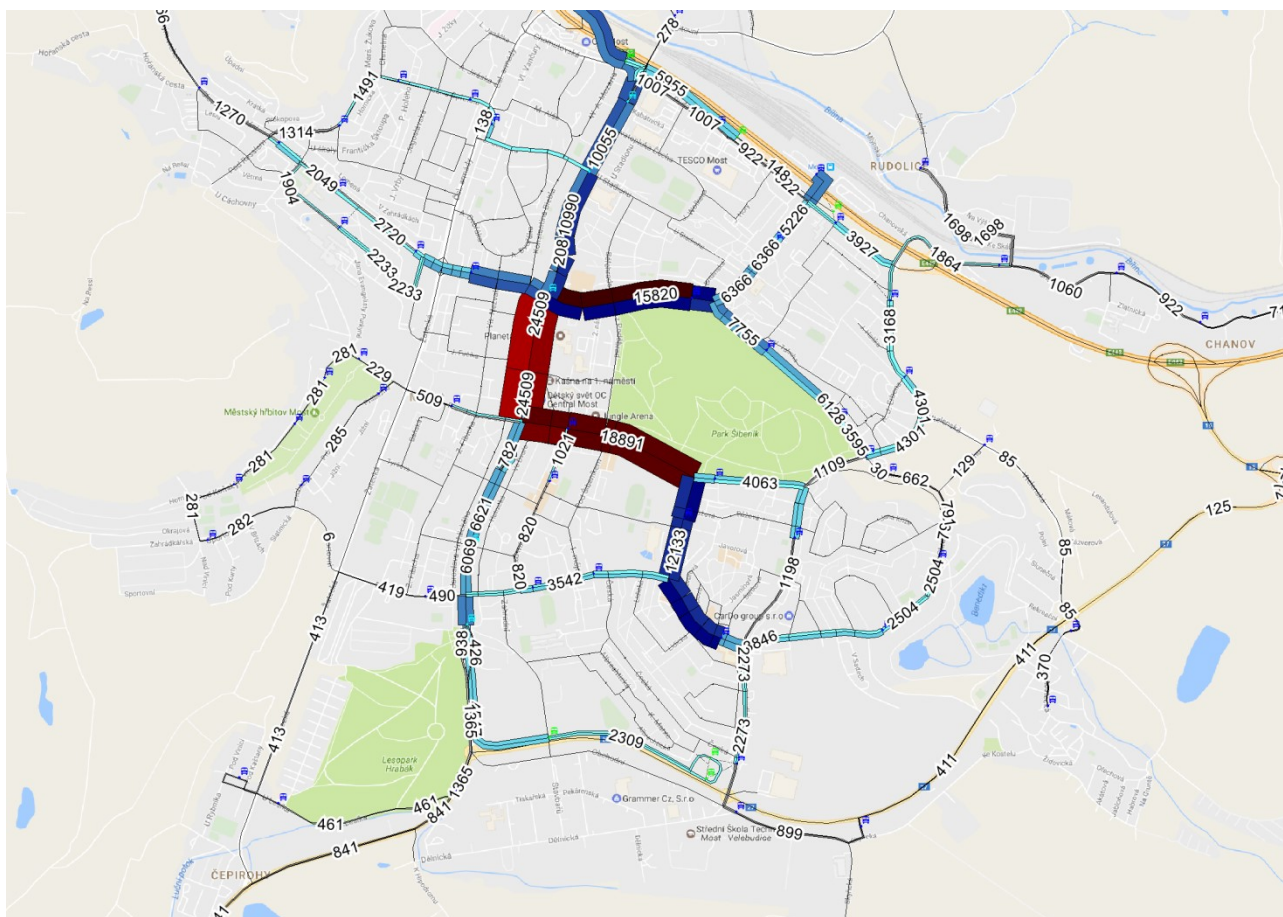
Tabulka 9: Srovnání dopravního a přepravního výkonu stávajícího stavu a variant rozvoje tramvajové dopravy, údaje z modelu dopravy pro 24 hodin pracovního dne

Přepravní výkon v osobových km se u všech variant návrhu nepatrně snižuje, což prakticky znamená zanedbatelné zkrácení průměrné délky cesty, která činí kolem 4,8 km. Dochází ke snížení dopravního výkonu, u doporučené varianty o 638 vozových km za 24 hodin běžného pracovního dne, což představuje ze současného stavu podíl zhruba 4,5 %. Významné je odstranění přestupu ve vazbě mezi dotčenými sídlišti v Mostě a průmyslovým komplexem Litvínov, Záluží, resp. Litvínovem.

Pro předpokládaný rozsah 900m dvoukolejně a 2500m jednokolejně tramvajové tratě vychází orientační odhad nákladů v rozmezí 600-800 mil. Kč bez DPH, v cenách roku 2016.

Odhad výsledných ročních provozních nákladů činí zhruba 245 mil. Kč, ve srovnání s rokem 2016 (náklady 252 mil. Kč) vychází roční úspora kolem 7 mil. Kč, což představuje snížení nákladů o zhruba 2,8 %. Propočet/odhad nákladů byl proveden v orientačních cenách roku 2016.

Navrhovaný záměr na rozvoj tramvajové dopravy, včetně uvedených námětů, vyžaduje studijní prověření se zaměřením na základní průkaz technické proveditelnosti, včetně provozně ekonomického posouzení.



Obrázek 22: Modelové zatížení MHD v osobách za 24 hodin, varianta tramvajové tratě v ulicích Jaroslava Průchy, Jana Palacha, Topolová, Lipová a Višňová

Realizace či nerealizace rozvoje tramvajové dopravy v Mostě bude hrát klíčovou roli při posuzování atraktivity systému veřejné dopravy v oblasti. Efektivitu městské dopravy v hustě osídlených oblastech s vysokými nároky na přepravu není možné udržet bez preference veřejné dopravy v podobě její segregace od zbytku silniční dopravy alespoň v klíčových místech s identifikovanými kapacitními problémy. Segregace může být zajištěna buď vybudováním tramvajové trati, nebo vyhrazených pruhů pro autobusy s veškerou nutně související infrastrukturou. Varianta výstavby tramvajové trati je obecně mírně prostorově úspornější (s výjimkou případných obratišť), avšak především z dlouhodobého hlediska provozně výhodnější. V současné době je spojení centra se sídlištěm zhruba v navrhované trase tramvajové trati zajištěno autobusy s průměrným intervalem v odpolední špičce cca 2 až 3 minuty. V souvislosti s doporučeným navýšováním nabízené kapacity na úroveň atraktivní pro cestující z aktuálního pohledu bude nutné tento autobusový provoz nadále posilovat. Vhodnou alternativou se tedy jeví zavedení tramvajové dopravy s vyšší možnou kvalitou služby v takto vytížených úsecích sítě (možnost nasazení kapacitních vozidel vč. jejich souprav – předpokládaná délka až 35 metrů, vyšší stabilita služby nezávislá na silničním provozu, vyšší komfort pro cestující – lepší jízdní vlastnosti vozidel v kombinaci s infrastrukturou i při vyšších rychlostech atd.). Další z klíčových výhod řešení obsluhy těchto oblastí pomocí rozvoje tramvajové dopravy je bezesporu nová nabídka přímého spojení do průmyslových areálů v Záluží a okolí a do Litvínova.

Realizací záměru rozšíření tramvajové dopravy v Mostě do hustě zalidněných sídlišť by pokračoval logicky rozvoj kapacitní a ekologické tramvajové dopravy do míst s nejvyšší přepravní poptávkou v celé provozované síti MHD. Rozhodující přepravní výkony by byly realizovány v elektrické trakci s vysokou přepravní kapacitou, což se v současnosti neděje. Je třeba zmínit, že alternativní rozvoj autobusové dopravy většinu z výše uvedených výhod poskytnout nemůže a s výjimkou nižších počátečních investičních nákladů nemá oproti rozvoji tramvajové dopravy z pohledu komplexní obsluhy oblasti udržitelnou dopravou významné výhody.

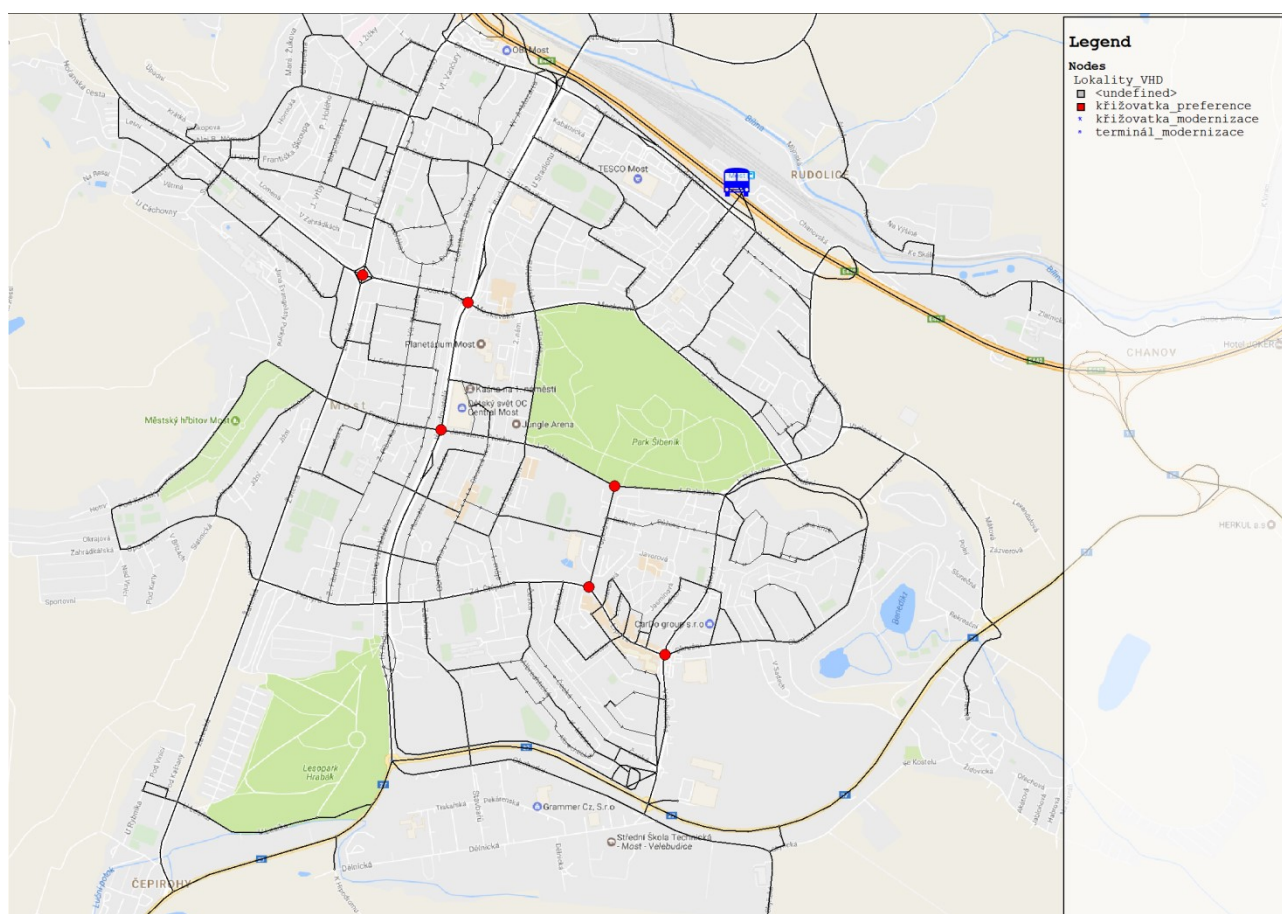
Vhodnost konkrétních záměrů rozvoje tramvajové dopravy a autobusové dopravy by měly posoudit podrobné studie. Jedná se o nákladné a podstatné zásahy do stávajícího dopravního systému a proto je třeba důkladně zvážit velké množství faktorů, které celý provoz mohou ovlivnit. V případě realizace pečlivě prověřených návrhů ve smyslu předchozích odstavců zde vidíme značný potenciál pro pozitivní motivaci obyvatel ke změně dopravního chování směrem k udržitelným formám dopravy.

ROZVOJ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Potřebným a vhodným doplněním rozvoje tramvajové dopravy by měla být výrazná podpora autobusové dopravy zaměřená na upřednostnění a segregaci od automobilového provozu v rizikových úsecích a uzlech komunikační sítě města. Cílem je snížení časových ztrát z titulu narůstajících front vozidel na komunikační síti, a tak udržení jízdní doby spojů.

Rozvoj představuje zejména:

- upřednostnění autobusové dopravy v křižovatkách Čsl. armády-Žatecká-Slovenského národního povstání, Višňová-Lipová-Velebudická, Lipová-Topolová a Lipová-Jana Palacha vytvořením vyhrazených autobusových pruhů
- preference autobusové dopravy na křižovatkách třída Budovatelů-Františka Halase a třída Budovatelů-Josefa Skupy dynamickým řízením SSZ
- v případě nerealizování záměru rozvoje tramvajové dopravy doporučujeme zvážit obnovu vozového parku na kapacitnější vozidla pro řešení nabídky na nosné autobusové lince 30 z důvodu racionalizace provozu.

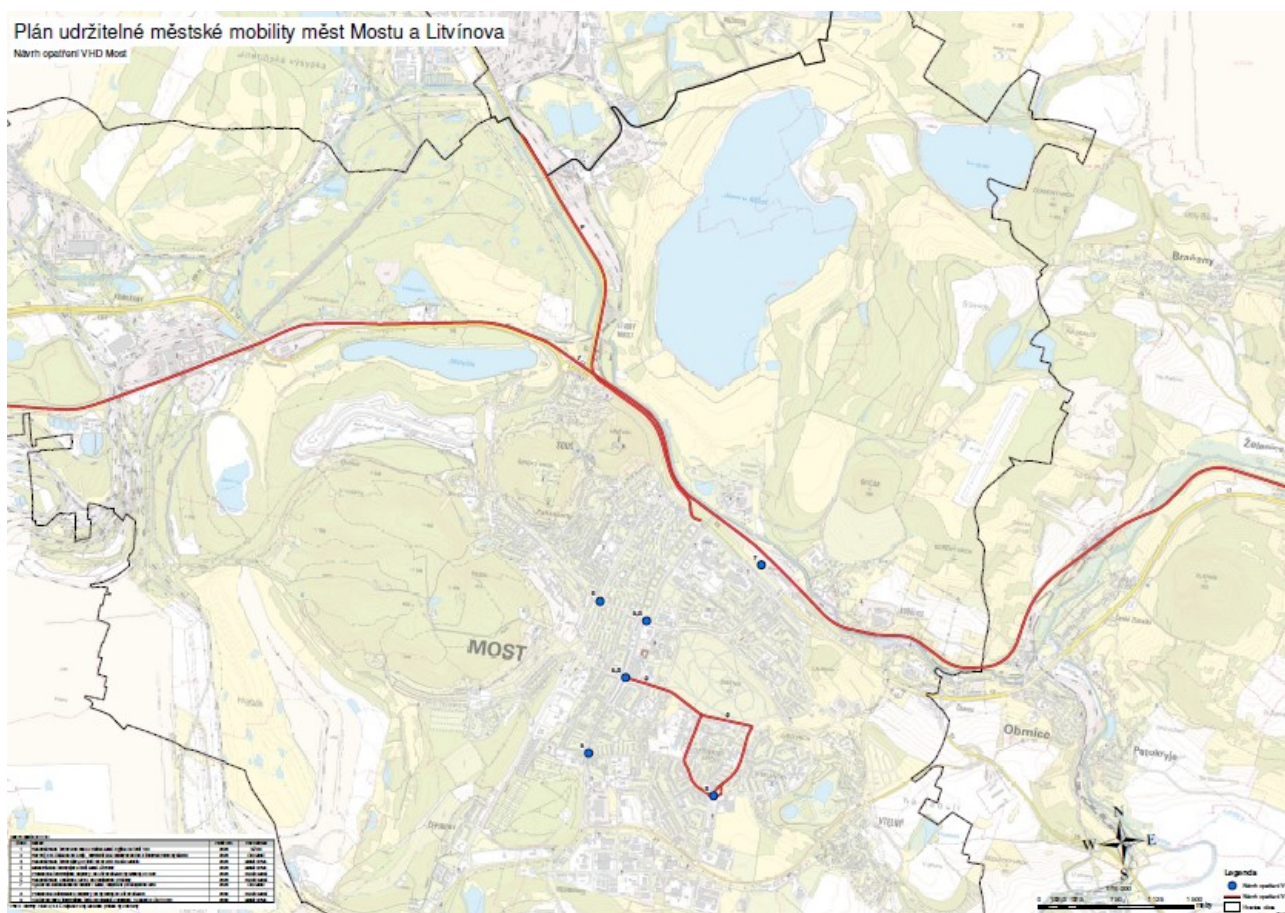


Obrázek 23: Přehled doporučených křižovatek s uplatněním výrazné preference autobusové MHD v Mostě

6.2.1 PŘEHLED OPATŘENÍ A NÁVRH ETAPIZACE ROZVOJE VHD

Číslo	Název	Horizont	Poznámka
1	Rekonstrukce traťového úseku Bílina-Most-Kyjice na trati 130	2023	SŽDC
2	Rozvoj IDS Ústeckého kraje, harmonizace odbavovacího a informačního systému	2023	ÚK/Most
3	Rekonstrukce tramvajových tratí na území města Mostu	2023	Most/DPML
4	Modernizace tramvajové trati Most-Litvínov	2023	Most/DPML
5	Preference tramvajové dopravy na křižovatkách vybavených SSZ	2023	město Most
6	Rekonstrukce zastávek MHD, bezbariérové přístupy	2023	město Most
7	Výstavba autobusového nádraží Most, doplnění přestupního uzlu	2023	ÚK/Most
8	Preference autobusové dopravy na vybraných křižovatkách	2030	město Most
9	Výstavba nové tramvajové tratě do oblastí Zahradní, Výsluní a Liščí Vrch	2030	Most/DPML
10	Modernizace a rozšíření vozového parku	průběžně	Most/DPML

Tabulka 10: Přehled opatření rozvoje VHD/MHD Most



Obrázek 24: Přehled opatření týkající se rozvoje VHD/MHD města Most

Ad 1) Rekonstrukce traťového úseku Bílina-Most-Kyjice na trati 130

Stavba SŽDC představuje modernizaci úseku Bílina-Most-Kyjice na trati 130, která je zařazena do evropského železničního systému a globální sítě TEN-T, s předpokládanou realizací 2021-2023.

Ad 2) Rozvoj IDS Ústeckého kraje, harmonizace odbavovacího a informačního systému

Opatření se týká rozšíření stávajícího integrovaného systému Ústeckého kraje (DÚK) na území měst Mostu a Litvínova. Je potřebné, aby součástí byla harmonizace podmínek, včetně odbavovacího a informačního systému. Důležitou podmínkou je akceptace cen jízdného v MHD Most, Litvínov.

Ad 3) Rekonstrukce tramvajových tratí na území města Mostu

Jedná se o udržení provozuschopnosti tramvajových tratí, resp. vybraných úseků tratí s cílem udržení kvality a bezpečnosti provozu. Jedná se permanentní a dlouhodobý proces obnovy kolejové infrastruktury.

Ad 4) Modernizace tramvajové trati Most-Litvínov

Modernizace tramvajové trati je motivována zlepšením provozních podmínek s možností zkrácení jízdní doby mezi Mostem a Litvínovem. Zvýšení jízdní rychlosti se projeví zejména v delších traťových úsecích mezi zastávkami, odhadujeme úsporu v čase kolem 2 minut.

Ad 5) Preference tramvajové dopravy na křižovatkách vybavených SSZ

Opatření obsahuje výraznější upřednostnění tramvajových vozidel MHD formou dynamického řízení na křižovatkách vybavených SSZ. Jedná se o křižovatky třída Budovatelů-Pionýrů-Zdeňka Štěpánka, třída Budovatelů-Jaroslava Průchy-Františka Halase a třída Budovatelů-Moskevská-Josefa Skupy. Motivací tohoto opatření je zvýšení kvality nabídky MHD.

Ad 6) Rekonstrukce zastávek MHD, bezbariérové přístupy

Opatření vychází z kapitoly Pěší doprava, kde návrh základních pěších tras obsahuje také hodnocení bariérovosti zastávek MHD na těchto trasách. Detailněji popsáno v uvedené kapitole. Jedná se o permanentní a dlouhobý proces zkvalitňování pěší infrastruktury s cílem zajistit mobilitu všem skupinám osob.

Ad 7) Výstavba autobusového nádraží Most, doplnění přestupního uzlu

Záměr představuje výstavbu nového AN Most v prostoru navazujícím na stávající multimodální přestupní uzel u železniční stanice Most. V tomto prostoru budou vytvořeny podmínky pro ukončení autobusových linek VLD i dálkové autobusové dopravy, což umožní mimo jiné také racionalizaci tras na území města Most.



Obrázek 25: Potenciální rozvojová oblast pro výstavbu autobusového nádraží Most, území v pozadí

Ad 8) Preference autobusové dopravy na vybraných křižovatkách

Opatření obsahuje výraznější upřednostnění vozidel autobusové MHD na vybraných křižovatkách s vysokým počtem spojů. U křižovatek vybavených SSZ se jedná o formu dynamického řízení na křižovatkách, na křižovatkách okružních pak o budování vyhrazených jízdních pruhů před křižovatkou. Cílem opatření je snížení časových ztrát z titulu narůstajících front vozidel na komunikační síti. Přednostně se může jednat o křižovatky se SSZ třída Budovatelů-Jaroslava Průchy-Františka Halase a třída Budovatelů-Moskevská-Josefa Skupy a okružní křižovatky Lipová-Višňová-Okružní-Velebudická a Žatecká-Čsl. armády-SNP-Josefa Skupy.

Ad 9) Výstavba nové tramvajové tratě do oblastí Zahradní, Výsluní a Liščí Vrch

Záměr představuje výstavbu nové tramvajové tratě v komunikacích Jaroslava Průchy, Jana Palacha, Topolová, Lipová a Višňová. Doporučené jednokolejné řešení minimalizuje nároky územní, provozní i investiční. Dochází tak k obsluze tramvajovou dopravou oblastí s vícepodlažní zástavbou Zahradní, Výsluní a Liščí Vrch. Celková délka tramvajové tratě dosahuje přibližně 4 km jednokolejně, resp. 2 km ve dvoukolejném uspořádání. Součástí záměru se předpokládá výstavba 4-5 tramvajových zastávek (možnost integrovaných zastávek), energetické zajištění, preference vozidel na křižovatkách, optimalizace autobusové MHD. Pro hodnocení rozvojového záměru bylo vyhotoveno celkem 5 variant řešení, 3 z nich se ukázaly jako uplatnitelné z hlediska oslovení poptávky. Výsledné analýzy jsou doloženy před touto kapitolou.

Ad 10) Modernizace a rozšíření vozového parku

Doporučení ohledně vozového parku (viz úvod kapitoly 6.2) uvádíme bez konkrétního časového horizontu. Tyto aktivity by měly být řešeny průběžně dle aktuálních provozních potřeb ve vazbě na stávající a plánovaný stav infrastruktury s přihlédnutím k předpokládané životnosti a vlastnostem vozidel.

6.2.2 PARK AND RIDE A BIKE AND RIDE MOST

Systém Park and Ride znamená použití automobilové a veřejné hromadné dopravy a systém Bike and Ride pak využívání cyklistické a veřejné hromadné dopravy při realizaci jedné cesty. Všechny tyto formy dopravy jsou svým pojetím multimodální cesty, kdy je podporována veřejná hromadná doprava. Význam mají tyto kombinované druhy dopravy zejména pro cesty na střední a dlouhé vzdálenosti. Zde i Bílá kniha EU nabádá k využití potenciálu.

Kombinované cesty představují dle SLDB 2011 0,97 % veškeré vyjížďky do zaměstnání a do školy v okrese Most. V reálných číslech pro území města Most se pak může jednat odhadem o celkovou současnou poptávku kolem 220 cest v systému P+R, výhledově až 290 cest denně. Při motivaci až 3násobného růstu cyklistické dopravy lze předpokládat v systému B+R výhledovou poptávku 40-50 cest v pracovním dni.

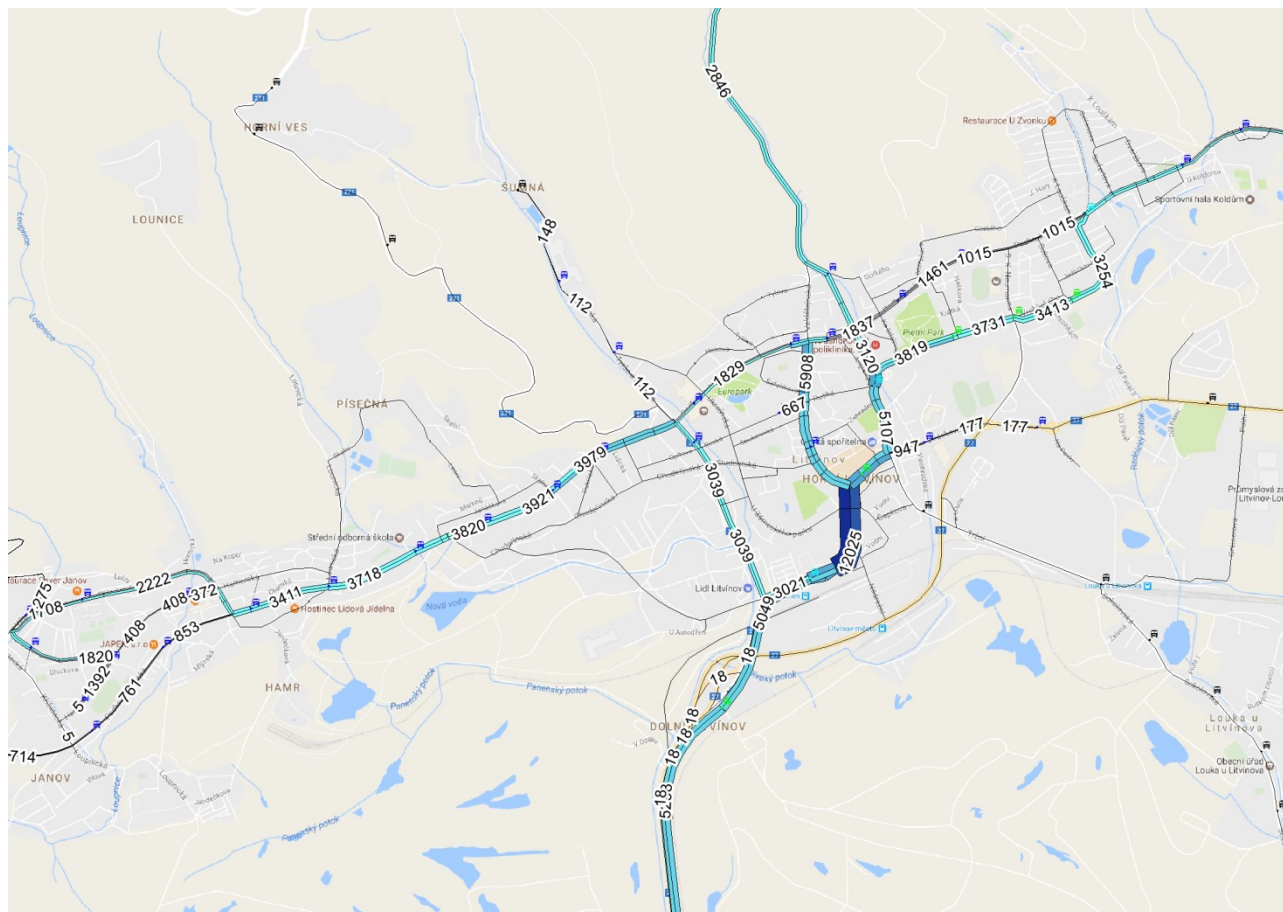
Systémy Park and Ride a Bike and Ride navrhujeme doplnit na uvedené objemy v prostoru multimodálního dopravního terminálu železniční stanice/autobusové nádraží Most. Výhledově se může jednat o 290 parkovacích stání P+R a 50 zabezpečených míst B+R.



Obrázek 26: Příklad parkovacího domu kol u nádraží Pířerov s kapacitou 118 kol, náklady zhruba 10 mil. Kč

6.3 MĚSTO LITVÍN OV, ROZVOJ MHD, ŽELEZNICE A VLD

Rozvoj MHD je založen na modernizaci stávajících tramvajových tratí na území města Litvínova a tratě mezi Litvínovem a Mostem. Důležitou součástí modernizace je výraznější upřednostnění tramvajových vozidel MHD ve vybraných křižovatkách. Připravována je výstavba přestupního terminálu v místě AN a železniční stanice Litvínov, je v přípravě revitalizace a elektrizace tratě 134. Předpokládá se budování dalších přestupních uzlů, které budou podporovat systémy Park and Ride a Bike and Ride. Rozvoj VHD pracuje s myšlenkou propojení železničních tratí 134 a 135 do stanice Litvínov s pokračováním do stanice Most. Doporučení ohledně potřebného zvyšování kvality MHD jsou uvedena v kapitole 6.2 a platí pochopitelně pro celou provozovanou síť MHD (Most, Litvínov a všechny ostatní obsluhované oblasti).



Obrázek 27: Modelové zatížení MHD města Litvínov v osobách za 24 hodin

6.3.1 PŘEHLED OPATŘENÍ A NÁVRH ETAPIZACE ROZVOJE VHD

Číslo	Název	Horizont	Poznámka
1	Revitalizace a elektrizace tratě Oldřichov u Duchcova - Litvínov, trať 134	2023	SŽDC
2	Rozvoj IDS Ústeckého kraje, harmonizace odbavovacího a informačního systému	2023	ÚK/Litvínov
3	Dopravní terminál nádraží Litvínov	2023	ÚK/Litvínov
4	Rekonstrukce tramvajových tratí na území města Litvínova	2023	Litvínov/DPML
5	Modernizace tramvajové trati Litvínov - Most	2023	Litvínov/DPML
6	Preference tramvajové dopravy na vybraných křižovatkách	2023	město Litvínov
7	Rekonstrukce zastávek MHD, bezbariérové přístupy	2023	DPML
8	Přestupní uzel MHD Citadela	2023	Litvínov/DPML
9	Přestupní uzel MHD Poliklinika	2030	Litvínov/DPML
10	Propojení železniční tratě 134 a 135 ve stanici Litvínov	2030	SŽDC/ÚK
11	Modernizace a rozšíření vozového parku	průběžně	Litvínov/DPML

Tabulka 11: Přehled opatření rozvoje VHD/MHD Litvínov



Obrázek 28: Přehled opatření týkající se rozvoje VHD/MHD města Litvínov

Ad 1) Revitalizace a elektrizace tratě Oldřichov u Duchcova-Litvínov, trať 134

Stavba SŽDC představuje přestavbu ve formě revitalizace a elektrizace úseku Oldřichov u Duchcova-Litvínov na trati 134. Jedná se o železniční trať s regionálním provozem, předpokládá se realizace 2019-2020.

Ad 2) Rozvoj IDS Ústeckého kraje, harmonizace odbavovacího a informačního systému

Opatření se týká rozšíření stávajícího integrovaného systému Ústeckého kraje (DÚK) na území měst Mostu a Litvínova. Je potřebné, aby součástí byla harmonizace podmínek, včetně odbavovacího a informačního systému. Důležitou podmínkou je akceptace cen jízdného v MHD Most, Litvínov.

Ad 3) Dopravní terminál nádraží Litvínov

Záměr představuje přestavbu stávajícího AN v těsném sousedství železniční stanici Litvínov. Jedná se multimodální přestupní uzel MHD/vlak/VLD, včetně podmínek systémů Park and Ride a Bike and Ride jako parkovací místa a zařízení pro odložení jízdních kol. Dopravní terminál zajistí dostupnost centra města ve formě P+G, což představuje také výstavbu kapacitního záchytného parkoviště.



Obrázek 29: Prostor revitalizace autobusového nádraží Litvínov, včetně železniční stanice Litvínov

Ad 4) Rekonstrukce tramvajových tratí na území města Litvínova

Jedná se o udržení provozuschopnosti tramvajových tratí, resp. vybraných úseků tratí s cílem udržení kvality a bezpečnosti provozu. Jedná se o permanentní a dlouhodobý proces obnovy kolejové infrastruktury.

Ad 5) Modernizace tramvajové trati Litvínov-Most

Modernizace tramvajové trati je motivována zlepšením provozních podmínek s možností zkrácení jízdní doby mezi Mostem a Litvínovem. Zvýšení jízdní rychlosti se projeví zejména v delších traťových úsecích mezi zastávkami, odhadujeme úsporu v čase kolem 2 minut. Podrobněji v příslušné kapitole města Mostu.

Ad 6) Preference tramvajové dopravy na vybraných křižovatkách

Opatření obsahuje výraznější upřednostnění tramvajových vozidel MHD formou dynamického řízení SSZ na křižovatkách 9. května-Smetanova-Jiráskova-Tržní a Žižkova-S.K. Neumanna. Upřednostnění se může vztahovat také na řešení křižovatky Smetanova-Ruská s návazností na přestupní uzel Poliklinika. Motivací těchto opatření je zvýšení kvality nabídky a bezpečnosti MHD.

Ad 7) Rekonstrukce zastávek MHD, bezbariérové přístupy

Opatření vychází z kapitoly Pěší doprava, kde návrh základních pěších tras obsahuje také hodnocení bariérovosti zastávek MHD na těchto trasách. Detailněji popsáno v uvedené kapitole. Jedná se o permanentní a dlouhodobý proces zkvalitňování pěší infrastruktury s cílem zajistit mobilitu všem skupinám osob.

Ad 8) Přestupní uzel MHD Citadela

Atraktivní společenská lokalita a důležitý přestupní uzel MHD na ulici Podkrušnohorská, který musí zajistit přestupy mezi autobusovou a tramvajovou dopravou. Navržený záměr vyžaduje celkovou přestavbu této lokality, včetně případné revitalizace komunikací, křižovatek, zastávek MHD, pěších vazeb a řešení cyklistické dopravy. Systémy P+R, B+R, ve vazbě na tramvajovou dopravu, předpokládají vybavení uzlu parkovacími stánkami a zařízeními pro odložení jízdních kol.

Ad 9) Přestupní uzel MHD Poliklinika

Důležitý přestupní uzel MHD mezi tramvajovou a autobusovou dopravou, který má také význam pro bezprostřední dopravní obsluhu území, s dostupností i centra města. Sledovaný záměr vyžaduje celkovou přestavbu této lokality, včetně revitalizace komunikací, křižovatek, zastávek MHD, pěších vazeb a řešení cyklistické dopravy. Systémy P+R, B+R, ve vazbě na tramvajovou dopravu, předpokládají vybavení uzlu parkovacími stánkami a zařízeními pro odložení jízdních kol. Vzhledem k obsluze území může být součástí lokality také parkovací místa systému P+G (záchytné parkoviště).



Obrázek 30: Přestupní uzel Poliklinika, navržena přestavba

Ad 10) Propojení železniční tratě 134 a 135 ve stanici Litvínov

Ideový záměr představuje spojení tratí 134 a 135 ve stanici Litvínov s pokračováním do stanice Most. Jedná se o výstavbu přibližně 2 km nové železniční tratě, včetně přemostění silnice I/27 s napojením do stávající železniční tratě 135. S velkou opatrností se zmiňujeme o možné formě provozu drážních vozidel na tramvajových tratích.

Ad 11) Modernizace a rozšíření vozového parku

Doporučení ohledně vozového parku (viz úvod kapitoly 6.2) uvádíme bez konkrétního časového horizontu. Tyto aktivity by měly být řešeny průběžně dle aktuálních provozních potřeb ve vazbě na stávající a plánovaný stav infrastruktury s přihlédnutím k předpokládané životnosti a vlastnostem vozidel.

6.3.2 PARK AND RIDE A BIKE AND RIDE LITVÍNOV

Systém Park and Ride znamená použití automobilové a veřejné hromadné dopravy a systém Bike and Ride pak využívání cyklistické a veřejné hromadné dopravy při realizaci jedné cesty. Všechny tyto formy dopravy jsou svým pojetím multimodální cesty, kdy je podporována veřejná hromadná doprava. Význam mají tyto kombinované druhy dopravy zejména pro cesty na střední a dlouhé vzdálenosti. Zde i Bílá kniha EU nabádá k využití potenciálu.

Kombinované cesty představují dle SLDB 2011 0,97 % veškeré vyjíždky do zaměstnání a do školy v okrese Most. V reálných číslech pro území města Litvínov se pak může jednat odhadem o celkové současné

poptávku kolem 110 cest v systému P+R, výhledově až 150 cest denně. Při motivaci až 3násobného růstu cyklistické dopravy lze předpokládat v systému B+R výhledovou poptávku 30-40 cest v pracovním dni.

Systémy Park and Ride a Bike and Ride navrhujeme realizovat v celkových uvedených objemech v lokalitách multimodálního dopravního terminálu železniční stanice Litvínov, přestupního uzlu Citadela a přestupního uzlu Poliklinika. Výhledově se může jednat o 150 parkovacích stání P+R a 40 zabezpečených míst B+R.



Obrázek 31: Moderní, zastřešená úschovna kol s kapacitou 20 míst v železniční stanici Uherské Hradiště



Obrázek 32: Zahraniční příklad úschovny kol u dopravního terminálu s kapacitou 100 kol, náklady zhruba 1 mil. Kč

7. DOPRAVA V KLIDU (STATICÁ DOPRAVA)

Dlouhodobě udržitelný rozvoj představuje řešení mobility osob při akceptovatelném dopadu na životní prostředí a kvalitu života. Princip svobodného přístupu k mobilitě nemůže obtěžovat ostatní, což znamená nutnost únosného organizování mobility především prostřednictvím organizačních, územních, ale také ekonomických nástrojů. Doprava v klidu (statická doprava) představuje segment dopravní soustavy, který umožňuje ovlivňovat mobilitu, nicméně restriktivní opatření zde nejsou zcela namístě.

Systémové řešení dopravy v klidu, v rámci integrovaného přístupu k dopravní soustavě, je zaměřeno na regulaci parkování vozidel v centru měst a navazujícím území. Koncepce regulace je postavena na výraznější podpoře a zlepšení podmínek pro obyvatele v území, což povede k dopravnímu zklidnění a zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu. Největší uživatelská skupina zaměstnanců je v rámci koncepce „vykázána“ na záchytná parkoviště P+G na okraji zájmového území, čímž dochází ke zlepšení postavení systému MHD při obsluze tohoto území. Nezbytnou součástí řešení dopravy v klidu je systém navádění osobních vozidel na kapacitní parkovací plochy krátkodobého i zaměstnaneckého parkování, což přispěje ke zlepšení životního prostředí v zájmovém území.

Ve vícepodlažní bytové zástavbě jsou opatření přednostně orientována na eliminaci odstavování vozidel v rozporu s legislativou, což primárně zajistí dostupnost území vozidly IZS, dálelepší podmínky pěší dopravy (odstavená vozidla na chodnicích), případně umožňuje řešení provozu cyklistické dopravy na takto „uvolněných“ komunikacích. V rámci systému se výrazně uplatňuje zabezpečené rezidentní parkování.

Doprava v klidu je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy s významnou prostorovou náročností, má nezastupitelnou roli při souhrnném řešení mobility. Jako služba nabídkového charakteru vyžaduje komplexní organizovanost a systémové přístupy, včetně řízení a financování.

V obecné rovině, z pohledu plánování a koncepcí lze problematiku dopravy v klidu rozdělit do dvou základních oblastí:

- strategie managementu (organizační a ekonomická úroveň)
- technické koncepce (technická a provozní úroveň).

Řešení dopravy v klidu je zaměřeno na pokrytí potřebných nároků na parkování a odstavování vozidel, v návrhu jsou sledovány tyto rozhodující cíle:

- zajištění atraktivity území a dostupnosti území
- udržení kvality života, kvality území a bydlení
- snížení negativních vlivů na životní prostředí.

Naplnit zmíněné cíle, ke kterým se připojuje také udržitelná mobilita a finanční udržitelnost je úkolem pro týmy odborníků jako jsou urbanisté a architekti, odborníci na životní prostředí, sociologové, ekonomové, dopravní odborníci a další. Pouze komplexní řešení se zahrnutím nástrojů organizace dopravy v klidu může nabídnout nástroje pro dosažení vytýčených cílů snížení využívání automobilové dopravy a podporu udržitelných druhů dopravy.

Při hledání podoby vyváženého, funkčního a ekonomicky efektivního modelu dopravy v klidu doporučujeme naplňovat následující prvky:

- ekonomická stabilita a rozvoj systému v rámci udržitelného rozvoje města
 - finanční prostředky získané regulací dopravy v klidu investovat do rozvoje městského systému dopravy v klidu, výnosy rovněž využívat na řešení dopravy v klidu v obytných oblastech
 - záměry, které by zakládaly dlouhodobé ekonomické závazky města spíše podporovat finančními nebo jinými pobídkami
 - zajistit kvalitu bydlení a pobytové funkce v celém prostoru centra města.
- Zajištění nabídky pro všechny uživatele systému dopravy v klidu
 - pro obyvatele sledovat beze zbytku zabezpečení odstavných stání, nutným předpokladem je jejich územní a dopravně organizační garance, odstavná stání v rámci zastupitelnosti dále využívat pro parkování firem a živnostníků

- atraktivitu centra města podpořit komplexním řešením krátkodobého parkování, nezbytná zaměstnanecká parkovací stání řešit především formou P+G bez nákladných investic a za akceptovatelného zpoplatnění.

Pro řešení statické dopravy je nutné oddělit odstavování vozidel od parkování vozidel. Zatímco odstavování vozidel je spjato s vlastnictvím vozidla a bude se odvíjet od vývoje stupně automobilizace a demografických změn, parkování je spjato s jeho využíváním, resp. podmínkami mobility a rozsahem a hloubkou organizování a regulace. Řešeními tak jsou zajištění podmínek pro vlastnictví či dostupnost osobního vozu v rezidentních oblastech a komplexním naplňováním managementu mobility, jehož obsahem je rovněž regulování statické dopravy v atraktivním centru města cenou, územními podmínkami a kapacitou nabídky.

7.1 MĚSTO MOST

7.1.1 CENTRUM MĚSTA

Organizování statické dopravy (regulace parkování) by mělo být chápáno jako přiřazení vhodné parkovací kapacity veřejného prostoru mezi jednotlivé uživatelské skupiny zákazníků. Nezbytnou součástí řešení dopravy v klidu je systém navádění osobních vozidel na kapacitní parkovací plochy krátkodobého i dlouhodobého parkování. Obecně však platí podmínka, že regulace statické dopravy vyžaduje dostatečnou kapacitu nabídky.

Při uspokojování požadavků doporučujeme pro území centra města sledovat princip vyváženosti a vzájemného neomezování upřednostněných skupin

- obyvatelé bydlící v oblasti (zachování obytné funkce území)
- právnické osoby se sídlem v oblasti (podpora podnikání)
- návštěvníci (zachování dostupnosti území pro veřejnost)
- zaměstnanci, kteří by měli mít „nejméně příznivé“ podmínky v dostupnosti území.

Systém řešení statické dopravy v centrálních oblastech zahrnuje obecně zejména tyto prvky:

- zóny placeného parkování, případně se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště
- vyhrazená stání pro rezidenty a podnikatelské subjekty
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené, pro zásobování
- záchytná parkoviště na obvodu centrální oblasti (systém P+G)
- nezpoptatněná krátkodobá stání ve veřejném dopravním prostoru
- parkovací a odstavná stání v objektech s různými režimy regulace.

Vlastní řešení parkování v centru města vychází z následující bilance dopravy v klidu dopravy pro odhadovaný stupeň automobilizace ve výhledovém období roku 2030, sledovaný počet obyvatel a jeho demografické složení a výhledový reálně optimistický scénář dělby přepravní práce.

Město Most, maximální hodina ve výhledovém období roku 2030

Konstrukce poptávky pro stupeň automobilizace 481,8 osobních vozidel/1000 obyvatel; rok 2030

Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Nabídka	Využití1 v %	Využití2 v %
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.				
A	122	63	12	78	271	275	351	78.4	120.7
B	22	85	35	171	28	313	666	47.0	47.8
C	81	140	85	215	251	521	684	76.2	101.0
D	107	40	41	52	295	239	328	73.0	130.3
E	150	13	45	33	287	241	323	74.5	117.0
F	235	40	14	68	417	357	425	84.1	126.8
G	260	3	31	73	444	367	704	52.1	78.3
H	120	41	50	133	229	344	391	87.9	115.7
I	177	18	7	51	350	254	274	92.8	155.8
J	138	32	10	59	306	238	338	70.4	120.2
Celkem	1411	474	330	934	2877	3149	4484	70.2	102.9

Poznámka 1:

Především v případě oblasti C lze kategorii "obyvatel" a "obyvatel max." považovat spíše za kategorii "zaměstnanec", případně večerní "navštěvník"

Poznámka 2:

Sloupec "Využití2 v %" vyjadřuje stav, kdy je v oblasti zcela upřednostněna uživatelská kategorie "obyvatel max."

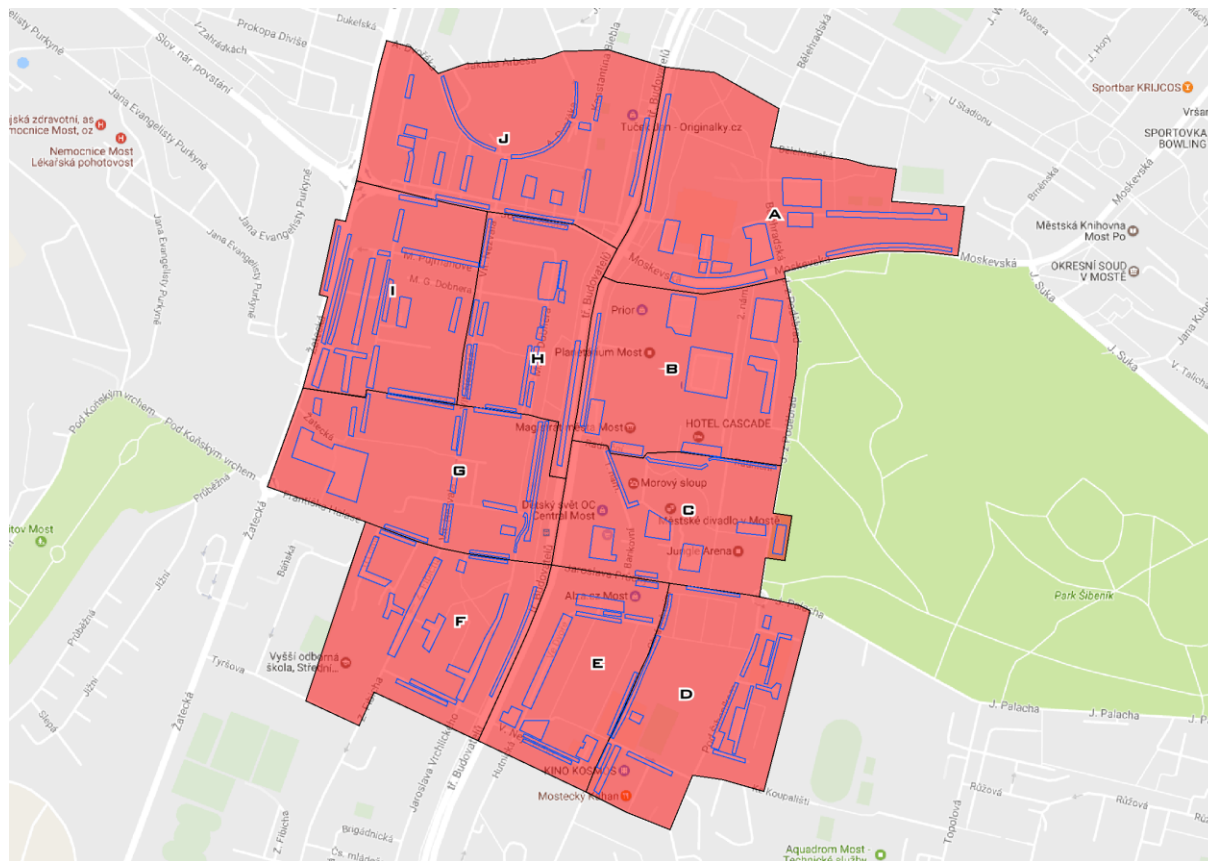
Poznámka 3:

V případě, že se nenaplní předpoklad v poklesu obyvatel v řešeném území může max. poptávka činit 4824 vozidel

Tabulka 12: Most, odhad poptávky pro výhledové období roku 2030, automobilizace 481,8 vozidel/1000 obyvatel

Základní výstupy výhledové analýzy:

- za předpokladu uspokojení skupiny „obyvatel“ lze ve výhledovém období roku 2030 očekávat problémy s parkováním a odstavováním vozidel ve všech sledovaných oblastech s výjimkou centra města (oblast B); obdobné závěry vykazuje hodnocení lokalit bydlení, oblasti Obránců míru, Fibichova, Pod nemocnicí a Podžatecká
- bilanci nabídky a poptávky v oblastech G, I, případně i F je nutné posuzovat společně, protože nabídka v oblasti G obsahuje také záchytné kapacitní parkoviště Františka Halase
- regulace parkování v centru města, se zaměřením na rezidentní parkování, je potřebná k ochraně a podpoře bydlení v řešené oblasti, kategorie „zaměstnanec“ předpokládá nabídku zhruba 470 veřejných parkovacích stání v okrajových místech centra města.



Obrázek 33: Oblasti statické dopravy v centru města Mostu a přilehlém okolí

DOPORUČENÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ

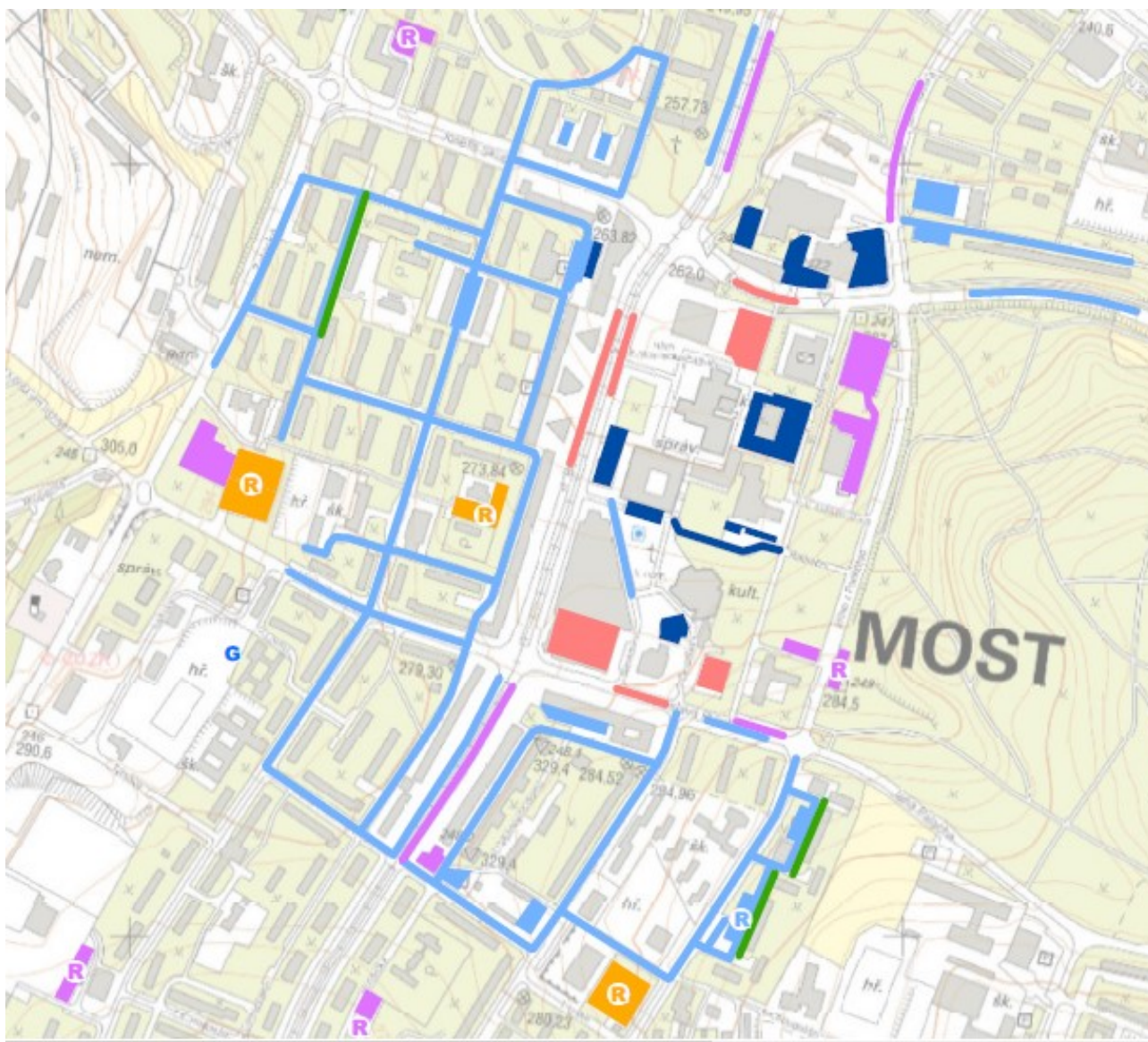
Motivací koncepcí je zřízení lokálních rezidentních oblastí, které snižují obrátkovost parkujících vozidel s dopadem na nižší intenzity dopravy na obslužných komunikacích. Systémovost a regulace také přispívá k intenzivnějšímu využívání soukromých ploch a parkování na nich, čímž je zajištěno hospodárnější využití území. Pozitivem je také podpora dalších udržitelných druhů dopravy. Podmínkou pro fungování systému je dostatečná rezerva souhrnné nabídky, kterou lze dosáhnout infrastrukturním rozvojem, zapojením soukromé nabídky, územní a cenovou regulací.

Rozhodující principy řešení:

- Stávající forma řešení s minimální mírou regulace je modifikována na více segregovaný systém podporující a ochraňující uživatelskou skupinu obyvatel. Na území centra města jsou zřízeny lokální rezidentní oblasti, přednostně je využívána regulace územní. Nabídka rezidentního parkování je doplněna koncentrovanými a zabezpečenými plochami odstavování vozidel. Výhledové rezervy jsou situovány přednostně na stávající plochy parkování a odstavování vozidel.
- Uživatelská skupina krátkodobého parkování využívá stávající systém zpoplatněných a nezpoplatněných veřejných ploch a lokalit, předpokládá se výraznější zapojení nabídky soukromých parkovacích ploch v rámci systému. Výhledová bilance neprokázala nutnost doplnění nabídky v jádrovém území centra města.
- Uživatelská skupina zaměstnanec je „vykázána“ regulací na okraj řešeného území, opět se předpokládá koncentrace nabídky s bezplatným provozem i s akceptovaným zpoplatněním. Lze uvažovat také s víceúčelovým využitím této nabídky pro obyvatele i podnikatele.

Důležitou podmínkou je dohled nad využíváním nabídky, právě dodržování pravidel regulace zvyšuje efektivitu systému a nevyvolává nehospodárny provoz a následný rozvoj. Domníváme, že zjištěné vysoké počty zaměstnanců a dlouhodobě parkujících jdou právě na vrub kvality dohledu.

Vhodným doprovodným prvkem řešení dopravy v klidu je integrovaný systém navádění vozidel na volné parkovací kapacity, včetně sledování obsazenosti parkovišť. Z tohoto titulu je upřednostněna koncentrace těchto kapacit před roztříštěností.



Obrázek 34: Návrh řešení statické dopravy pro území centra města Most



7.1.2 LOKALITY BYDLENÍ MOST

Při řešení dopravy v klidu v lokalitách bydlení bylo vycházeno z reálně optimistického vývoje dělby přepravní práce. Předpokládáme, že stupeň automobilizace se bude nadále zvyšovat a do stanoveného výhledového roku 2030 dosáhne úrovně kolem 482 osobních vozidel/1000 obyvatel. Změna demografické struktury (stárnutí) obyvatel povede pravděpodobně ke korekci růstu počtu vozidel, předpokládáme nárůst objemu osobních vozidel o zhruba 10 %. Principem řešení statické dopravy v obytných územích je zajištění pokrytí poptávky, kterou nelze žádným zásadním způsobem omezovat či regulovat. Nároky výhledových potřeb jsou tak dány počtem obyvatel, resp. počtem domácností a úrovní automobilizace. Přednostně se jedná o řešení nevyhovujícím způsobem odstavených vozidel, důležitou součástí je zajištění dostupnosti vozidel IZS, včetně vymezení požárních ploch pro nástup IZS. Tyto plochy se beze zbytku uplatňují u bytových domů s 5 a více podlažími, tyto plochy mohou zhoršit výslednou bilanci v jednotlivých lokalitách.

Protože ve většině obytných oblastí jsou jen velmi omezené možnosti rozšiřování nabídky odstavných stání na terénu, budou muset být další chybějící kapacity statické dopravy, nad rámec řešení v uličních prostorách, zabezpečeny dostavbou/výstavbou objektů hromadných parkovišť/garáží za aktivní podpory města např. formou vlastní výstavby v lokalitách městských bytů nebo investičních pobídek v lokalitách družstevního nebo osobního vlastnictví. Široká nabídka typů hromadných garáží jak z hlediska stavebního uspořádání, technologického vybavení i finanční náročnosti umožňuje realizovat nabídku pro rozdílné sociální skupiny potenciálních uživatelů, resp. vlastníků. Odstavování vozidel mimo soukromé pozemky je v návrhu chápáno a koncipováno jako služba, která může být za úplatu.

Systém řešení statické dopravy v obytné oblasti zahrnuje obecně především tyto prvky:

- stání ve veřejném dopravním prostoru
- vyhrazená stání pro fyzické a právnické osoby
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené osoby
- odstavná stání v objektech
- odstavná stání vozidel nákladní dopravy.

Nové kapacity parkovišť nebo v objektech jsou v návrhu téměř výhradně situovány na stávajících odstavných plochách, případně v uvolněných lokalitách. Současně doporučujeme, na základě dobrých zkušeností, rozvoj/podporu zabezpečeného rezidentního parkování, včetně cenové harmonizace nabídky a poptávky se zapojením soukromého sektoru.

Následuje souhrnná výhledová bilance ve sledovaných lokalitách města Mostu, jednotlivé lokality jsou řešeny v příslušné grafické příloze Ideový návrh statické dopravy Most.

Parkování Most-oblasti bydlení				Stav	Výhledová	Z toho	Využití v %
Oblast	Vymezení území	Poptávka 2015	Poptávka 2030	nabídky	bilance	nelegální	rok 2030
1	Liščí vrch	2072	2279	2301	22	40	99.1
2	Skřivánčí vrch-Zahradní	1337	1471	1609	138	93	91.4
3	Výsluní	2278	2506	2807	301	357	89.3
4	Obránců míru	1069	1176	1141	-35	142	103.1
5	Fibichova, Pod nemocnicí	3086	3395	3346	-49	234	101.5
6	Pod Šibeníkem	1360	1496	1593	97	244	93.9
7	U Stadionu	2312	2543	2602	59	99	97.7
8	Podžatecká	1418	1560	1512	-48	145	103.2
9	Zahražany, Pod Širokým vrchem	871	1028	718	-310	380	143.1
10	Nemocnice, U koupaliště	464	548	500	-48	74	109.5
Celkem oblasti		16267	18001	18129	128	1808	99.3
Max. poptávka bez změny demografie		16267	19195	18186	-1009	1808	105.5

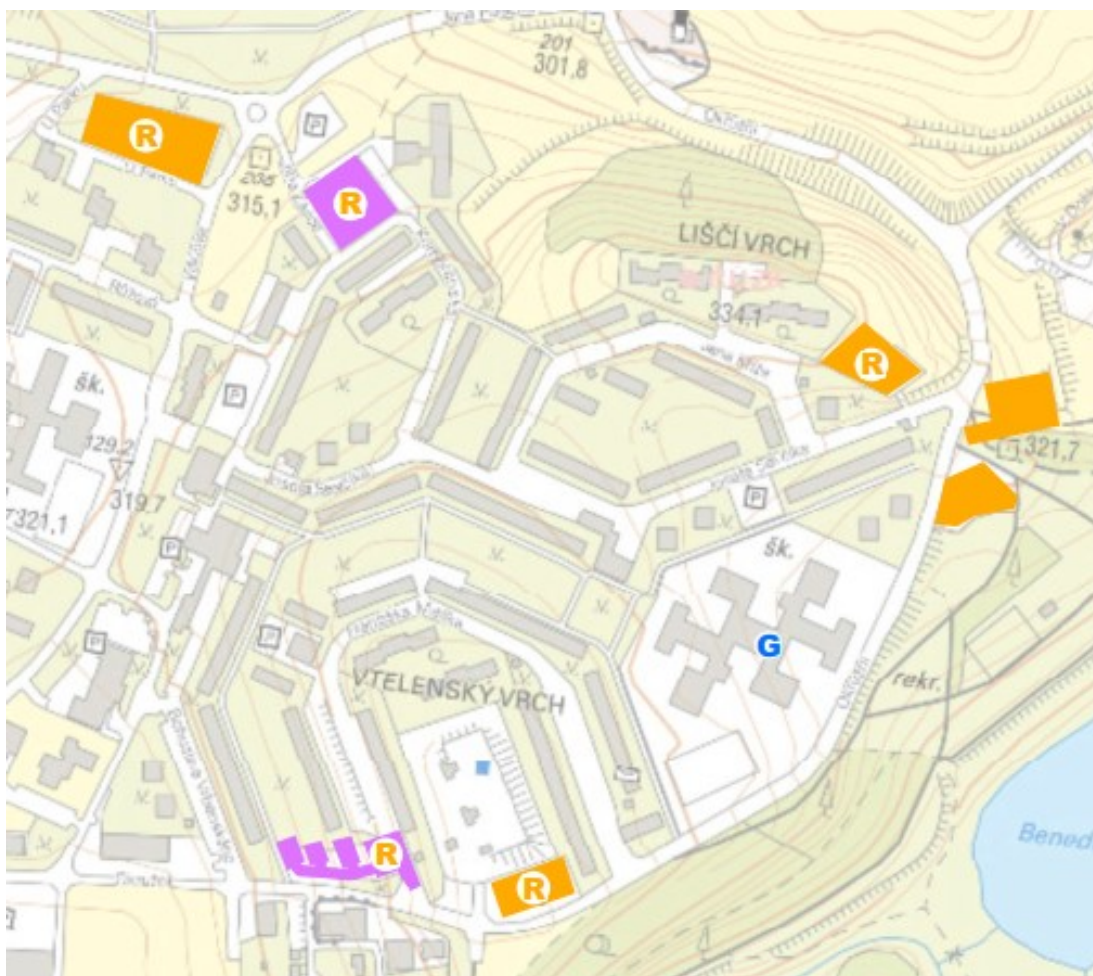
Tabulka 13: Odhad poptávky a bilance v lokalitách bydlení pro výhledové období roku 2030

Poznámka: Podbarvené oblasti vykazují využití nabídky v roce 2030 vyšší než je stávající nabídka, dílčí lokality jsou řešeny na základě podrobnější analýzy.

V následujících tabulkách jsou podrobně dokumentovány odhady poptávky a bilance pro výhledové období roku 2030 pro jednotlivé lokality vícepodlažního bydlení. Sloupec „Bilance2“ reprezentuje stav, kdy nedochází ke změně demografie, resp. poklesu obyvatel. Sloupec „Nelegální“ dokládá počet vozidel odstavených v rozporu s legislativou dle průzkumu v roce 2015. Vzorově je rovněž doložen výřez z grafické přílohy Ideový návrh statické dopravy Most pro lokalitu Liščí Vrch.

Ad 1) Lokalita Liščí Vrch

Oblast 1; Liščí vrch							
Ulice	Poptávka 2015	Poptávka 2030	Nabídka	Bilance1	Bilance2	Nelegální	
Jana Zajíce	70	77	88	11	5	0	
Komořanská	293	322	342	20	-4	0	
Josefa Ševčíka	438	482	487	5	-30	13	
Jana Kříže	156	172	186	14	2	0	
Františka Malíka	475	523	499	-24	-62	20	
Bohuslava Vrbenského	354	389	414	25	-4	6	
Okružní	286	315	285	-30	-52	1	
Celkem oblasti	2072	2279	2301	22		40	
Max. poptávka bez změny demografie		2445	2301		-144	40	



Obrázek 35: Příklad návrhu řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Liščí Vrch

Legenda

- PA/1 hodina zdarma
- Vyhrazené R/A
- Vyhrazené A
- P+G/bez zpoplatnění
- Rezidentní P zabezpečené
- Změna organizace dopravy
- R Rezerva rezidentní P
- R Rezerva rezidentní P zabezpečené
- R Rezerva PA
- R Rezerva P+G/bez zpoplatnění
- G Rezerva garáže

Ad 2) Lokalita Skřivánčí vrch-Zahradní

Oblast 2; Skřivánčí vrch-Zahradní							
Ulice		Poptávka 2015	Poptávka 2030	Nabídka	Bilance1	Bilance2	Nelegální
Javorová		159	175	183	8	-5	7
Lipová		210	231	240	9	-8	15
Rozmarýnová		104	114	150	36	27	1
Růžová		216	238	259	21	4	25
Šeříková		280	308	320	12	-10	26
Topolová		177	195	263	68	54	0
U Parku		191	210	194	-16	-31	19
Celkem oblasti		1337	1471	1609	138		93
Max. poptávka bez změny demografie			1578	1609		31	93

Ad 3) Lokalita Výsluní

Oblast 3; Výsluní							
Ulice		Poptávka 2015	Poptávka 2030	Nabídka	Bilance1	Bilance2	Nelegální
J. A. Komenského		125	138	128	-10	-20	30
M. J. Husa		249	274	391	117	97	2
Kpt. Jaroše		295	325	460	136	112	88
Lidická		317	349	299	-50	-75	66
Česká		491	540	516	-24	-63	48
Marš. Rybalka		131	144	261	117	106	46
Karla Marxe		239	263	331	68	49	13
Albrechtická		258	284	252	-32	-52	15
Zahradní		11	12	30	18	17	0
Družstevní		65	72	70	-2	-7	16
Zdeňka Štěpánka		97	107	69	-38	-45	33
Celkem oblasti		2278	2506	2807	301		357
Max. poptávka bez změny demografie			2688	2807		119	357

Ad 4) Lokalita Obránců míru

Oblast 4; Obránců míru							
Ulice		Poptávka 2015	Poptávka 2030	Nabídka	Bilance1	Bilance2	Nelegální
Antonína Sochora		45	50	47	-3	-6	4
1. máje		106	117	86	-31	-39	25
Ke Koupališti		42	46	50	4	0	4
Pod Šibeníkem		36	40	55	15	13	4
Maxima Gorkého		163	179	148	-31	-44	50
Jaroslava Průchy		37	41	50	9	6	0
Obránců míru		209	230	245	15	-2	10
Víta Nejedlého		111	122	130	8	-1	11
Ve Dvoře		77	85	100	15	9	0
Mladé gardy		53	58	41	-17	-22	12
U Věžových domů		77	85	91	6	0	1
Hutnická		113	124	98	-26	-35	21
Celkem oblasti		1069	1176	1141	-35		142
Max. poptávka bez změny demografie			1261	1141		-120	142

Ad 5) Lokalita Fibichova, Pod nemocnicí

Oblast 5; Fibichova, Pod nemocnicí							
Ulice		Poptávka 2015	Poptávka 2030	Nabídka	Bilance1	Bilance2	Nelegální
Josefa Skupy		14	15	23	8	6	0
M. G. Dobnera		385	424	388	-36	-66	35
Marie Pujmanové		61	67	59	-8	-13	4
Vítězslava Nezvala		214	235	187	-48	-66	36
Budovatelů		126	139	140	1	-9	0
Julia Fučíka		72	79	75	-4	-10	9
Petra Jilemnického		136	150	79	-71	-81	71
Žatecká		117	129	152	23	14	0
Františka Halase		338	372	370	-2	-29	5
Báňská		48	53	99	46	42	0
U Lomu		41	45	38	-7	-10	17
Zdeňka Fibicha		324	356	384	28	2	23
Jaroslava Vrchlického		217	239	268	29	12	0
Maxe Švabinského		60	66	64	-2	-7	8
Tyršova		14	15	12	-3	-5	5
Brigádnická		70	77	61	-16	-22	15
Pionýrů		823	905	919	14	-52	0
Čsl. mládeže		26	29	28	-1	-3	6
Celkem oblasti		3086	3395	3346	-49		234
Max. poptávka bez změny demografie			3641	3346		-295	234

Ad 6) Lokalita Fibichova, Pod nemocnicí

Oblast 6; Pod Šibeníkem							
Ulice		Poptávka 2015	Poptávka 2030	Nabídka	Bilance1	Bilance2	Nelegální
K. J. Erbena		150	165	181	16	4	22
Bohuslava Martinů		76	84	85	1	-5	0
Jaroslava Ježka		162	178	158	-20	-33	15
Jarmily Glazarové		4	4	9	5	4	2
Václava Talicha		173	190	162	-28	-42	43
Jana Kubelíka		230	253	199	-54	-72	83
F. L. Čelakovského		138	152	90	-62	-73	28
Václava Řezáče		43	47	74	27	23	5
Moskevská		94	103	300	197	189	1
K. H. Borovského		109	120	105	-15	-24	23
V. K. Klicpery		39	43	44	1	-2	2
Jaroslava Haška		68	75	62	-13	-18	19
Eduarda Basse		47	52	57	5	2	1
Josefa Suka		27	30	67	37	35	0
Celkem oblasti		1360	1496	1593	97		244
Max. poptávka bez změny demografie			1605	1593	-12	-12	244

Poznámka: Na ulici Václava Řezáče existuje v současné době parkovací dům, jehož využití odhadujeme jako velmi nízké. Tyto kapacity je nezbytné v maximálně možné míře naplnit a zahrnout do systému rezidentního stání.

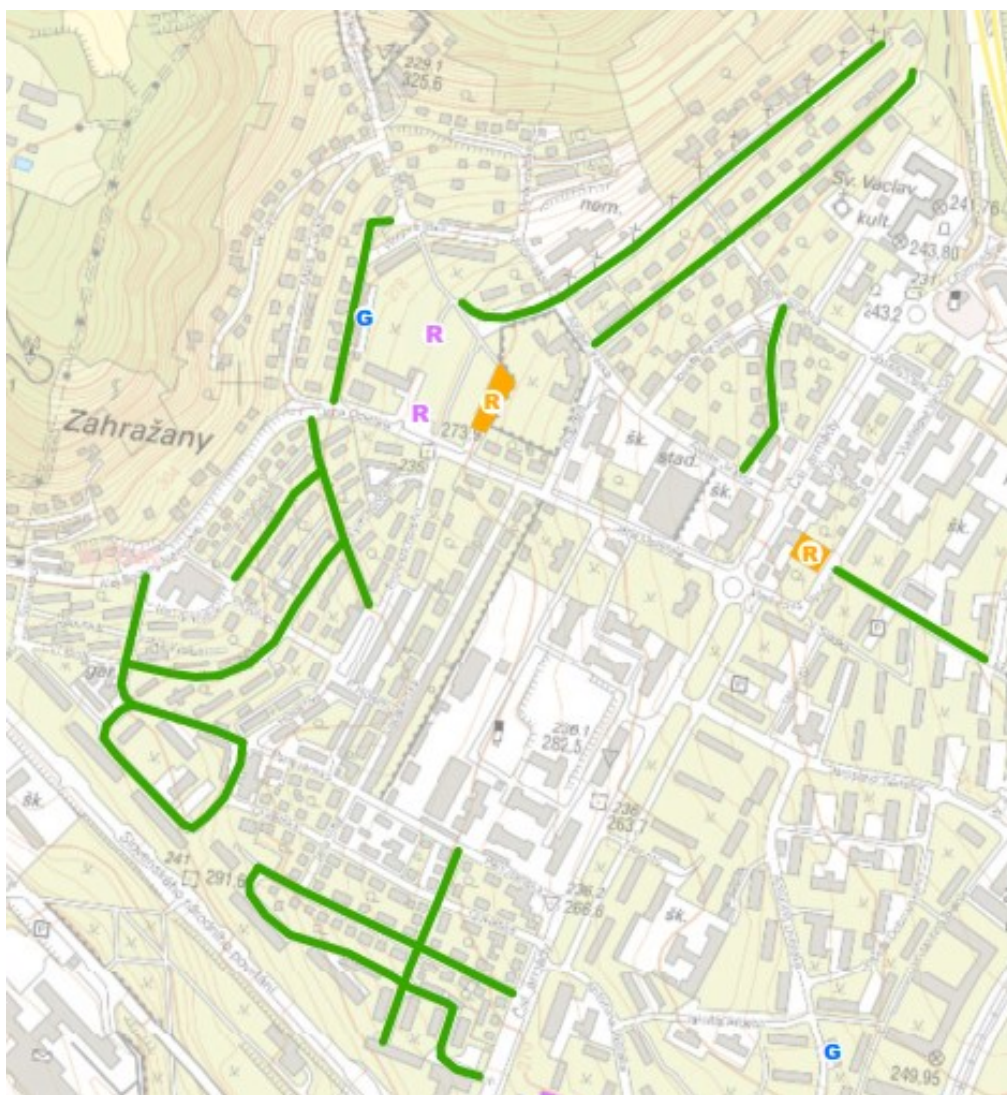
Ad 7) Lokalita U Stadionu

Oblast 7; U Stadionu							
Ulice		Poptávka 2015	Poptávka 2030	Nabídka	Bilance1	Bilance2	Nelegální
Barviřská		53	58	95	37	32	0
Bělehradská		285	314	328	15	-8	41
Brněnská		134	147	151	4	-7	4
Budovatelů		67	74	132	58	53	0
Jiřího Wolкера		173	190	192	2	-12	28
Josefa Hory		10	11	13	2	1	0
K. H. Máchy		144	158	134	-24	-36	19
Kabátnická		422	464	409	-55	-89	0
Moskevská		273	300	291	-9	-31	0
Rudolická		550	605	550	-55	-99	0
Svatopluka Čecha		4	4	21	17	16	0
U Stadionu		197	217	286	69	54	7
Celkem oblasti		2312	2543	2602	59		99
Max. poptávka bez změny demografie			2728	2602		-126	99

Ad 8) Lokalita U Stadionu

Oblast 8; Podžatecká							
Ulice		Poptávka 2015	Poptávka 2030	Nabídka	Bilance1	Bilance2	Nelegální
Antonína Dvořáka		194	213	198	-15	-31	0
Budovatelů		154	169	179	10	-3	35
Čsl. armády		40	44	50	6	3	4
Chomutovská		359	395	364	-31	-60	36
J. V. Sládka		26	29	35	6	4	0
Jakuba Arbesa		21	23	36	13	11	9
Jaroslava Seiferta		48	53	62	9	5	71
Josefa Dobrovského		61	67	79	12	7	0
Josefa Lady		6	7	15	8	8	5
Josefa Skupy		67	74	39	-35	-40	0
Konstantina Biebla		70	77	70	-7	-13	17
Ľudovíta Štúra		34	37	42	5	2	23
Mikoláše Alše		114	125	87	-38	-48	0
Táboritů		18	20	21	1	0	8
Vladimíra Majakovského		90	99	93	-6	-13	5
Vladislava Vančury		13	14	33	19	18	15
W. A. Mozarta		103	113	109	-4	-13	0
Celkem oblasti		1418	1560	1512	-48		228
Max. poptávka bez změny demografie			1673	1512		-161	228

Výrazně odlišná je situace dopravy v klidu v následujících 2 lokalitách Zahražany, Pod Širokým vrchem a Nemocnice, U koupaliště, kde se v převážné míře jedná o rodinnou zástavbu. V těchto lokalitách nejsou často dostatečné prostory na soukromých pozemcích ani v rámci uličního profilu, komunikace jsou využívány k odstavení vozidel. Vedle velmi omezených možností navýšení nabídky doporučujeme řešení orientovat na uplatnění jednopruhových, obousměrných komunikací se zajištěním míst pro míjení. Bude tak zabezpečena dopravní dostupnost území pro mimořádné situace. Vzorově dokládáme výřez lokality Zahražany, Pod Širokým vrchem, kde bylo průzkumem zjištěno 380 vozidel parkujících v rozporu s legislativou, přičemž celková poptávka činila 871 vozidel (podíl nelegality cca 44 %).



Obrázek 36: Návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zahražany, využití úpravy organizace dopravy

7.1.3 SYSTÉMY CARSHARING A K+R

Problematiku parkování a odstavení vozidel lze alternativně podpořit systémem spoluvlastnictví a sdílením osobního vozu, tzv. carsharingem. Jedná se o spoluvlastnictví auta mezi více osobami, je dovoleno také vlastnictví vozidla třetím subjektem, který zajišťuje servis a údržbu. Do systému mohou být zapojeny fyzické osoby, korporace i veřejné organizace. Vhodná podpora carsharingu ze strany města může spočívat ve vymezení bezplatných stání v rezidentních oblastech, v centru města a atraktivních lokalitách nebo zajištěním celé služby, včetně vozidel. V tom případě je model možné přirovnat k půjčovně aut, kdy vozidlo je odstaveno k výpůjčce, ale okruh uživatelů specifického vozidla je omezen. Provozování systému je vhodné doplnit IT technologiemi v podobě rezervačních aplikací a webů. Tento systém však může ve výhledovém období pokrýt pouze velmi omezený objem poptávky. V dubnu 2017 bylo v České republice nabízeno ke sdílení celkem 344 vozidel ve 12 městech, přičemž ve srovnání s rokem 2016 se jedná o nárůst kolem 62 %. Podle vývojových trendů v západní Evropě, včetně rozvoje tzv. plovoucích vozidel, odhadujeme pro výhledové období roku 2030-2035 a území ČR nabídku zhruba až 2 tisíce sdílených vozidel, ale jsou odhady i na dvojnásobný počet vozidel. Podle skromnější vize vychází odhad pro město Most kolem 25-35 těchto vozidel a počet potřebných parkovacích a odstavných stání může dosáhnout zhruba 45-90 stanišť v rozhodujících rezidentních oblastech, centru města, dopravním terminálu železniční stanice a dalších dopravně exponovaných lokalitách jako např. nemocnice.



Obrázek 37: Vyhrazená parkovací místa systému Car Sharing, Freiburg DEU (zdroj: Badische Zeitung/ Ingo Schneider) Systém K+R (Kiss and Ride) je již v současné době využíváný pro potřeby dopravního terminálu železniční stanice Most. Jedná se o vyhrazená krátkodobá stání v trvání do 10 minut za účelem vyložení nebo naložení osob a zavazadel v návaznosti na železniční a autobusovou linkovou dopravu. V současné době jsou k dispozici 4 vyhrazená stání, výhledově odhadujeme potřebnost až 10 vyhrazených stání. Systémy P+R a B+R jsou popsány v kapitole Veřejná hromadná doprava.

7.1.4 NÁVRH OPATŘENÍ DOPRAVY V KLIDU, ETAPIZACE ROZVOJE

Číslo	Název	Horizont	Poznámka
1	Tvorba koncepce, příprava systému organizování a řízení dopravy v klidu	2023	město Most
2	Realizace rezidentních oblastí v lokalitách centra města Obránců míru, Pod nemocnicí	2023	město Most
3	Budování systému záchytných parkovišť (P+G), včetně navádění vozidel	2023	město Most
4	Budování nabídky rezidentních stání v lokalitách bydlení Výsluní, Pod Šibeníkem a Skřivánčí vrch	2023	město Most
5	Dopravně organizační změny v lokalitě Zahražany	2023	město Most
6	Řešení odstavování dodávek a lehkých nákladních vozidel do 3,5t	2023	město Most
7	Kompletace parkovacích systému, rozvoj rezidentních oblastí, systému P+G	2030	město Most
8	Realizace/podpora zabezpečeného rezidentního parkování v lokalitách bydlení, harmonizace nabídky a poptávky	2030	město Most
9	Podpora systému Car Sharing vyhrazenými parkovacími místy	2030	město Most

Tabulka 14: Návrh opatření dopravy v klidu, etapizace rozvoje do roku 2030

Ad 1) Tvorba koncepce, příprava systému organizování a řízení dopravy v klidu

Opatření představuje soubory činností spojených s dlouhodobou strategií a plánováním dopravy v klidu jako např. organizování a jeho forma (institucionalizace), financování, technické zabezpečení, zapojení soukromých aktivit a další. Plánování se dotýká celého města, přednostně lokalit centra města i obytných oblastí.

Ad 2) Realizace rezidentních oblastí v lokalitách centra města Obránců míru, Pod nemocnicí

Obsahem je příprava a realizace rezidentních oblastí nejvíce „postižených“ uživatelskou skupinou zaměstnanec. Jedná se o lokality Obránců míru a Pod nemocnicí (oblasti D, E, G, a H), včetně řešení vlastního centra města (oblasti B a C) se zapojením soukromé nabídky.

Ad 3) Budování systému záchytných parkovišť (P+G), včetně navádění vozidel

Opatření obsahuje společně bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění systému záchytných parkovišť s motivací případného navádění vozidel na kapacitní krátkodobá parkoviště i zaměstnanecká (dlouhodobá) parkoviště. Opatření ad 2) a ad 3) musí být věcně i časově koordinovány.

Ad 4) Budování nabídky rezidentních stání v lokalitách bydlení Výsluní, Pod Šibeníkem a Skřiváncí vrch

Opatření obsahuje společně bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění řešení rezidentního parkování, včetně zapojení soukromého sektoru. Přednostním cílem je zabezpečení dopravní dostupnosti území. Doporučujeme již v této fázi řešit odstavování dodávek a lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okrajích obytných oblastí.

Ad 5) Dopravně organizační změny v lokalitě Zahražany

V lokalitě Zahražany se jedná o problematiku do dostupnosti území v případě mimořádné události, vozidla na komunikacích parkují v rozporu s legislativou. Podstatou řešení je legalizace stavu formou jednopruhových, obousměrných komunikací se zajištěním míst pro míjení. Také zde doporučujeme řešit odstavování dodávek a lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okraji obytné oblasti.

Ad 6) Řešení odstavování dodávek a lehkých nákladních vozidel do 3,5t

Jedná se o systémové řešení odstavování dodávek a lehkých nákladních vozidel do 3,5t ve všech obytných oblastech města, přednostně v lokalitách vícepodlažní zástavby. Doporučujeme pro tato vozidla vymezit část kapacity ze zabezpečeného i volného parkování na okraji obytných území.

Ad 7) Kompletace parkovacího systému, rozvoj rezidentních oblastí, systému P+G

Jedná se o dotvoření parkovacího systému na území centra města a navazujících oblastech. Obsahem jsou další lokální rezidentní oblasti, záchytná parkoviště (P+G) i naváděcí systém. Nezbytnou součástí jsou revize a bilance výchozího stavu.

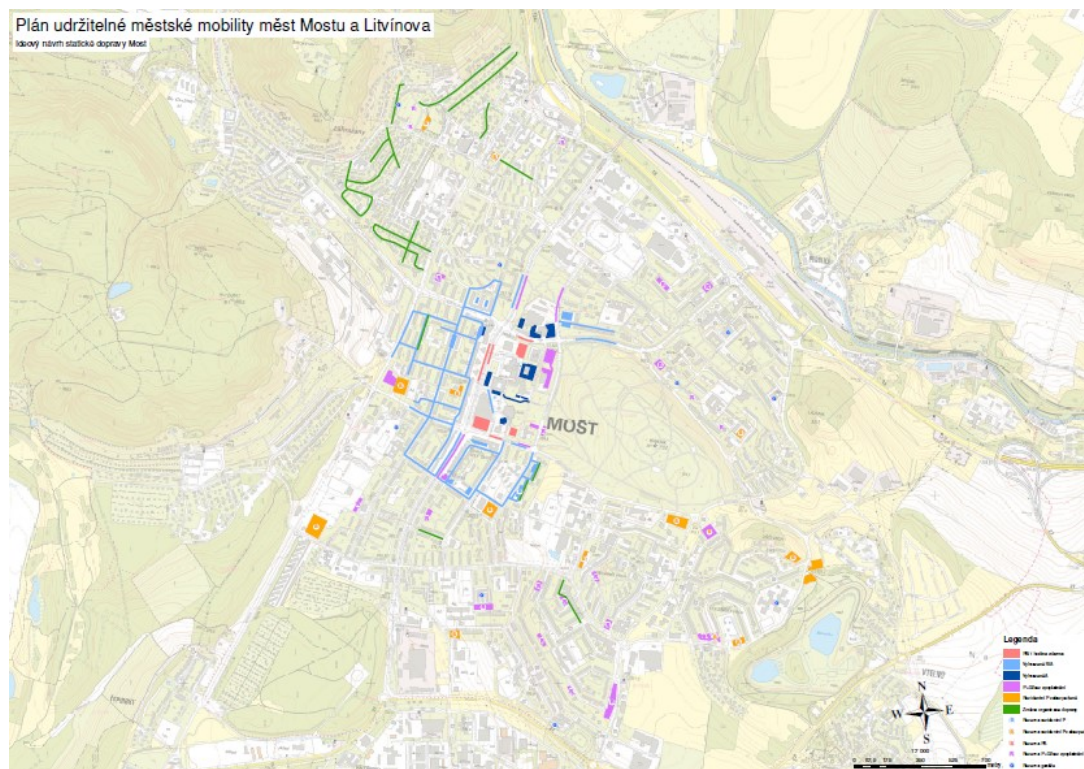
Ad 8) Realizace/podpora zabezpečeného rezidentního parkování v lokalitách bydlení, harmonizace nabídky a poptávky

Jedná se o dotvoření systému odstavování vozidel v lokalitách vícepodlažní zástavby, včetně harmonizace nabídky a poptávky s cílem maximálního využití nabídky. Do řešení doporučujeme zapojit všechny korporace, tedy i soukromý a družstevní sektor.

Ad 9) Podpora systému Car Sharing vyhrazenými parkovacími místy

Opatření je obsaženo v samostatné kapitole.

Následující obrázek dokládá ideový, koncepční návrh řešení dopravy v klidu na území města Most, doložené příklady jsou součástí této celoměstské koncepce.



Obrázek 38: Koncepce řešení dopravy v klidu ve městě Most

7.2 MĚSTO LITVÍNOV

7.2.1 CENTRUM MĚSTA

Organizování statické dopravy (regulace parkování) by mělo být chápáno jako přiřazení vhodné parkovací kapacity veřejného prostoru mezi jednotlivé uživatelské skupiny zákazníků. Součástí řešení dopravy v klidu může být systém navádění osobních vozidel na kapacitní parkovací plochy krátkodobého i dlouhodobého parkování, v podmínkách města Litvínova není nezbytný. Obecně však platí podmínka, že regulace statické dopravy vyžaduje dostatečnou kapacitu nabídky.

Při uspokojování požadavků doporučujeme pro území centra města sledovat princip vyváženosti a vzájemného neomezování upřednostněných skupin

- obyvatelé bydlící v oblasti (zachování obytné funkce území)
- právnické osoby se sídlem v oblasti (podpora podnikání)
- návštěvníci (zachování dostupnosti území pro veřejnost)
- zaměstnanci, kteří by měli mít „nejméně příznivé“ podmínky v dostupnosti území.

Systém řešení statické dopravy v centrálních oblastech zahrnuje obecně zejména tyto prvky:

- zóny placeného parkování, případně se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště
- vyhrazená stání pro rezidenty a podnikatelské subjekty
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené, pro zásobování
- záchytná parkoviště na obvodu centrální oblasti (systém P+G)
- nezaplatněná krátkodobá stání ve veřejném dopravním prostoru
- parkovací a odstavná stání v objektech s různými režimy regulace.

Vlastní řešení parkování v centru města vychází z následující bilance dopravy v klidu dopravy pro odhadovaný stupeň automobilizace ve výhledovém období roku 2030, sledovaný počet obyvatel a jeho demografické složení a výhledový reálně optimistický scénář dělby přepravní práce.

Město Litvínov, maximální hodina ve výhledovém období roku 2030									
Konstrukce poptávky pro stupeň automobilizace 490 osobních vozidel/1000 obyvatel; rok 2030									
Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Nabídka	Využití1 v %	Využití2 v %
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.				
A	78	16	4	26	106	124	218	56.9	69.5
B	86	10	33	48	167	177	177	99.9	145.8
C	117	39	3	15	215	173	294	58.9	92.2
D	103	7	2	13	212	126	241	52.2	97.4
E	15	41	19	79	33	155	176	87.8	97.8
F	21	66	19	45	56	151	219	69.2	85.2
G	42	40	18	72	91	171	243	70.5	90.9
H	40	71	14	75	70	199	249	79.9	92.3
I	116	11	9	56	197	190	251	75.9	108.3
J	62	63	12	24	157	160	163	98.2	156.9
K	105	20	9	41	182	174	233	74.7	107.7
Celkem	783	383	142	492	1486	1801	2464	73.1	101.6

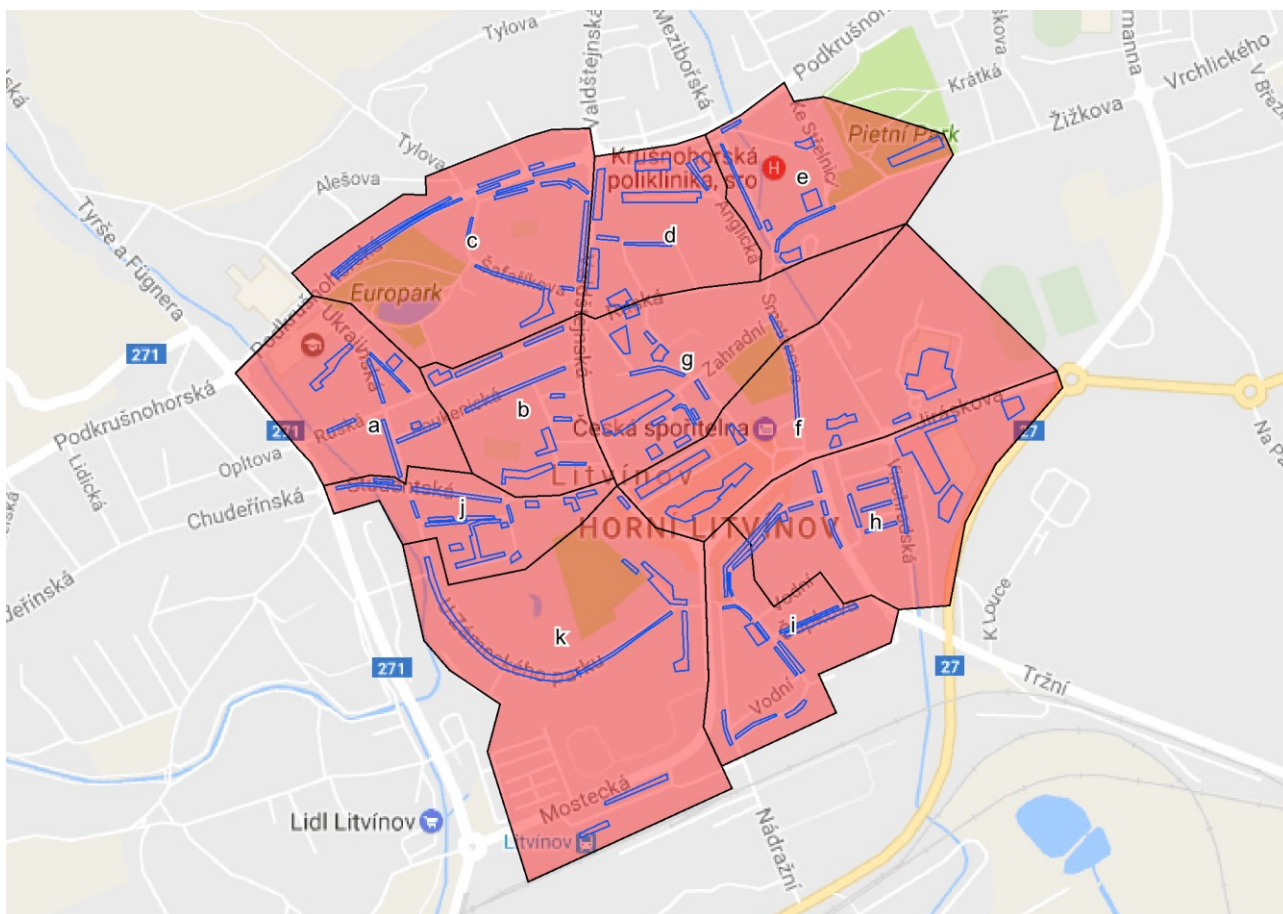
Poznámka 1:
Stoupec "Využití2 v %" vyjadřuje stav, kdy je v oblasti zcela upřednostněna uživatelská kategorie "obyvatel max."

Poznámka 2:
V případě, že se nenaplní předpoklad v poklesu obyvatel v řešeném území může max. poptávka činit 2598 vozidel

Tabulka 15: Litvínov, odhad poptávky pro výhledové období roku 2030, automobilizace 490 vozidel/1000 obyvatel

Základní výstupy výhledové analýzy:

- za předpokladu uspokojení skupiny „obyvatel“ lze ve výhledovém období roku 2030 očekávat problémy s parkováním a odstavováním vozidel v oblastech b, i, j a k; rizika v odstavování vozidel vykazuje také hodnocení lokalit bydlení, oblasti Šafaříkova, Ruská a U Zámeckého parku
- doporučujeme regulaci parkování v centru města se zaměřením na podporu rezidentního parkování v dotčeném území, rovněž doporučujeme řešit parkování vozidel v oblasti e, lokalita Poliklinika.



Obrázek 39: Oblasti dopravy v klidu centra města Litvínova a přilehlém okolí

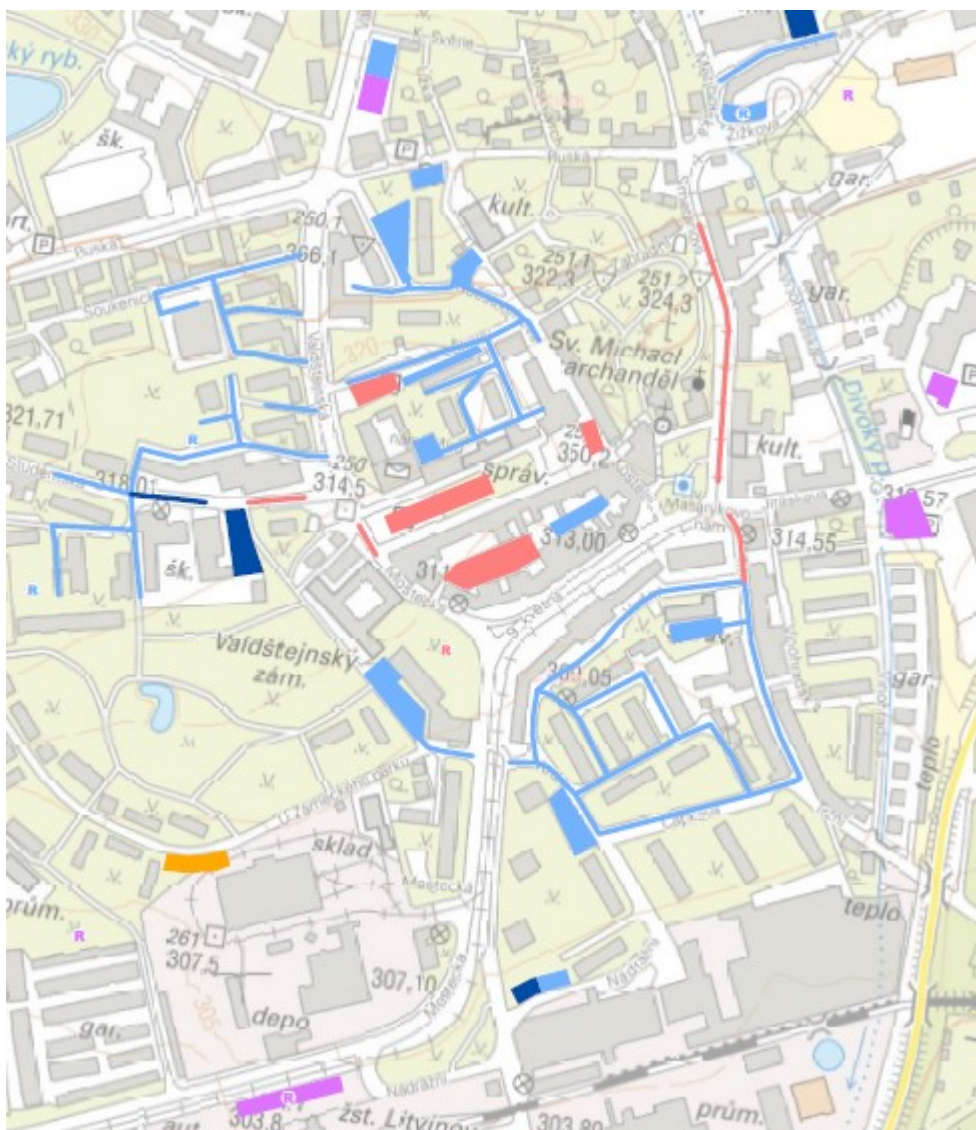
DOPORUČENÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ

Motivací koncepcí je zřízení lokálních a omezených rezidentních oblastí, což přináší snížení obrátkovosti parkujících vozidel s dopadem na nižší intenzity dopravy na obslužných komunikacích. Regulace také přispívá k intenzivnějšímu využívání soukromých ploch a parkování na nich, čímž je zajištěno hospodárnější využití území. Pozitivem je podpora bydlicích obyvatel a motivace k využívání udržitelných druhů dopravy. Podmínkou pro fungování rezidentních oblastí je dostatečná rezerva souhrnné nabídky, kterou lze dosáhnout infrastrukturním rozvojem, zapojením soukromé nabídky, územní a případně cenovou regulací.

Rozhodující principy řešení:

- Stávající forma řešení s minimální mírou regulace je doplněna o lokální a omezené rezidentní oblasti podporující a ochraňující uživatelskou skupinu obyvatel. Jedná se o lokality, kde bylo zjištěno největší „obtěžování“ uživatelskou skupinou zaměstnanci. Přednostně je využívána regulace územní.
- Uživatelská skupina krátkodobého parkování využívá stávající systém zpoplatněných a nezaplatněných veřejných ploch a lokalit, může být uplatněna časová regulace. Předpokládá se výraznější zapojení nabídky soukromých parkovacích ploch. Výhledová bilance neprokázala nutnost doplnění této příslušné nabídky na území centra města.
- Uživatelská skupina zaměstnanec je „vykázána“ regulací na okraj řešeného území, předpokládá se koncentrace nabídky s bezplatným provozem. Lze uvažovat také s víceúčelovým využitím této nabídky pro obyvatele i podnikatele.

Důležitou podmínkou je dohled nad využíváním nabídky, právě dodržování pravidel regulace zvyšuje efektivitu řešení, nevyvolává nevhodný provoz a následný rozvoj. Možným doprovodným prvkem řešení dopravy v klidu je integrovaný systém navádění vozidel na volné parkovací kapacity, včetně sledování obsazenosti parkovišť. V podmínkách města Litvínova není tento systém nezbytný.



Obrázek 40: Návrh řešení dopravy v klidu pro území centra města Litvínov



7.2.2 LOKALITY BYDLENÍ LITVÍNOV

Při řešení dopravy v klidu v lokalitách bydlení bylo vycházeno z reálně optimistického vývoje dělby přepravní práce. Předpokládáme, že stupeň automobilizace se bude nadále zvyšovat a do stanoveného výhledového roku 2030 dosáhne úrovně kolem 490 osobních vozidel/1000 obyvatel. Změna demografické struktury (stárnutí) obyvatel povede pravděpodobně ke korekci růstu počtu vozidel, předpokládáme nárůst objemu osobních vozidel o zhruba 10 %. Principem řešení statické dopravy v obytných územích je zajištění pokrytí poptávky, kterou nelze žádným zásadním způsobem omezovat či regulovat. Nároky výhledových potřeb jsou tak dány počtem obyvatel, resp. počtem domácností a úrovní automobilizace. Přednostně se jedná o řešení nevyhovujícím způsobem odstavených vozidel, důležitou součástí je zajištění dostupnosti vozidel IZS, včetně vymezení požárních ploch pro nástup IZS. Tyto plochy se beze zbytku uplatňují u bytových domů s 5 a více podlažími, tyto plochy mohou zhoršit výslednou bilanci v jednotlivých lokalitách.

Přestože ve většině sledovaných obytných oblastí jsou jen velmi omezené možnosti rozšiřování nabídky odstavných stání na terénu, je přednostně podporováno řešení využívající změny v organizaci dopravy a dostavba v uličních prostorách. Další chybějící kapacity jsou zabezpečeny dostavbou/výstavbou parkovišť/objektů za aktivní podpory města např. formou vlastní výstavby v lokalitách městských bytů nebo investičních pobídek v lokalitách družstevního nebo osobního vlastnictví. Široká nabídka typů hromadných garáží jak z hlediska stavebního uspořádání, technologického vybavení i finanční náročnosti umožňuje realizovat nabídku pro rozdílné sociální skupiny potenciálních uživatelů, resp. vlastníků. Odstavování vozidel mimo soukromé pozemky je v návrhu chápáno a koncipováno jako služba, která může být za úplatu.

Systém řešení statické dopravy v obytné oblasti zahrnuje obecně především tyto prvky:

- stání ve veřejném dopravním prostoru
- vyhrazená stání pro fyzické a právnické osoby
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené osoby
- odstavná stání v objektech
- odstavná stání vozidel nákladní dopravy.

Nové kapacity parkovišť nebo v objektech jsou v návrhu téměř výhradně situovány na stávajících odstavných plochách, případně v uvolněných lokalitách. Současně doporučujeme rozvíjet/podporovat zabezpečené rezidentní parkování s cenovou harmonizací nabídky a poptávky, včetně zapojení soukromého sektoru.

Následuje souhrnná výhledová bilance ve sledovaných lokalitách města Litvínova. Celkové řešení dopravy v klidu je doloženo v grafické příloze Ideový návrh statické dopravy Litvínov.

Litvínov, sledované oblasti bydlení, odhad pro rok 2030			Stav	Výhledová	Z toho	Využití v %	
Oblast	Vymezení území	Poptávka 2015	Poptávka 2030	nabídky	bilance	nelegální	rok 2030
1	Janov, sídliště	710	781	950	169	39	82.3
2	Hamr, sídliště	297	327	504	177	14	64.9
3	Tylova	315	347	361	14	23	96.1
4	Valdštejská	124	137	179	42	0	76.4
5	Šafaříkova, Ruská	468	515	596	81	23	86.5
6	U Zámeckého parku	332	365	427	62	9	85.5
7	B. Němcové	191	210	254	44	29	82.7
8	Litvínov, střed	162	178	430	252	4	41.5
9	Vodní	233	256	325	69	13	78.9
10	Bezručova	178	195	252	57	29	77.5
11	U stadionu	127	139	319	180	1	43.6
12	Osada sever, Citadela	262	288	388	100	20	74.3
13	Osada jih, Sukova	355	391	445	54	8	87.8
14	Koldům	110	121	133	12	0	90.9
Celkem oblasti		3865	4252	5563	1311	212	76.4
Bilance/poptávka bez suburbanizace			4522	5563	1041	212	81.3

Tabulka 16: Odhad poptávky a bilance v lokalitách bydlení pro výhledové období roku 2030

Poznámka: Podbarvené oblasti vykazují využití nabídky v roce 2030 přes 85% stávající nabídky, což představuje potenciální rizika. Dílčí lokality jsou řešeny na základě podrobnější analýzy.

Ad 3) Lokalita Tylova

Stávající jednosměrná komunikace Tylova ani navazující území neumožňují realizovat novou nabídku rezidentních stání. Proto návrh využívá stávající, málo využívané parkoviště a plochu chátrajícího objektu na vybudování zabezpečených odstavných stání pro část obytného území. Další 2 rezidentní plochy jsou situovány do jihozápadní části území, k ulici Alešova.



Obrázek 41: Návrh řešení dopravy v klidu pro lokalitu Tylova



Obrázek 42: Příklad zabezpečeného parkoviště Podkrušnohorská

Ad 5) Lokalita Šafaříkova, Ruská

Vysoká koncentrace bydlení a školství vytváří kolize poptávky po parkování a odstavování vozidel v ulici Šafaříkova a okolí. Navrhujeme doplnění nabídky rezidentního stání na severu ulice Šafaříkova a rezidentní/záchytné parkoviště na východní straně ulice Valdštejnské. Také severní část ulice Šafaříkova může být řešena jako rezidentní, což může přispět ke zklidnění dopravy v oblasti.



Obrázek 43: Návrh řešení dopravy v klidu pro lokalitu Šafaříkova, Ruská

Ad 6) Lokalita U Zámeckého parku

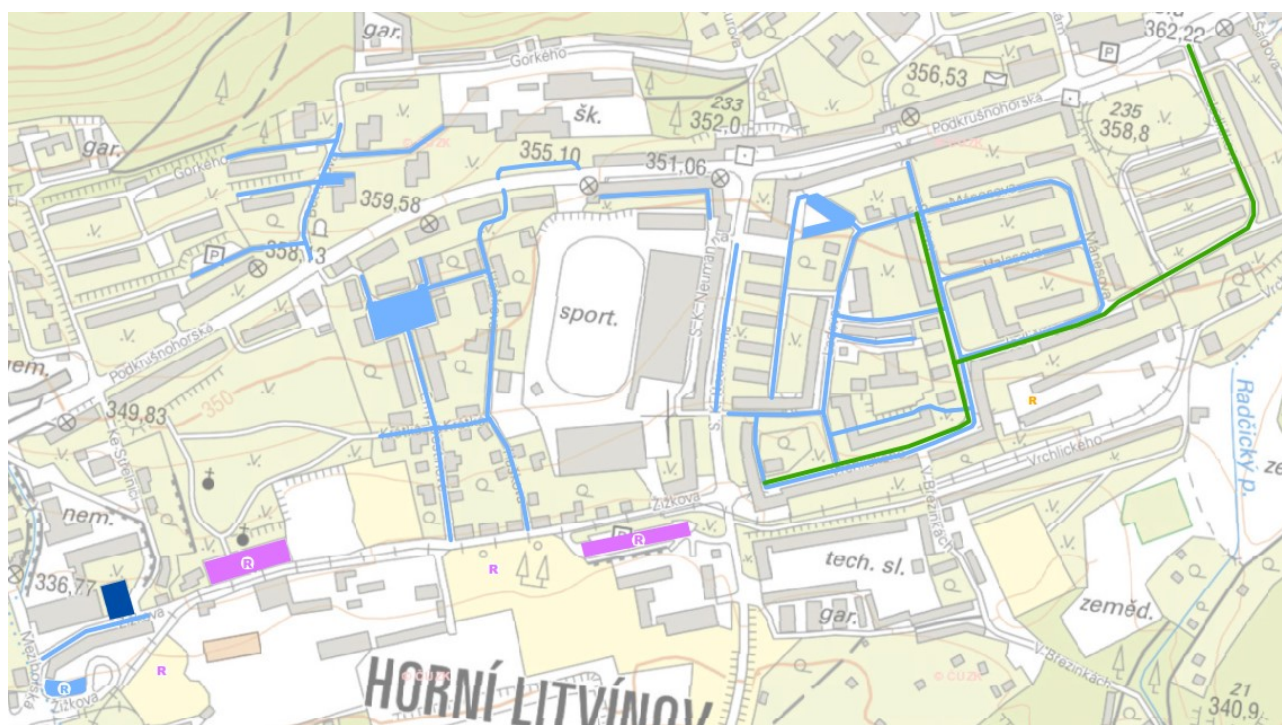
Z velké části je oblast součástí řešení centra města a navazujícího území. Poptávka se koncentruje zejména v ulicích Studentská, Soukenická a U Zámeckého parku, včetně vnitrobloků. Doporučujeme regulaci území ve formě lokálních a omezených rezidentních ulic/oblastí.

Ad 13) Lokalita Osada jih, Sukova

Koplikované území, ve které sice dominuje funkce bydlení, nicméně tato funkce je výrazně ovlivněna přítomností zimního stadionu Ivana Hlinky a jeho využíváním. Podstatou řešení je vytvoření lokálních rezidentních ulic/oblastí, což vyvolá nutnost vyššího využívání nebo doplnění nabídky parkování na okraji předmětné oblasti. Nové kapacity jsou situovány do stávajícího parkoviště Žižkova, případně na sousedící plochy. K řešení může přispět také doplnění nabídky u polikliniky, které je žádoucí, kdy docházková vzdálenost ke stadionu činí přibližně 700m a 12 minut běžné chůze. Zásadní pro hledání řešení v dané lokalitě je společný přístup města a sportovního klubu. Řešení odstavování vozidel v lokalitě Osada jih, Sukova je doplněno návrhem na zjednosměrnění ulic Sukova, Jedličkova s napojením ulice Jedličkova na Podkrušnohorskou. Opatření legalizuje parkování vozidel na uvedených komunikacích. Na ulici Vrchlického, na soukromé ploše, je naznačena možnost vytvoření zabezpečeného rezidentního parkování. S ohledem na značné množství garážových objektů v jižní části lokality lze výhledově zvažovat jejich nahrazení vícekapacitními parkovacími objekty.



Obrázek 44: Odstavování vozidel na ulici Sukova



Obrázek 45: Návrh řešení dopravy v klidu pro smíšené lokality Poliklinika a Zimní stadion

Ad 14) Lokalita Koldům

Izolovaný bytový komplex v těsném sousedství koupaliště Litvínov nabízí celkem 352 bytů různých velikostí, nabídka parkovacích stání činí 133 míst. Již v současné době je nabídka téměř naplněna, v době provozování koupaliště se situace pravděpodobně stává neudržitelnou. Doporučujeme doplnit parkovací kapacity v těsném sousedství, jihozápadním směrem nebo naproti, přímo před komplexem, v lese za ulicí Podkrušnohorská. Pro potřeby koupaliště, které bude rekonstruováno, se nabízí využít parkovací plochy na ulici U Koldomu u sportovní haly a tenisových kurtů. Tato možnost je podmíněna úpravou dispozice koupaliště s možností vstupu od těchto parkovacích ploch. Také v této lokalitě lze výhledově zvažovat nahrazení jednotlivých garáží vícekapacitními parkovacími objekty.



Obrázek 46: Odstavování vozidel v lokalitě Koldům

7.2.3 SYSTÉMY CARSHARING A K+R

Problematiku parkování a odstavování vozidel lze alternativně podpořit systémem spoluvlastnictví a sdílením osobního vozu, tzv. carsharingem. Jedná se o spoluvlastnictví auta mezi více osobami, je dovoleno také vlastnictví vozidla třetím subjektem, který zajišťuje servis a údržbu. Do systému mohou být zapojeny fyzické osoby, korporace i veřejné organizace. Vhodná podpora carsharingu ze strany města může spočívat ve vymezení bezplatných stání v rezidentních oblastech, v centru města a dalších atraktivních lokalitách. Provozování systému je vhodné doplnit IT technologiemi v podobě rezervačních aplikací a webů. Tento systém však může ve výhledovém období pokrýt pouze velmi omezený objem poptávky. V dubnu 2017 bylo v České republice nabízeno ke sdílení celkem 344 vozidel ve 12 městech, přičemž ve srovnání s rokem 2016 se jedná o nárůst kolem 62 %. Podle vývojových trendů v západní Evropě, včetně rozvoje tzv. plovoucích vozidel, odhadujeme pro výhledové období roku 2030-2035 a území ČR celkovou nabídku až 2 tisíce sdílených vozidel, ale jsou odhady i na dvojnásobný počet vozidel. Pro město Litvínov pak odhad vychází na 8-12 vozidel těchto vozidel a počet potřebných parkovacích a odstavných stání může dosáhnout zhruba 15-30 stanovišť v rozhodujících rezidentních oblastech, centru města, dopravním terminálu železniční stanice a dalších dopravně exponovaných lokalitách jako např. poliklinika.



Obrázek 47: Vyhrazená parkovací místa systému Car Sharing, Freiburg DEU (zdroj: Badische Zeitung/ Ingo Schneider) Systém K+R (Kiss and Ride) doporučujeme uplatnit v dopravním terminálu železniční stanice Litvínov. Jedná se o vyhrazená krátkodobá stání v trvání do 10 minut za účelem vyložení nebo naložení osob a zavazadel v návaznosti na železniční osobní dopravu a autobusovou linkovou dopravu. Odhadujeme potřebnost 4 vyhrazených stání, nabídku lze také integrovat s dalšími službami jako taxi nebo zmíněný carsharing. Systémy P+R a B+R jsou popsány v kapitole Veřejná hromadná doprava.

7.2.4 NÁVRH OPATŘENÍ DOPRAVY V KLIDU, ETAPIZACE ROZVOJE

Číslo	Název	Horizont	Poznámka
1	Realizace rezidentních lokálních oblastí v centru města, ulice Školní, Rooseveltova, Valdštejská, Vodní	2023	město Litvínov
2	Rezidentní stání, dopravně organizační změny, výstavba nových kapacit v lokalitách Tylova, Osada jih, Sukova, včetně Zimního stadionu a Koldům	2023	město Litvínov
3	Řešení dopravy v klidu v lokalitě Poliklinika	2023	město Litvínov
4	Dopravně organizační změny v lokalitě bydlení Osada sever a dalších	2023	město Litvínov
5	Další rozvoj rezidentních lokálních oblastí v centru města, ulice Studentská, U Zámeckého parku, Čapkova, Soukenická	2030	město Litvínov
6	Budování parkovacích ploch v přestupních uzlech a v rámci řešení centra města	2023/2030	město Litvínov

Tabulka 17: Návrh opatření dopravy v klidu a etapizace rozvoje

Ad 1) Realizace rezidentních lokálních oblastí v centru města, ulice Školní, Rooseveltova, Valdštejská, Vodní

Obsahem je příprava a realizace rezidentních lokálních oblastí nejvíce „postižených“ uživatelskou skupinou zaměstnanců. Předmětné ulice Školní, Rooseveltova, Valdštejská, Vodní jsou vybrané části oblastí b, g, f, h centra města. Důležité je zapojit do řešení oblast vlastního centra města, není vyloučené, že již v této fázi bude potřebné vybudovat rezidentní/záchytné parkoviště např. v lokalitě ulice Valdštejská.

Ad 2) Rezidentní stání, dopravně organizační změny, výstavba nových kapacit v lokalitách Tylova, Osada jih, Sukova, včetně Zimního stadionu a Koldům

Opatření obsahuje společně bilanční analýzu, návrhy dopravně organizačních změn, doplnění nabídky a technické zajištění řešení v uvedených lokalitách bydlení. Přednostním cílem je zajištění dostatečné nabídky odstavných a parkovacích stání a zabezpečení dopravní dostupnosti území. Do řešení lokality Osada jih, Sukova je potřebné zapracovat problematiku dopravy v klidu v oblasti Zimní stadion a navazujícím území. Doporučujeme již v této fázi řešit odstavování dodávek a lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okrajích řešených obytných oblastí.

7.3 PŘÍKLADY PARKOVACÍCH GARÁŽÍ



Obrázek 49: Dvoupodlažní napůl zapuštěná garáž s celkovou kapacitou 50 stání, Ostrava, ulice B. Nikodéma



Obrázek 50: Ilustrační foto, montované parkovací domy Astron

8. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava představuje důležitou součást dopravní soustavy, její dlouhodobě udržitelný charakter se stává významnou součástí mobility. Koncepce řešení je založena na vytvoření ucelené sítě cyklistických tras propojující rozhodující zdroje a cíle na území měst, včetně vzájemných meziměstských vazeb. Návrh představuje přestavbu stávajících nevyhovujících úseků a dostavbu chybějících úseků pro dosažení celistvosti sítě pro denní používání ve formě základní sítě cyklistické dopravy.

V návrhu tras byly zohledněny zvyklosti v tvorbě cyklistické infrastruktury a jejího využívání cyklistickou dopravou. Návrh využívá integraci cyklistického provozu s vozidly, kde je intenzita dopravy nižší, jsou uplatněny zklidňující prvky podporující společný integrovaný provoz. Naopak v koridorech, kde je automobilová doprava rychlá nebo intenzivní je kvalita a bezpečnost cyklistů zabezpečena segregací od automobilového provozu, a to samostatnými jízdními pruhy nebo samostatnou stezkou, příp. dělenou stezkou pro pěší a cyklisty. Sdružené stezky jsou vhodné pouze v podmínkách slabého pěšího provozu nebo v místech se stísněnými podmínkami, které neumožňují jiné vedení cyklistického provozu. V rámci komplexního přístupu obsahují opatření IAD řešení kolizních a rizikových úseků a uzlů, zklidňování dopravy vytváří lepší podmínky pro provoz cyklistů, řešení dopravy v klidu umožňuje řešení cyklistického provozu. Součástí návrhu cyklistické dopravy je podpora sdílení jízdních kol a systému obsluhy území formou B+R.

Dlouhodobým cílem je zjištěný podíl na dělbě přepravní práce kolem 2 % zvýšit alespoň na 3 %, což představuje přibližně 9,7 tis. cest za 24 hodin vykonaných obyvateli měst Mostu a Litvínova. Největším problémem současné cyklistické dopravy v obou městech je nedobudovaná ucelená cyklistická síť umožňující bezpečný a plynulý pohyb v řešeném území.

8.1 KONCEPCE ŘEŠENÍ, PŘÍKLADY USPOŘÁDÁNÍ

Koncepce řešení cyklistické sítě je založena na definování základní kostry cyklistických tras podle používaných spojení a zjištěných intenzit nejen cyklistické ale i motorové dopravy a pěších. Podstatou řešení je propojení rozhodujících zdrojů a cílů (podrobněji viz kap. Pěší doprava) v území kostrou základních cyklistických tras pro denní využívání, včetně zajištění návazností na turistické trasy regionální a dálkové a lokální sportovně-rekreační trasy. Znamená to definovat základní síť a tuto podrobit analýze stavu infrastruktury a bezpečnostních rizik na těchto vybraných trasách. Mezi rozhodující rizika lze zařadit např. absence infrastruktury, intenzity automobilové dopravy, kolize s pěší dopravou a křížení komunikací základního komunikačního systému.

Takto definovaná kostra byla promítnuta do území, kde by měla splňovat požadované úrovně segregace ve vztahu k automobilové dopravě a současně harmonizovat s podmínkami pro bezbariérové trasy pěší dopravy v rámci reálných uličních prostor. Ukázalo se nezbytné, v některých případech, potlačit roli pěších bezbariérových tras ve prospěch řešení cyklistické dopravy.

Obecně důležitými předpoklady k dosažení ucelenosti sítě cyklistických tras a plošného efektu pro komfortnější využívání cyklistické dopravy jsou podpůrné prvky jako např.:

- vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací všude tam, kde to místní podmínky dovolují
- integrované prvky na komunikaci jako víceúčelové pruhy (ochranný pruh pro cyklisty) nebo piktogramový koridor
- zóny 30, kde se cyklistická doprava stává díky nižší dovolené rychlosti bezpečnější
- cyklistická ulice ve smyslu novely zákona 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 39a¹

¹ Rovněž upozorňujeme na poněkud problematické zapracování pojmu cyklistická zóna do legislativy ČR. Např. § 39(2) zní „V cyklistické zóně smějí cyklisté užívat vozovku v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 57 odst. 2 a 3“. Ve své podstatě je obsah odstavce převzat z definice obytné a pěší zóny. Avšak při chůzi o rychlosti kolem 4 km/h je vysoce nepravděpodobný střet chodců s vážnými následky. Naproti tomu v cyklistické zóně, kde se vozidla (jízdni kola)

- obytné zóny, kde cyklistická doprava sdílí uliční prostor s ostatními účastníky provozu
- pěší zóny, kde může být cyklistické dopravě povolen vjezd nebo dovozen např. ve stanovených trasách nebo oblastech, případně v omezené době.

Pro definování výhledového uspořádání cyklistických tras byly obecně použity dále uvedené kategorie řešení integrace a segregace, včetně orientačních předpokladů uplatnění:

a) hlavní dopravní prostor

I. cyklistická doprava na vozovce bez dodatečných prvků

- rychlost do 30 km/h, intenzita do 5 tis. vozidel/24 hod. v obou směrech
- rychlost do 50 km/h, intenzita do 3 tis. vozidel/24 hod. v obou směrech

II. cyklistická doprava na vozovce s využitím integračních opatření

- rychlost do 50 km/h, intenzita do 7 tis. vozidel/24 hod. v obou směrech

III. cyklistická doprava na vozovce s odděleným provozem

- rychlost do 50 km/h, intenzita do 10 tis. vozidel/24 hod. v obou směrech (2 pruhy)

b) přidružený dopravní prostor

IV., V. intenzity dopravy vyšší než uvedené v kategorii III.

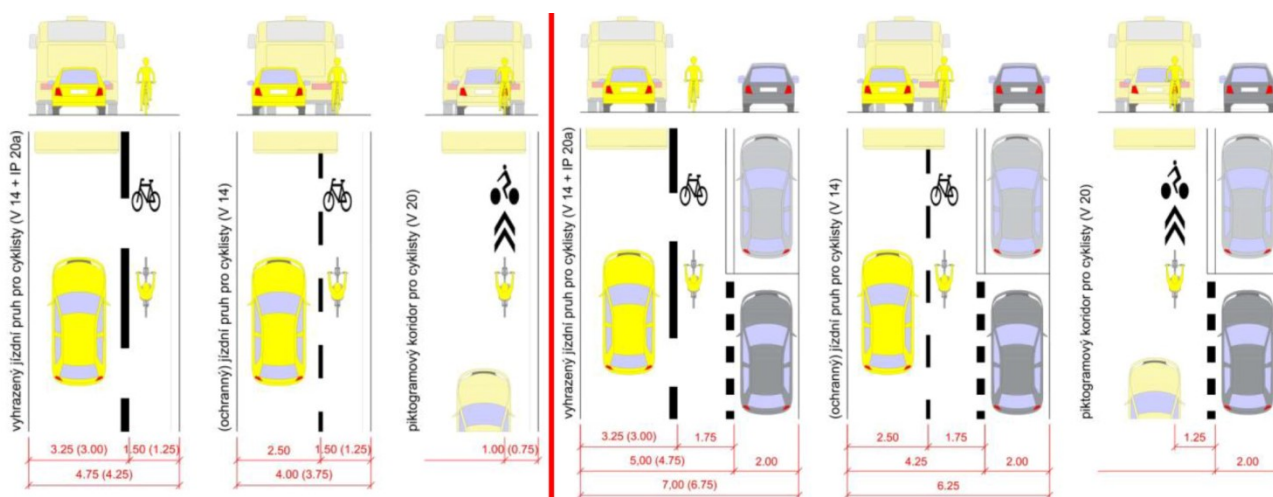
- trasy pro chodce a cyklisty s vyznačením situování, doporučená šířka 4-5 m podle intenzity cyklistické dopravy
- trasy pro cyklisty, doporučená šířka 2-3 m podle intenzity cyklistické dopravy.

Koncepce řešení se dále řídí závaznými předpisy, které obsahují další orientační předpoklady pro vedení cyklistické dopravy v hlavním nebo přidruženém dopravním prostoru. Následující příklady možného šířkového uspořádání a další související problematiky jsou přejaty z *TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty* a *ERA Doporučení pro navrhování zařízení cyklistické dopravy* (dále jen „předpis ERA“). V této souvislosti je potřebné zdůraznit, že novela TP 179 byla v řadě věcí inspirována právě doporučeními předpisu ERA.

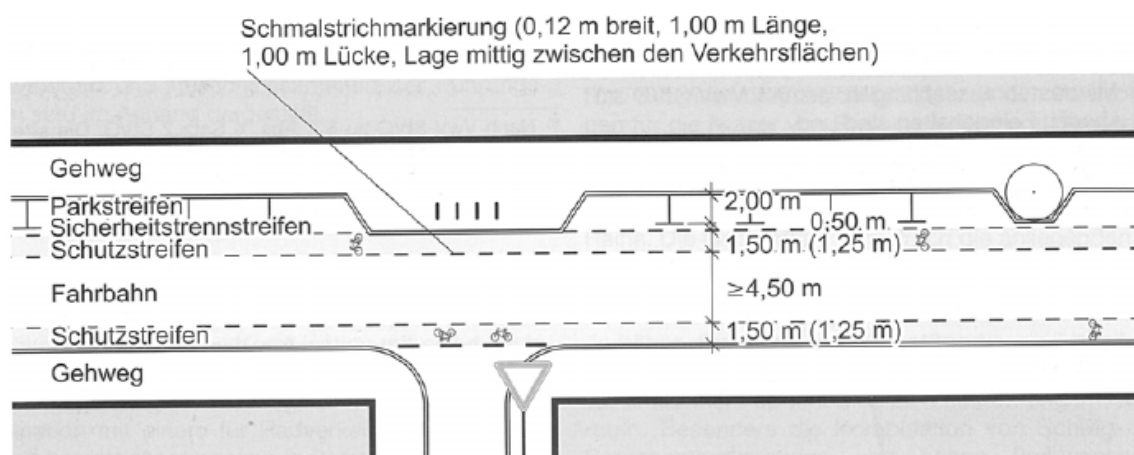
8.1.1 HLAVNÍ DOPRAVNÍ PROSTOR

V hlavním dopravním prostoru je dle TP 179 základním principem integračních opatření cyklistické dopravy „podkreslení“ bezpečného a plynulého průjezdu cyklistů ve vozovce v daném místě a směru. Způsob řešení, včetně šířkového uspořádání, je pak patrný na následujícím obrázku. V některých případech jsou mezi předpisem ERA a TP 179 patrné odlišnosti jako např. u minimálních doporučených šířek návrhových prvků pro vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty.

mohou pohybovat rychlostí 12 až 20 km/h (3-5krát vyšší než u chodců) je zrušení ustanovení § 57 odst. 2 poněkud nezodpovědné a střet vozidel může být fatální.

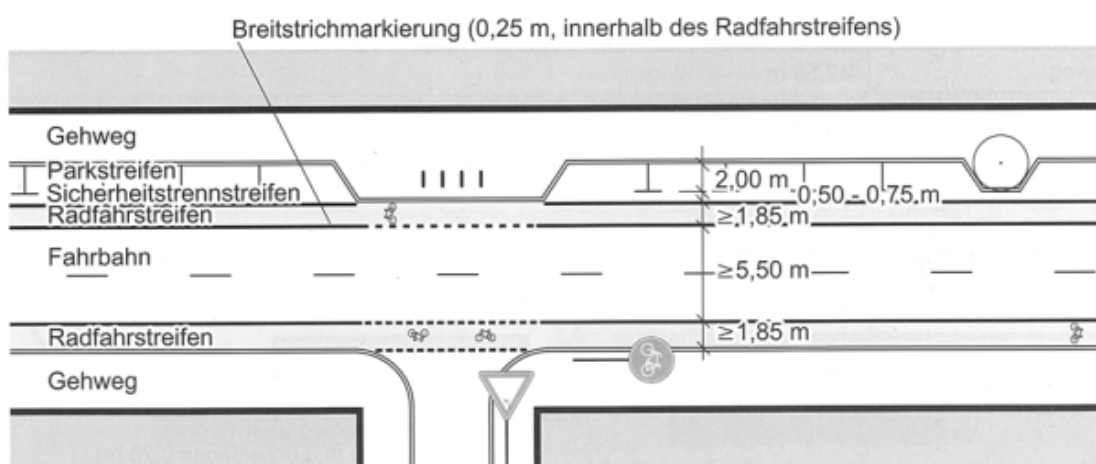


Obrázek 51: Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření v hlavním dopravním prostoru podél obruby (volného prostoru) a u podélného stání dle TP 179



Obrázek 9: Možná zvýraznění víceúčelového pruhu

Obrázek 52: Příklad víceúčelového pruhu z předpisu ERA (nově známý pod pojmem ochranný pruh pro cyklisty)



Obrázek 10: Jízdní pruh pro cyklisty

Obrázek 53: Příklad šířkového uspořádání jízdního pruhu pro cyklisty z předpisu ERA

8.1.2 PŘIDRUŽENÝ DOPRAVNÍ PROSTOR

Vedení cyklistické dopravy v přidruženém dopravním prostoru má také svá pravidla integrace a segregace, zejm. pokud se jedná o souběh pěší a cyklistické trasy. Vedení a šířkovému uspořádání cyklistické dopravy se dále věnuje ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací*, jejíž mezní limity a doporučení jsou od předpisu ERA v určitých případech odlišné, stejně jako u TP 179. ČSN 73 6110 nutnost dělení společného provozu chodců a cyklistů uznává až od překročení hranice 180 cyklistů/h a 150 chodců/h. TP 179 pak nutnost dělení pěšího a cyklistického provozu doporučuje pro stejnou šířku komunikace od počtu 300 chodců/h. Předpis ERA dělí cyklistickou a pěší dopravu na 3m široké komunikaci již od 100 chodců a cyklistů/h. V takových případech, kdy to uliční profil dovoluje, doporučujeme postupovat podle vstřícnějšího předpisu ERA, ve stísněných podmínkách pak doporučujeme uplatnit úspornější standarty české legislativy.

10.4.3.6 Stezky pro společný provoz cyklistů a chodců mají mít šířku $\geq 3,00$ m (viz obrázek 68). Pokud intenzita provozu na stezce překročí 180 chodců/h a 150 cyklistů/h, rozšíří se stezka na 4,00 m, nebo se provoz cyklistů a chodců oddělí. Při intenzitě ≤ 50 cyklistů/h a 100 chodců/h se šířka stezky může snížit na 2,00 m, ve stísněných poměrech na 1,75 m (viz obrázek 61). V odůvodněných případech (stezka v území nezastavitelném) lze připustit i menší šířku, nejméně základní šířku pruhu 1,00 m při intenzitách ≤ 20 cyklistů/h a 50 chodců/h v obou směrech (viz obrázek 64), pokud je možné v dohledové vzdálenosti vzájemné vyhnutí cyklistů a chodců.

Obrázek 54: Výstřižek z ČSN 73 6110, který v porovnání s předpisem ERA představuje odlišný přístup k řešení společného/odděleného provozu pěší a cyklistické dopravy

Světlá šířka stezky $\geq 4,0$ m – základní (komfortní):

- intenzita provozu přesahující 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech (dohromady);
- především významné rekreační a rekreačně-dopravní trasy.

Světlá šířka stezky $\geq 3,0$ m – základní (běžná):

- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech;
- šířka umožňující běžný společný pěší, cyklistický i bruslařský provoz.

Světlá šířka stezky $\geq 2,0$ m – minimální (výjimečná):

- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 120 cyklistů/h a 150 chodců/h v obou směrech;
- řešení přípustné pouze v odůvodněných případech, nenahrazuje jízdu ve vozovce v dané vazbě a umožňuje pouze velmi omezený doplňkový pohyb bruslařů;

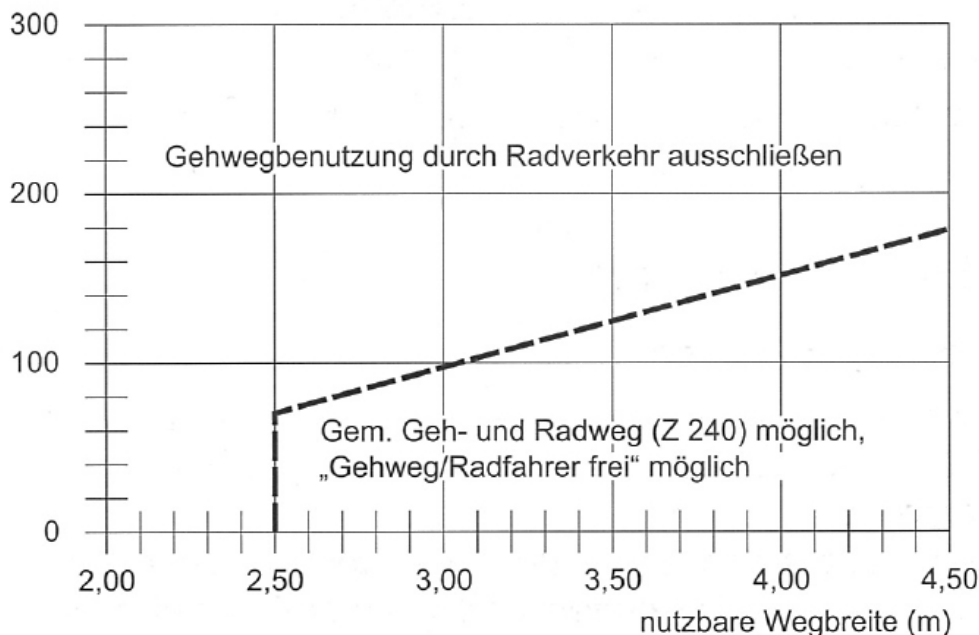
Světlá šířka stezky $\geq 1,0$ m – nouzová (zcela výjimečná):

- v extravilánu, pokud existuje možnost vyhnutí v dohledové vzdálenosti;
- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 20 cyklistů/h a 50 chodců/h v obou směrech;
- zcela nouzové řešení v odůvodněných případech, nenahrazuje jízdu ve vozovce v dané vazbě a neumožňuje pohyb bruslařů.

Obrázek 55: Šířkové uspořádání společné stezky pro provoz chodců a cyklistů dle TP 179

Fußgänger und
Radfahrer je
Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei
hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der
Gehwegnutzer nicht überschreiten.



Obrázek 15: Funkčně závislé hranice použitelnosti společného vedení pěšího a cyklistického provozu souběžně s vozovkou

Obrázek 56: Meze použitelnosti společného vedení cyklistické a pěší dopravy v závislosti na intenzitě provozu, doporučení z předpisu ERA (svíslá stupnice představuje součet pěších a cyklistů dohromady za hodinu)

SOUBĚŽNÉ VEDENÍ TRASY PRO CYKLISTY A PRO CHODCE

V souvislosti s ČSN 73 6110 je dále nutno upozornit na pasáž, která se věnuje souběžnému vedení pěší a cyklistické dopravy a která se v takových případech opírá o „zvláštní předpis, kterým je míněna *Metodika k vyhlášce č 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb* (dále jen „metodika k vyhlášce 398/2009“) a která pro bezbariérové vedení pěší dopravy považuje společné stezky z bezpečnostních důvodů za nepřijatelné.

10.4.3.8 Pokud je komunikace pro cyklisty vedena v souběhu s komunikací pro chodce, musí být zdůrazněno zřetelné rozlišení (oddělení) obou komunikací, např. zeleným pásem, barevně, materiálem krytu, vodící čarou, nebo výškovým rozdílem 0,02 m. Hranice mezi pruhem/pásem pro cyklisty a pruhem/pásem pro chodce musí být dále označena zařízením hmatově a vizuálně kontrastním hmatným pásem podle zvláštního předpisu⁶⁾ o šířce 0,30 až 0,40 m. Vizuální kontrast hmatného pásu musí být dodržen pouze vůči pruhu/pásmu pro chodce, tzn. může být proveden v barvě pruhu/pásmu pro cyklisty. Hmatný pás je součástí bezpečnostního odstupů (viz 10.4.6 a obrázky 58, 59, 60, 63, 65 a 67). V odůvodněných případech mohou být pásy odděleny zábradlím s vodící funkcí pro nevidomé podle zvláštního předpisu,⁶⁾ vysokým 1,30 m.

Obrázek 57: Výstřížek z ČSN 73 6110, který určuje formu oddělení souběhu komunikace pro cyklisty a chodce, s odkazem na metodiku k vyhlášce 398/2009

TP 179 se sice při řešení bezbariérového provozu na stezkách pro společný provoz chodců a cyklistů plně nebo částečně odkazuje na metodiku k vyhlášce 389/2009, za specifických podmínek vedení bezbariérové trasy na těchto společných stezkách dovoluje. V takových situacích opět apelujeme na citovaný text z metodiky k vyhlášce 398/2009, kde je považován společný provoz chodců a cyklistů na bezbariérové trasy nepřijatelný, který je zároveň jedním z kritérií při posuzování stavu základní bezbariérové pěší sítě.

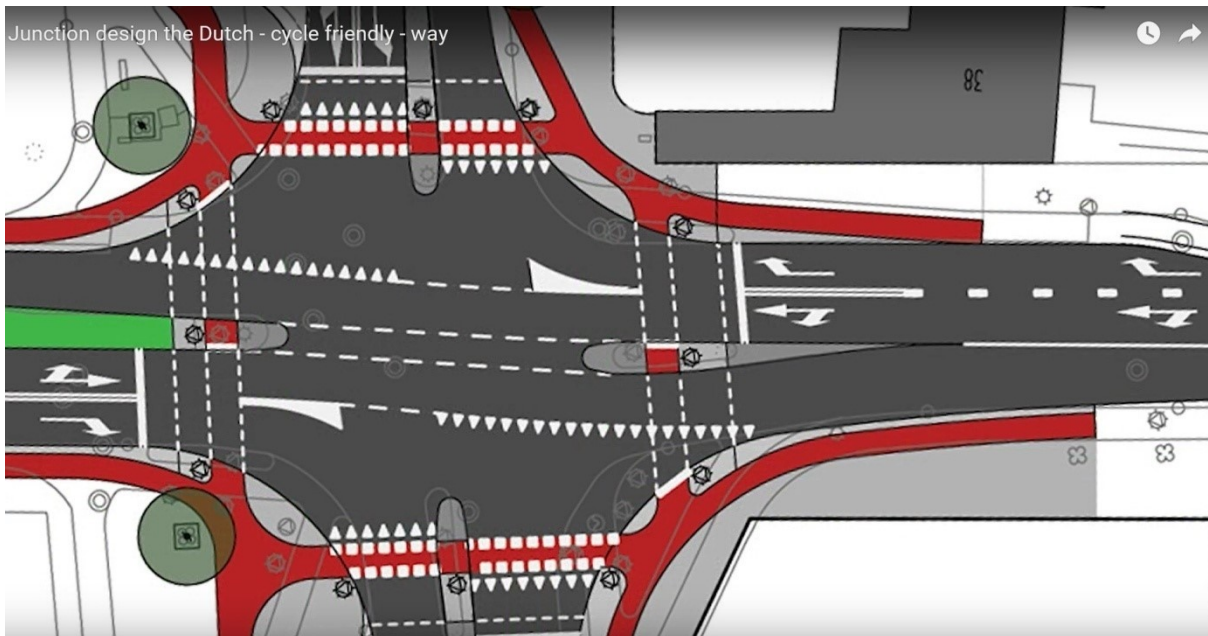
4.9.6.4 Bezbariérovost

V závislosti na širším kontextu vztahů, vazeb a umístění v území může být nutné řešit bezbariérovou přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Podle toho se úpravy provádějí částečně nebo plně ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (například pouze pro osoby s pohybovým omezením, je-li samostatný pohyb nevidomých a slabozrakých řešen v jiné trase, apod.).

Obrázek 58: Řešení vedení bezbariérových tras na společných stezkách pro provoz chodců a cyklistů – TP 179

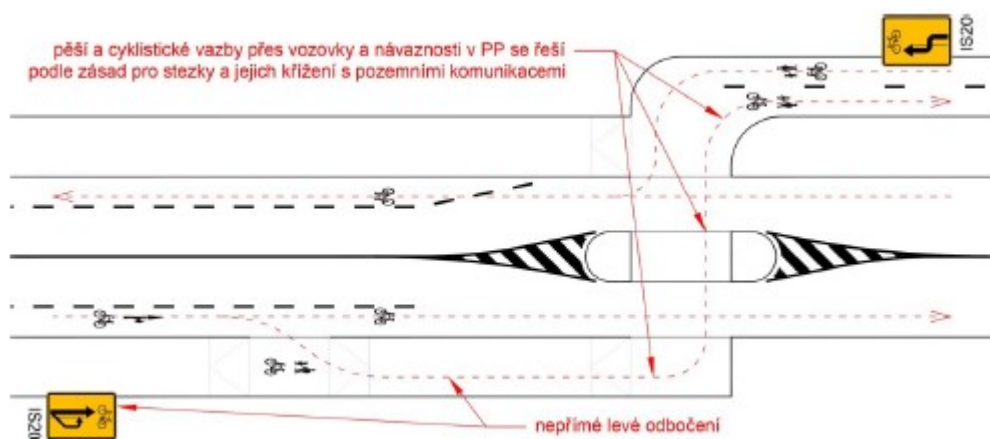
8.1.3 ŘEŠENÍ KŘIŽOVATKOVÝCH ÚSEKŮ

Bezpečné a plynulé řešení cyklistické dopravy v křižovatkách vyžaduje kombinaci obou výše zmíněných druhů segregace a integrace. Sběrné komunikace s intenzitou nad 10 tisíc vozidel představují cyklistické dopravě nejen podélnou, ale i příčnou překážku, toto je nutné zohlednit při budování přejezdů pro cyklisty. Vedení cyklistů na zatíženém skeletu IAD je nutné v křižovatkách vést v přidruženém dopravním prostoru s pečlivým návrhem levých odbočení. Výjimku mohou tvořit předřazené prostory pro levé odbočení na křižovatkách vybavených SSZ.



Obrázek 59: Příklad řešení cyklistické dopravy na území centra města; zdroj: MMZ 2016-1

Samostatnou kapitolou jsou pak také cyklistické přejezdy, kterými lze zajistit segregovanou a „plynulou“ návaznost cyklistických tras. V místech, kde je překonávána komunikace s intenzitou více než 10 tis. vozidel v obou směrech, je toto nutností. Při návrhu je třeba dbát na plynulost cyklistického provozu a zejm. ucelenost tras. Na takto zatížených komunikacích je nutné zřizovat podmínky i pro levá nepřímá odbočení.



Obrázek 60: Příklad napojení stezky na vozovku s nutností zastavit, s využitím nepřímého levého odbočení dle TP 179. Na základě více hodnotové analýzy, kdy byly brány v úvahu intenzity silniční dopravy, intenzity cyklistické a pěší dopravy, bezbariérové trasy pěší dopravy, územní podmínky, významné lokality a cíle, zavedené zvyklosti a příslušné související předpisy, byla analyzována současná podoba cyklistických tras, následně vypracován návrh základní sítě cyklistických tras ve smyslu její přestavby a dostavby.

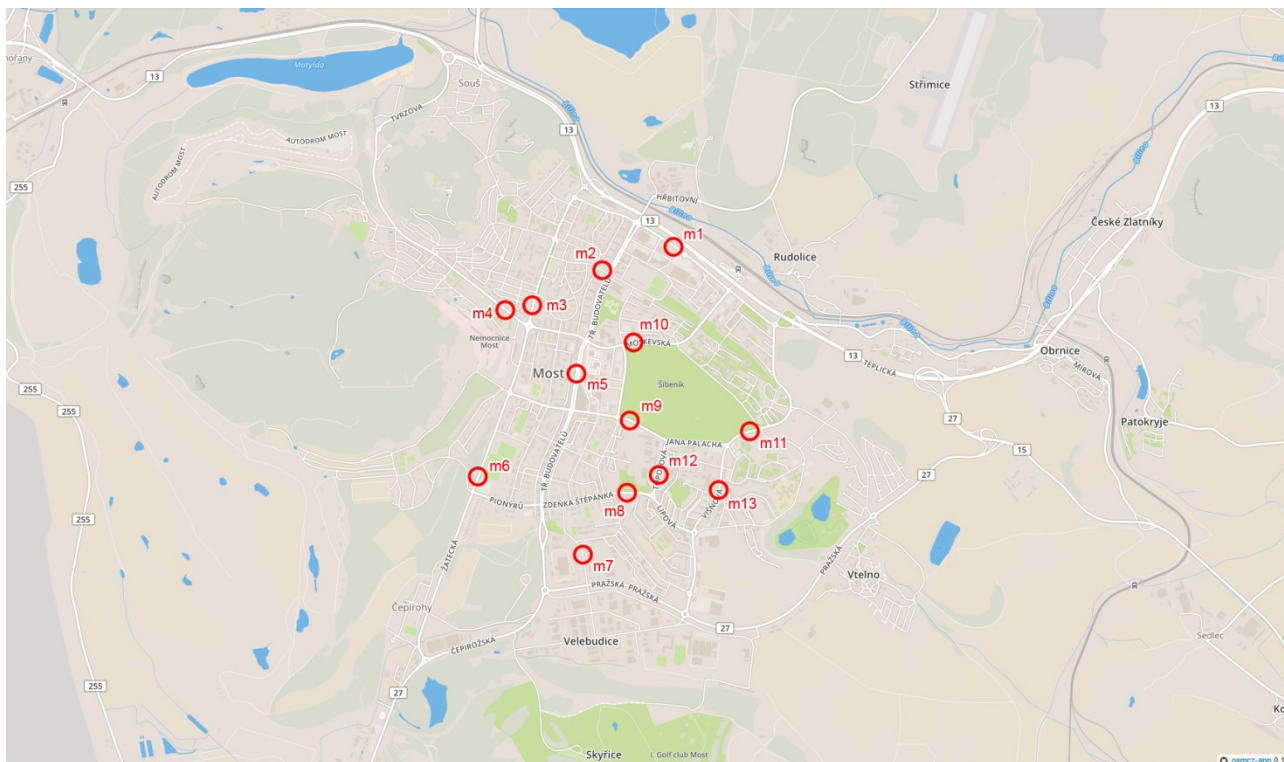
8.1.4 ZATŘÍDĚNÍ NAVRŽENÝCH TRAS

Pro upřesnění vedení v hlavním a přidruženém dopravním prostoru byla síť tras podrobněji rozdělena do 6 kategorií. Zatřídění proběhlo dle výše nastíněné koncepce řešení. Brána v potaz byla dále funkční skupina komunikace v ZÁKOS, dostupné šířky komunikace, výskytu tras vozidel MHD a dle lokálního usměrnění dopravního provozu (jednosměrky apod.):

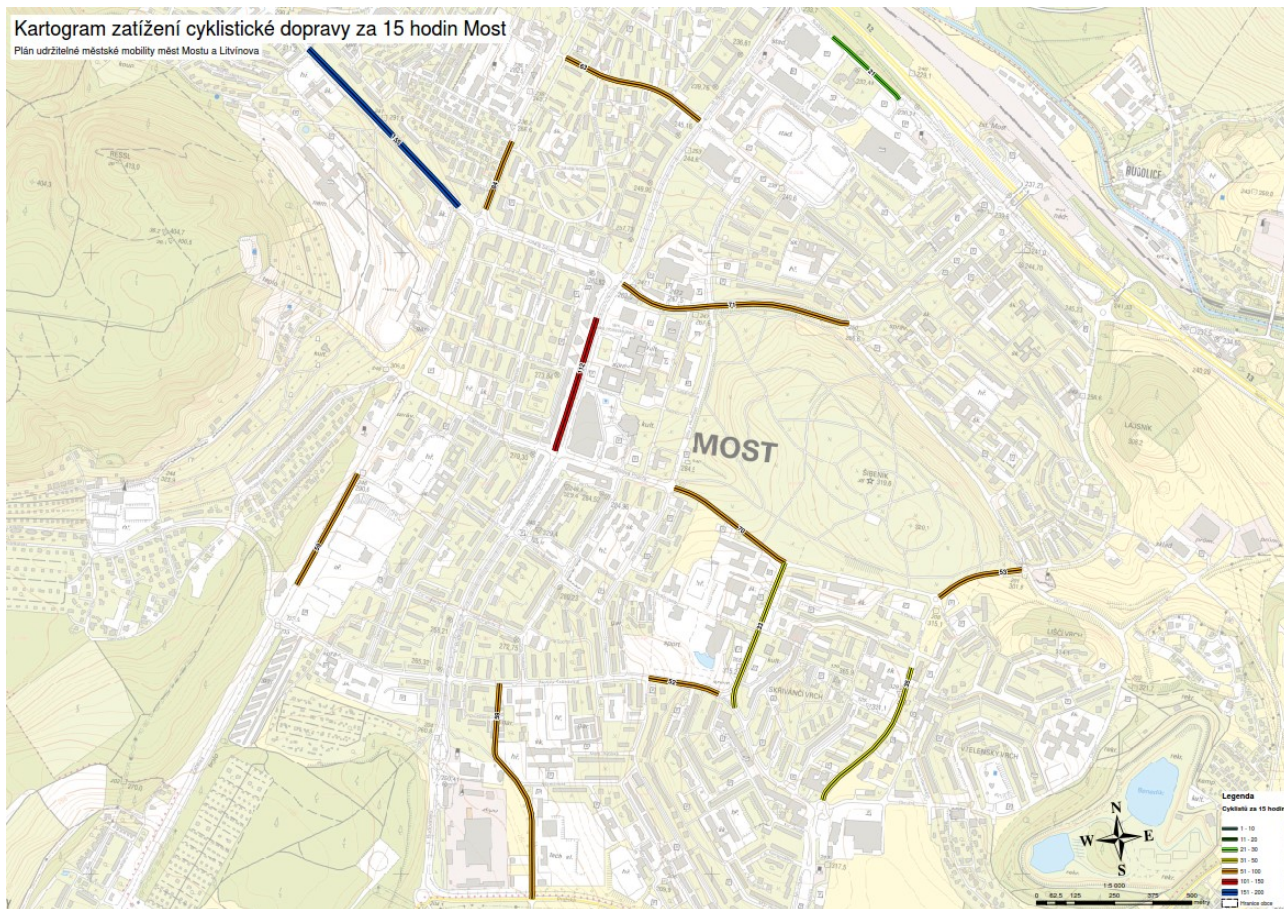
- trasa ve **vozovce BEZ opatření** – vedení cyklistické trasy v hlavním dopravním prostoru, které je dle souvisejících předpisů a předpokladů přípustné vést bez integračních opatření
- trasa ve **vozovce S opatřením** – vedení cyklistické trasy v hlavním dopravním prostoru, které je dle souvisejících předpisů a předpokladů přípustné vést ve vozovce za pomoci integračních opatření – vyhrazený jízdní pruh, piktogramový koridor, ochranný pruh pro cyklisty
- **alternativní** trasa – představuje návrh doplňkových tras k již ucelené základní síti. V některých případech pak představuje vedení trasy v místech, kde uliční profil nebyl v době průzkumu in-situ srozumitelný – probíhající rekonstrukce
- **samostatná** stezka – vedení cyklistické dopravy v přidruženém dopravním prostoru, kde je souběh s pěší dopravou fyzicky oddělen alespoň zeleným pásem
- **oddělená** stezka – vedení cyklistické dopravy v přidruženém dopravním prostoru, kde je souběh s pěší dopravou na společné vozovce (v jedné úrovni) oddělen alespoň hmatovou úpravou
- **společná** stezka – vedení cyklistické dopravy, které je v případě souběžného vedení s pěší trasou usměrněno na společnou stezku pro provoz chodců a cyklistů

8.2 MĚSTO MOST

Průzkum intenzit cyklistické dopravy byl proveden v obou městech zároveň, dne 22. 6. 2016. Ve městě Most bylo dohodnuto celkem 13 lokalit, na kterých byla v době od 5:00 do 20:00 sčítána cyklistická doprava na chodníku i na komunikaci (obousměrně).



Obrázek 61: Stanoviště společného průzkumu pěší a cyklistické dopravy – město Most
 Kartogram zatížení cyklistické dopravy je patrný z následujícího obrázku. Nejvyšších hodnot bylo dosaženo na lokalitě m4, v ulici Slovenského národního povstání, s intenzitou 155 cyklistů/15 hodin.



Obrázek 62: Kartogram zatížení cyklistické dopravy ve městě Most, intenzity za 15 hodin průzkumu

8.2.1 ZÁKLADNÍ SÍŤ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Celkový rozsah navržených cyklistických tras města Mostu pak činí 85,9 km. Trasy jsou zakresleny na podkladu technické mapy, poskytnuté oddělením GIS. Ze základní sítě bylo následně vybráno několik páteřních tras, které by měly být prioritou při dobudování celé sítě. Podrobnější rozdělení navržené sítě základních a páteřních tras lze shlédnout v příloze. Do základní sítě nebyly kvůli své sportovně-rekreační povaze zahrnuty cyklistické trasy okolo jezera Matylda a areálu Benedikt.

Je vhodné zpracování generelu cyklotras s plánem aktivit vždy zhruba na tříletá období s cílem obnovovat dopravní značení cyklotras, budování nových tras pro kompletaci systému cyklotras dle návrhu SUMP a projektových upřesnění. Systém je třeba tvořit tak, aby byl vhodně propojen s trasami mimo zastavěné území města. Důležitá je rovněž tvorba městského mobiliáře pro podporu motivace cyklistů.

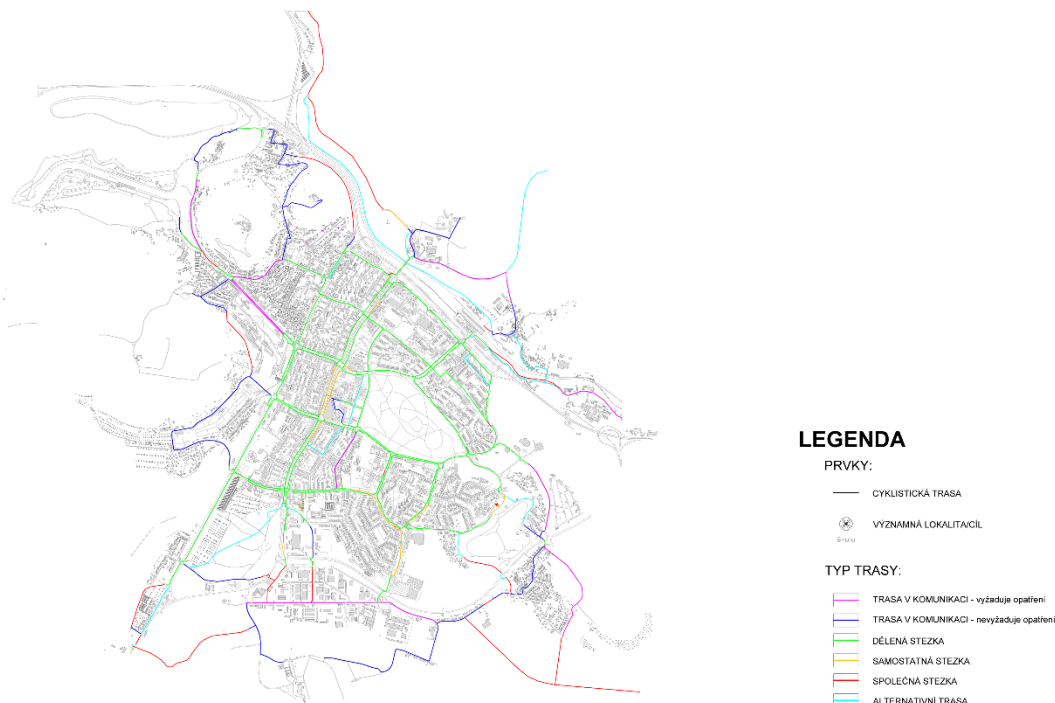
Tabulka 18: Rozdělení základní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy – Most

TRASA		DÉLKA základní sítě		VYBUDOVÁNO	
	alternativní	11,2	13%		0%
	oddělená	36,4	42%	0,5	1%
	samostatná	4,3	5%		0%
	společná	12,1	14%	0,9	7%
vozovka	BEZ opatření	14,8	17%	14,8	100%
	S opatřením	7,2	8%		0%
Σ		85,9	km	16,2	km

Základní síť cyklistické dopravy - Most

ROZDĚLENÍ SÍTĚ DLE TYPU TRASY

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova



Obrázek 63: Návrh základní sítě cyklistických tras města Most

8.2.2 PÁTEŘNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ

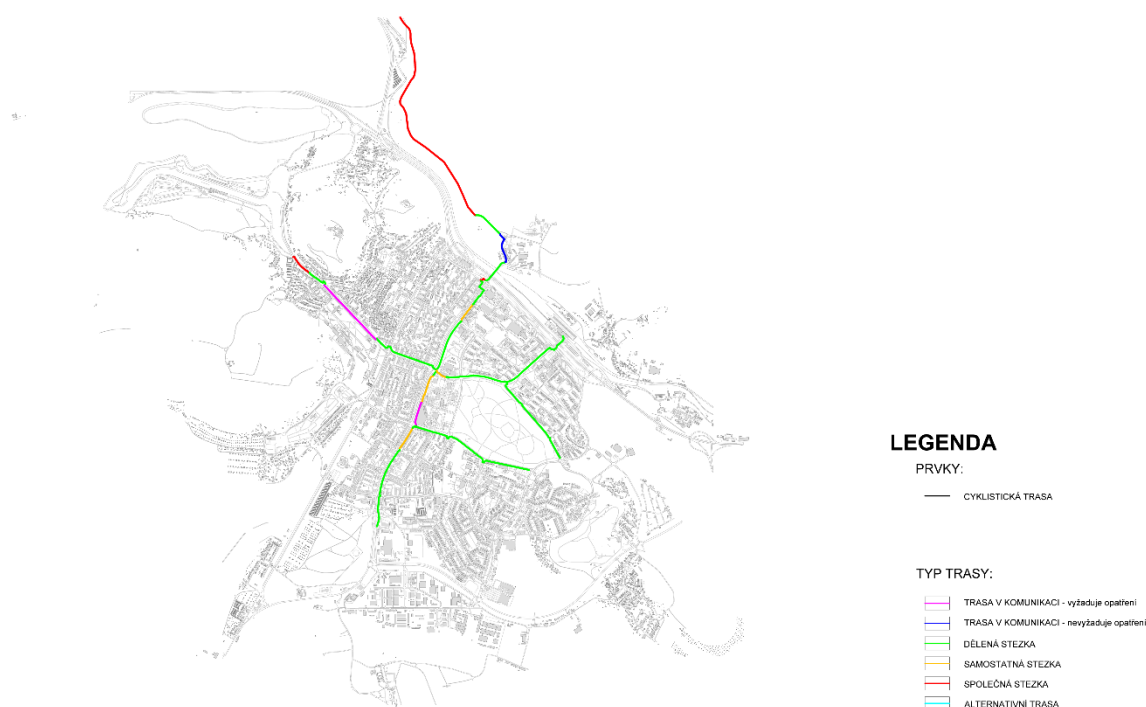
Z výsledného návrhu základní sítě byly vybrány specifické ucelené trasy jako přednostní kroky rozvoje (páteřní síť) s podrobnějším popisem situování a výčtem potenciálních rizik a problémů k dalšímu prověření. Výsledný návrh sítě cyklistických tras je ve své celkové délce spíše podkladem pro dlouhodobé strategické plánování.

Hlavní páteřní síť tvoří diagonální vazba sever-jih (pracovně trasa A), od zimního stadionu po dopravní podnik a diagonální vazba západ-východ (pracovně trasa B), od Autodromu až k Lajsníku. Na trasu B, v oblasti parku Šibeník, navazuje radiální vazba (pracovně trasa C) k vlakovému a autobusovému nádraží Most a na trasu A pak v oblasti OC Central navazuje radiální vazba (pracovně trasa D) vedoucí od vysokopodlažní zástavby Liščí Vrch. Jako doplňující součást páteřní sítě byla navržena cyklistická trasa od zimního stadionu směrem na město Litvínov (pracovně trasa E).

Páteřní síť cyklistické dopravy - Most

ROZDĚLENÍ SÍTĚ DLE TYPU TRASY

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova



Obrázek 64: Návrh páteřní sítě cyklistických tras města Most

Rozdělení páteřních tras, v celkové délce 12,2 km je podrobně shrnuto v následující tabulce. Z této sítě je dle navržené podoby v současnosti zhotoveno pouze zhruba 6 %.

Tabulka 19: Rozdělení páteřní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy – Most

TRASA		DĚLKA páteřní sítě		VYBUDOVÁNO	
	alternativní	0,0	0%	0,0	0%
	oddělená	7,3	8%	0,5	6%
	samostatná	0,9	1%	0,0	0%
	společná	2,7	3%	0,0	0%
vozovka	BEZ opatření	0,3	0%	0,3	85%
	S opatřením	1,0	1%	0	0%
Σ		12,2	km	0,7	km

Páteřní trasa A

Počátek trasy je koncipován na severu, u zimního stadionu, odkud pokračuje po východní části ulice tř. Budovatelů až na jih, k Dopravnímu podniku. Situování cyklistů se předpokládá převážně v přidruženém dopravním prostoru, svým uspořádáním převažuje oddělená stezka pro cyklisty. Menší část trasy je koncipována jako samostatná cyklistická stezka, a to v úseku mezi ulicemi Svatopluka Čecha a U stadionu a dále pak v úseku mezi ulicemi Moskevská a Radniční, a nakonec v úseku mezi ulicemi Jaroslava Průchy a Víta Nejedlého. Jedinou oddělenou trasou – vyhrazeným pruhem, je úsek okolo OC Central, kde uvažováno s využitím jednoho jízdního pruhu.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- úsek vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty okolo OC Central
- účelová komunikace na parkoviště od OD Prior k magistrátu – pěší doprava

Páteřní trasa B

Počátek trasy je koncipován na východě u Autodromu, odkud je vedena na západ po severní části ulice Slovenského národního povstání, severní část ulice Josefa Skupy, Moskevské, a nakonec ulicí Josefa Suka až k pumpě Shell. Situování cyklistů se předpokládá převážně v přidruženém dopravním prostoru, svým uspořádáním převažuje oddělená stezka pro cyklisty. Velmi malá část trasy je koncipována jako samostatná cyklistická stezka, okolo obchodního centra v ulici Moskevská. Další krátký úsek je koncipován jako smíšená stezka v ulici Slovenského národního povstání, od nové klubovny skautů směrem na západ až k autodromu.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- přejezd přes ulici Jana Kubelíka

Páteřní trasa C

Počátek trasy je koncipován na severu u autobusového a vlakového nádraží most, odkud vede na jih skrze východní část ulice Moskevská, kde se v oblasti následně připojuje k páteřní trase B. Situování cyklistů se předpokládá výhradně v přidruženém dopravním prostoru, ve formě oddělená stezky pro cyklisty.

Páteřní trasa D

Počátek trasy je koncipován na východě při rozhraní parku Šibeník a oblasti vysokopodlažní zástavby Liščí vrch, odkud dále putuje na západ v jižní části ulice Jana Palacha a Jaroslava Průchy až k OC Central, kde se napojí na páteřní trasu A. Situování cyklistů se předpokládá výhradně v přidruženém dopravním prostoru, ve formě oddělená stezky pro cyklisty.

Páteřní trasa E

Počátek trasy je koncipován na severu u zimního stadionu, odkud skrze ulici Hřbitovní a Kostelní dostává do pod jezero Most, do míst bývalého Starého Mostu. Odtud je pak trasa vedena podél vlakové trati až k sídlišti ČD, odkud pokračuje dále na napojení na trasu z města Litvínova. Situování cyklistů se kvůli nízkým intenzitám provozu předpokládá výhradně v přidruženém dopravním prostoru, ve formě společné stezky pro chodce a cyklisty. Malá část úseku je v ulici Kostelní vedena v komunikaci bez integračního opatření. Do této části je pak od zimního stadionu přivedena skrze dělenou stezku pro chodce a cyklisty, vedoucí po mostě v ulici Hřbitovní.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- převedení do hlavního dopravního prostoru a zpět do přidruženého v ulici Kostelní – v základní síti je pro tento úsek naznačena alternativní trasa

Přehled jednotlivých páteřních tras je doložen v následující tabulce, přehled odpovídá vyhotovené grafické příloze Shrnutí

Tabulka 20: Přednostní kroky rozvoje základní cyklistické sítě – páteřní síť města Mostu

TRASA	ULICE	REŽIM VEDENÍ	DÉLKA
A	tř. Budovatelů	dělená stezka pro chodce a cyklisty, samostatná stezka pro cyklisty, stezka na vozovce s integračním opatřením	2,74 km
B	Slovenského národního povstání, Josefa Skupy, Moskevská, Josefa Suka	dělená stezka pro chodce a cyklisty, společná stezka pro chodce a cyklisty	3,70 km
C	Moskevská	dělená stezka pro chodce a cyklisty	0,80 km
D	Jana Palacha, Jaroslava Průchy	dělená stezka pro chodce a cyklisty	1,35 km
E	Kostelní, Hřbitovní, účelové komunikace	dělená stezka pro chodce a cyklisty, společná stezka pro chodce a cyklisty, stezka na vozovce bez integračního opatření	3,50 km

8.2.3 PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

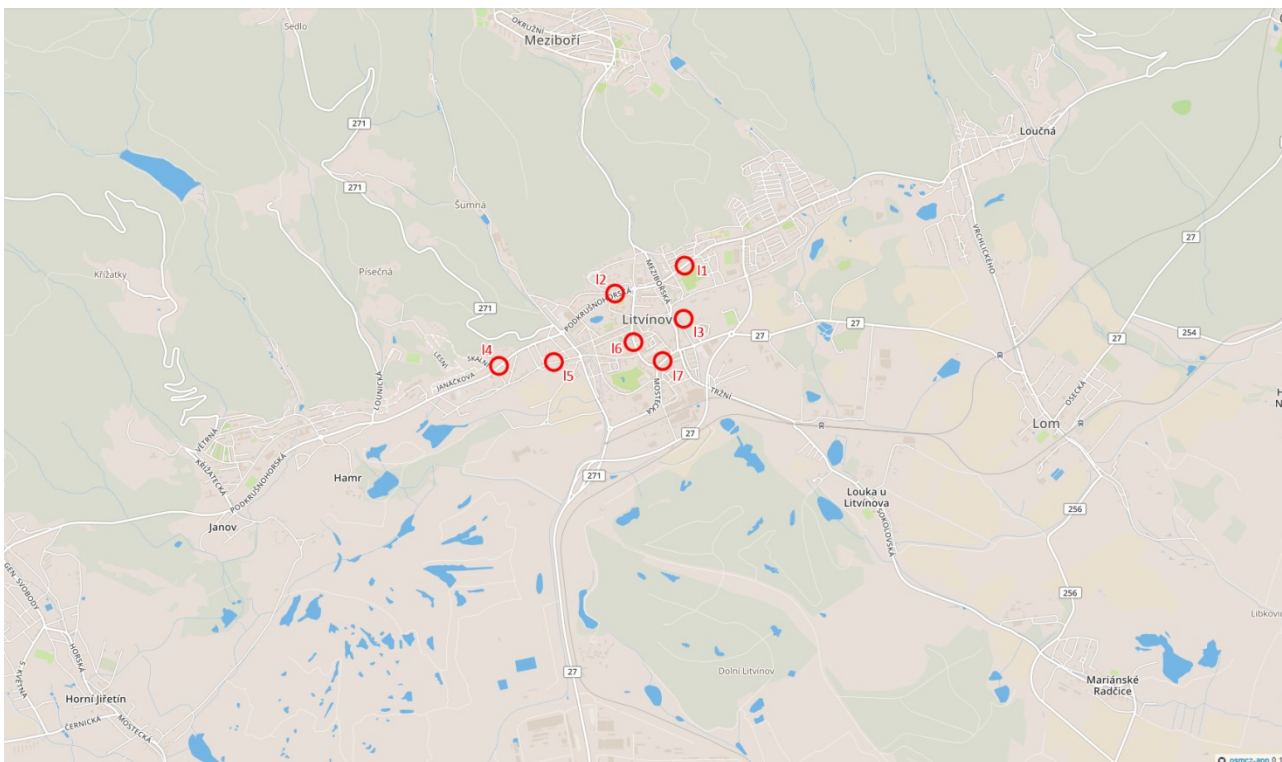
Pro rozvoj cyklo dopravy, jejíž podíl na dělbě přepravní práce se má zvýšit minimálně o 50 % (ze dvou na tři procenta), je potřebné využívat příležitosti vyplývající z realizací rozvojových studií jednotlivých částí města, rekonstrukcí ulic a definování nových uličních profilů.

V rámci studií a projektů řešících centrum města včetně rekonstrukce kulturního centra REPRES a třídy Budovatelů s parametry bulváru se nabízí příležitost vhodně definovat prostupnost tohoto území pro cyklisty – viz páteřní trasa A.

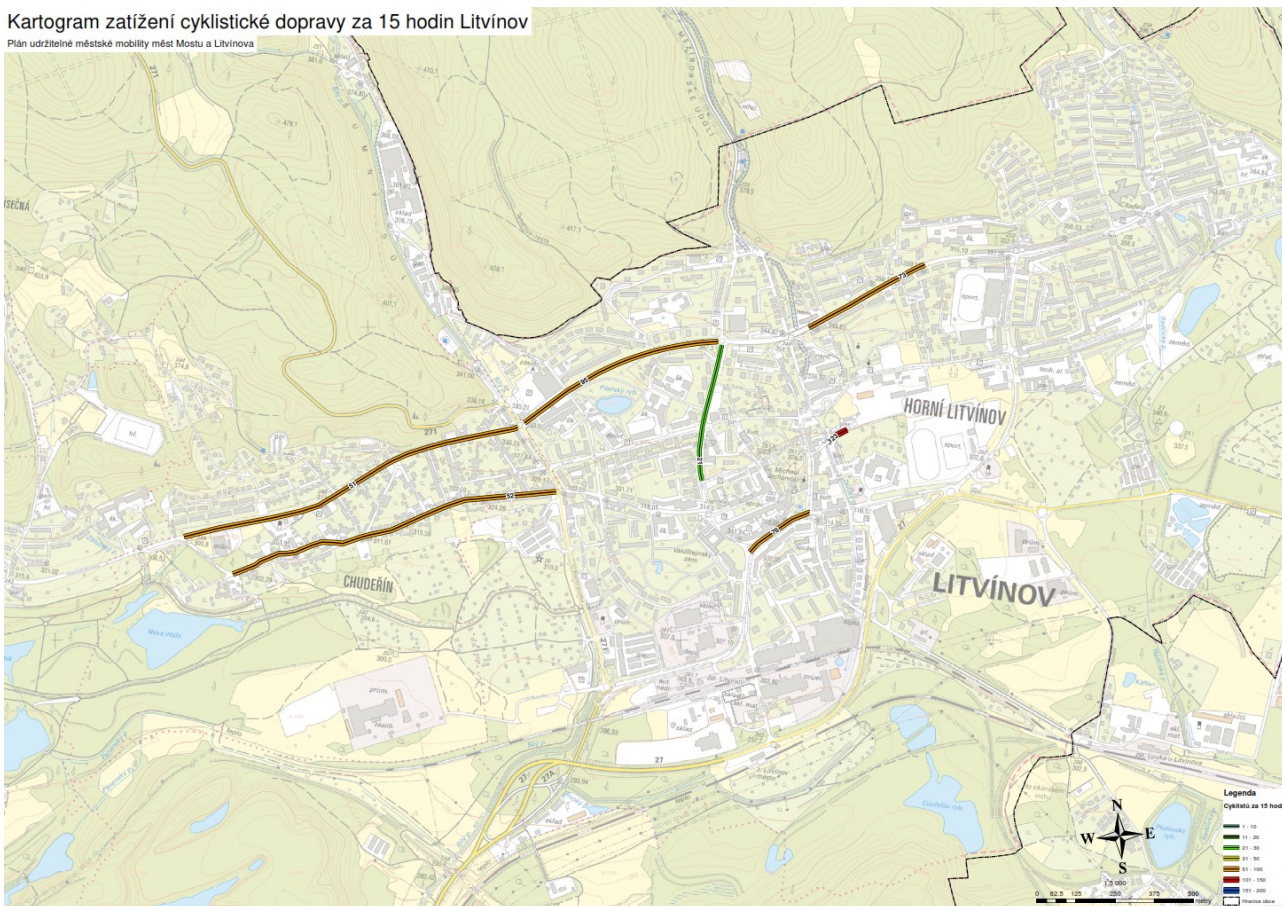
V rámci redefinování uličních profilů např. v ul. SNP a projektování úprav problematických křižovatek doporučených k řešení v ostatních částech tohoto dokumentu je vhodné dořešit bezpečné průjezdy cyklistů (křižovatka ul. J. Suka a F. Kubelíka, SNP a aleje B. Němcové, tř. Budovatelů a J. Průchy v rámci řešení centra města apod.). S ohledem na zjištěné závady v prostupnosti území pro pěší a cyklisty lze jednoznačně doporučit, aby byly tyto závady systematicky řešeny v rámci postupné obnovy povrchů komunikací. Každá plánovaná akce tohoto druhu by měla být zhodnocena z pohledu nedostatků zmíněných v tomto dokumentu a pokud možno některé z nich řešit. Aktivita, které přesahují možnosti obvyklých obnov povrchů realizovaných městem, nebo které nelze efektivně spojit s jinými akcemi v dotčeném území (např. akce vyvolané správci sítí apod.), by měly být následně řešeny formou samostatných projektů. Současně doporučujeme řešit prostupnost cyklistických tras, které se kříží s rychlostními komunikacemi nebo jsou cyklisty přímo užívány. Zejména se jedná o dořešení křížení trasy ze Vtelna od kostela do ul. Okružní, trasa ul. Velebudickou a Dělnickou, trasa ul. Zahradní a Stavbařů, které se kříží se silnicí I/27. Dále je vhodné pomocí studie dořešit pokračování trasy vedoucí ul. Žateckou do lokality Hrabák s potenciálním pokračováním do průmyslové zóny Joseph pro podporu jízdy na kole do zaměstnání.

8.3 MĚSTO LITVÍNOV

Průzkum intenzit cyklistické dopravy byl proveden v obou městech zároveň dne 22. 6. 2016. Ve městě Litvínov bylo dohodnuto celkem 7 lokalit, na kterých byla v době od 5:00 do 20:00 sčítána cyklistická doprava na chodníku i na komunikaci (obousměrně).



Obrázek 65: Stanoviště společného průzkumu pěší a cyklistické dopravy – město Litvínov
 Kartogram zatížení cyklistické dopravy je patrný z následujícího obrázku. Nejvyšších hodnot bylo dosaženo na lokalitě I3, v ulici Smetanova s intenzitou 123 cyklistů/15 hodin.



Obrázek 66: Kartogram zatížení cyklistické dopravy ve městě Litvínov, intenzity za 15 hodin průzkumu

8.3.1 ZÁKLADNÍ SÍŤ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Celkový rozsah navržených cyklistických tras města Litvínova pak činí 62,2 km. Trasy jsou zakresleny na podkladu technické mapy, poskytnuté městským úřadem. Z této základní sítě bylo následně vybráno několik páteřních tras, které by se měly stát prioritou při budování celé základní sítě. Podrobnější rozdělení navržené sítě tras, včetně popisu páteřních tras lze shlédnout v následující části. Kvůli své sportovně-rekreační povaze nebyly do základní sítě zahrnuty cyklistické trasy okolo parku Hamr.

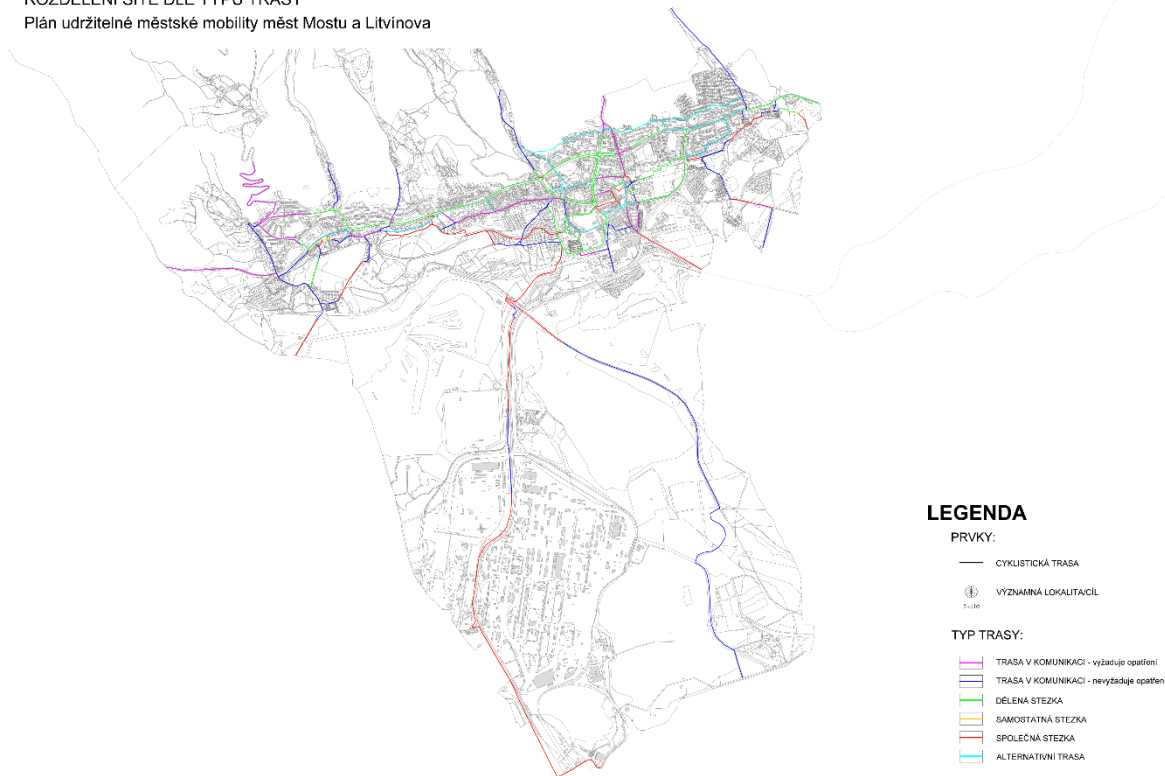
Tabulka 21: Rozdělení základní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy – Litvínov

TRASA		DÉLKA základní sítě		VYBUDOVÁNO	
	alternativní	8,4	14%		0%
	oddělená	12,9	21%		0%
	samostatná	0,4	1%		0%
	společná	13,5	22%	4,1	30%
vozovka	BEZ opatření	17,8	29%	17,8	100%
	S opatřením	9,2	15%		0%
Σ		62,2	km	21,9	km

Základní síť cyklistické dopravy - Litvínov

ROZDĚLENÍ SÍTĚ DLE TYPU TRASY

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova



Obrázek 67: Návrh základní sítě cyklistických tras města Litvínov

8.3.2 PÁTEŘNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ

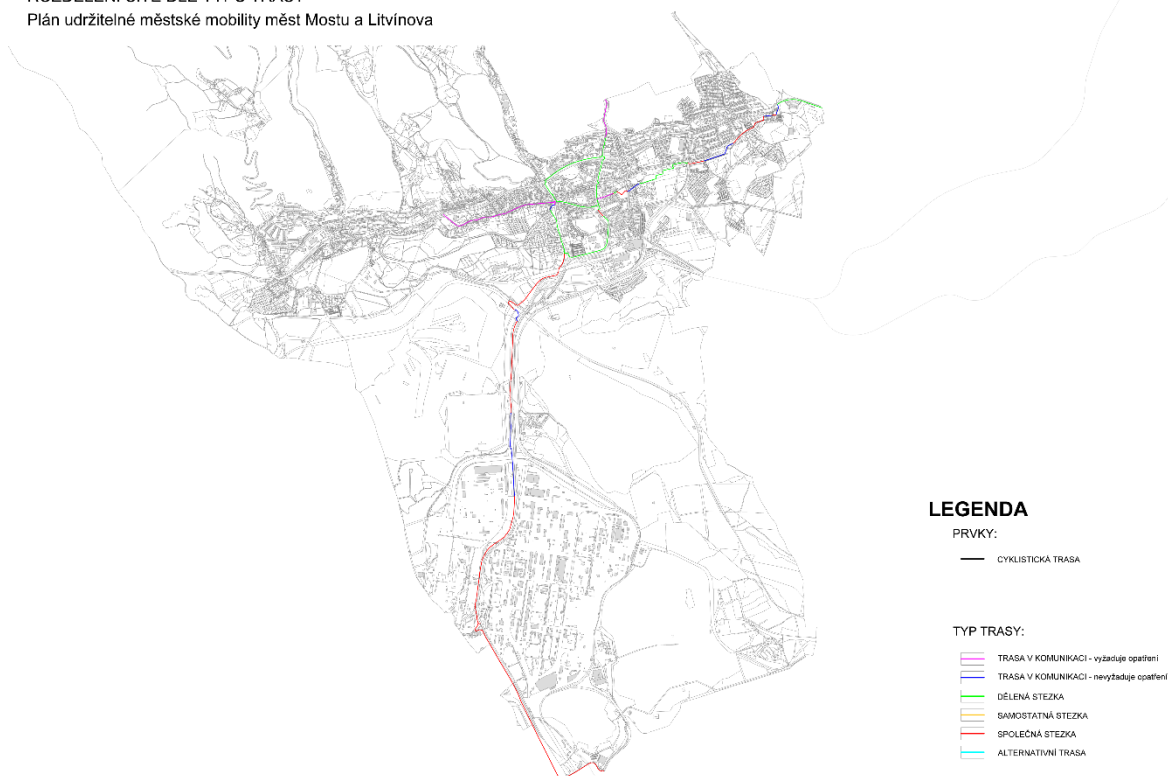
Z výsledného návrhu základní sítě byly vybrány specifické ucelené trasy jako přednostní kroky rozvoje (páteřní síť) s podrobnějším popisem situování a výčtem potenciálních rizik a problémů k dalšímu prověření. Výsledný návrh sítě cyklistických tras je ve své celkové délce spíše podkladem pro dlouhodobé strategické plánování.

Hlavní páteřní síť tvoří diagonální vazba východ-západ sever-jih (pracovně trasa A), od školy Hamr po koupaliště u Koldomu a diagonální vazba sever-jih (pracovně trasa B) ulice Valdštejská směrem na Meziboří až na Dolní Litvínov a Záluží směrem na město Most. Trasu A a B propojuje doplňková vazba v místech u Bílého Sloupu a OD Máj, které táhne podél vysokopodlažní zástavby Máj (pracovně trasa C), tato trasa se pak opět napojuje na trasu B v místě u Lidlu, poblíž vlakového a autobusového nádraží.

Páteřní síť cyklistické dopravy - Litvínov

ROZDĚLENÍ SÍTĚ DLE TYPU TRASY

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova



Obrázek 68: Návrh páteřní sítě cyklistických tras města Litvínov

Rozdělení páteřních tras, v celkové délce 16,9 km je podrobně shrnuto v následující tabulce. Z této sítě je dle navržené podoby v současnosti zhotoveno již zhruba 26 %.

Tabulka 22: Rozdělení páteřní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy – Litvínov

TRASA		DĚLKA páteřní sítě		VYBUDOVÁNO	
	alternativní	0,0	0%		0%
	oddělená	4,9	6%		0%
	samostatná	0,9	1%		0%
	společná	7,2	8%	2,4	33%
vozovka	BEZ opatření	1,9	2%	1,9	100%
	S opatřením	2,0	2%	0	0%
Σ		16,9	km	4,3	km

Páteří trasa A

Počátek trasy je koncipován na západě poblíž školy Hamr, odkud pokračuje ulicí Chudeřínská až k lokalitě U Bílého sloupu, odkud vede po ulici Studentská, následován ulicemi Mostecká, Školní, Zahradní a Smetanova, kde pokračuje po stávající cyklostezce až do ulice Vrchlického až ke Koldomu, kde navazuje na ulici Podkrušnohorská. Situování cyklistů zde kvůli složitým podmínkám vedení předpokládá využití všech segregračních a integračních prvků v hlavním i přidruženém dopravním prostoru. Provoz ve vozovce s užitím integračních opatření je předpokládán v ulicích Školní a Chudeřínská. Provoz ve vozovce bez integračních opatření je předpokládán v ulicích Chudeřínská, Smetanova a Vrchlického. Oddělená stezka pro provoz chodců a cyklistů je navržena v ulicích Studentská, Podkrušnohorská a po stávající cyklostezce v úseku ulic S. K. Neumanna a Smetanova. Sdružené stezky byly navrženy ve Voigtových sadech a ulici Vrchlického.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- převedení cyklistů skrze okružní křižovatku mezi ulicemi Studentská a Chudeřínská
- trasa v okolí Koldomu a Koupaliště v době konání letních akcí

Páteří trasa B

Počátek trasy je koncipován na severu v ulici Valdštejská, odkud pokračuje stále na jih přes ulici Mostecká, okolo železničního a autobusového nádraží až k ulici U Autodílen poblíž Lidlu. Odtud je vedena dále po stávající cyklotrase č. 3106 k ulici V Dolíku, odkud pokračuje dále na Záluží a je ukončena navazující trasou z města Most. Situování cyklistů se předpokládá provoz v přidruženém převážně v přidruženém dopravním prostoru, svým uspořádáním převažuje oddělená stezka pro cyklisty v oblasti centra města a pak smíšená stezka pro provoz cyklistů a chodců v oblasti mezi Litvínovem a Zálužím. Jen velmi malá část trasy je vedena ve vozovce ať už s užitím integračních opatření, nebo bez nich (ulice Valdštejská a V Dolíku).

Potenciální rizika, kolizní místa:

- šířkové poměry a úsek společné stezky v ulici Mostecká před zámekem Litvínov
- vedení dopravy v křižovatce ulic Valdštejská a Mezibožská

Páteří trasa C

Počátek trasy je koncipován na severu u zast. MHD Máj Věžové domy, kde se odpojuje od páteří trasy B a odkud pokračuje na východ po ulici Podkrušnohorská, dále na jih ulicemi Tyrše a Fügnera kde se napojí na páteří trasu A a pak dále po stávající cyklostezce podél ulice U Bílého sloupu, kde se následně u Lidlu napojí na páteří trasu B. Až na pár drobných úseků se situování cyklistů předpokládá výhradně v přidruženém dopravním prostoru, ve formě oddělené stezky pro cyklisty.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- převedení cyklistů skrze okružní křižovatku mezi ulicemi Studentská a Chudeřínská

Přehled jednotlivých páteřích tras je doložen v následující tabulce, přehled odpovídá vyhotovené grafické příloze Shrnutí

Tabulka 23: Přednostní kroky rozvoje základní cyklistické sítě – páteřní síť města Litvínova

TRASA	ULICE	REŽIM VEDENÍ	DÉLKA
A	Chudeřínská, U Bílého sloupu, Studentská, Mostecká, Školní, Zahradní, Smetanova, Vrchlického, Podkrušnohorská	dělená stezka pro chodce a cyklisty, samostatná stezka pro cyklisty, stezka na vozovce s integračním opatřením, stezka na vozovce bez integračního opatření, společná stezka pro chodce a cyklisty	4,92 km
B	Valdštejská, Mostecká, U Autodílen, V Dolíku	dělená stezka pro chodce a cyklisty, stezka na vozovce s integračním opatřením, stezka na vozovce bez integračního opatření, společná stezka pro chodce a cyklisty	9,53 km
C	Podkrušnohorská, Tyrše a Fügnera, U Bílého sloupu	dělená stezka pro chodce a cyklisty, stezka na vozovce s integračním opatřením, stezka na vozovce bez integračních opatření	1,67 km

8.3.3 PODPORA ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Pro rozvoj cyklo dopravy, jejíž podíl na dělbě přepravní práce se má zvýšit minimálně o 50 % (ze dvou na tři procenta), je potřebné využívat příležitosti vyplývající z realizací rozvojových studií jednotlivých částí města, rekonstrukcí ulic a definování nových uličních profilů.

V případě města Litvínova je již určitá nezanedbatelná část navrhovaných páteřních tras funkční. Doporučujeme zaměřit se na úseky na tyto stávající části navazující a na úseky řešící největší bariéry ve stávajícím stavu.

S ohledem na zjištěné závady v prostupnosti území pro pěší a cyklisty lze jednoznačně doporučit, aby byly tyto závady systematicky řešeny v rámci postupné obnovy povrchů komunikací. Každá plánovaná akce tohoto druhu by měla být zhodnocena z pohledu nedostatků zmíněných v tomto dokumentu a pokud možno některé z nich řešit. Aktivita, které přesahují možnosti obvyklých obnov povrchů realizovaných městem, nebo které nelze efektivně spojit s jinými akcemi v dotčeném území (např. plánované modernizace terminálů či zastávek veřejné dopravy, akce vyvolané správci sítí apod.), by měly být následně řešeny formou samostatných projektů.

8.4 BIKE-SHARING

Systém půjčování (sdílení) jízdních kol (bike-sharing), který je ve velkých zahraničních městech běžný, se postupně rozvíjí také v ČR. Jedná se další vhodný prvek zajištění mobility osob, jako dlouhodobě udržitelný způsob přepravy osob je potřebné jej podporovat, a to i přesto, že přínos systému bude na okraji podílu na mobilitě. Vlastní řešení provozu je různé podle poskytovatele služby, od klasického mincovního systému až po on-line internetové aplikace v mobilu. Rozhodujícími zákazníky jsou obyvatelé města pro krátkodobé využití za různými účely a turisté, kteří systém využívají obvykle na delší dobu.

Systém půjčování jízdních kol nabízí již několik let také železniční dopravce České dráhy a.s., kdy služba nabízí zapůjčení kol, přepravu dopravcem zdarma a úschovu na železničních stanicích. Také v tomto případě jsou hlavními zákazníky turisté. Podle dostupných informací působí v České republice ještě tři další soukromí poskytovatelé služeb sdílených kol. Jedná se o Ofo, Homeport a Rekola. Ani jedna z nich, včetně ČD Bike, však na území měst Mostu a Litvínova v současné době nepůsobí.

Na rozdíl od carsharingu, kdy je služba poskytována soukromým sektorem, doporučujeme bikesharing zajišťovat spíše veřejným poskytovatelem, např. městem nebo dopravcem MHD. V případě poskytovatele v osobě dopravce MHD se konkurenční výhodou stává rozsáhlá síť zastávek MHD, které mohou sloužit jako stanoviště. Právě rozsáhlá síť stanovišť je podmínkou úspěšnosti, stejně důležitý je také jednotný rozvoj

systému, včetně marketingové podpory. Stanoviště musí být situována ve významných oblastech bydlení, dále v důležitých uzlech veřejné dopravy a atraktivních společenských, kulturních, sportovních nebo komunálních lokalitách.

Podle webu bikesharing.cz lze pro obsluhu města s počtem obyvatel okolo 70 tis. pořídit bike-sharingový systém s řídkou sítí stanic (21 stanic + 252 dokovacích míst) a počtem kol okolo 151 ks, pořídit za 6,2 mil. Kč.



Obrázek 18: Tuzemský bike-sharing, Kladenská Rekola

Například ve městě České Budějovice je provozován systém bikesharing soukromou společností, nabídka představuje v současné době 50 jízdních kol a přes 30 stanovišť. V podmínkách města Litvínova doporučujeme pro krátkodobý horizont sledovat obdobné základní parametry. Ve své podstatě systém sdílení kol vyžaduje stanoviště, jízdní kola, včetně servisního zázemí a SW vybavení podle způsobu provozování, v případě elektrokol se již jedná o složitější technické zázemí – nabíječící stojany, bezpečnostní a odbavovací prvky.

8.5 BIKE AND RIDE

Systémy dopravy B+R (Bike and Ride) jsou podrobněji popsány v kapitole 6. Veřejná hromadná doprava.

9. PĚŠÍ DOPRAVA

Pěší doprava je rozhodující součástí dlouhodobě udržitelné mobility měst, chůze je a bude spojena se všemi dopravními systémy. Proto je v městském prostředí nezbytné přednostně chránit a dotvářet veřejná prostranství, včetně významných parkových ploch, zvyšovat atraktivitu a úroveň životního prostředí města posilováním významu městského centra a jeho společenské funkce. Důležité je zlepšování kvality dalších samostatných ploch pro pěší dopravu, jako jsou chodníky, stezky pro pěší nebo společné či oddělené stezky pro pěší a cyklisty. Podstatou řešení je propojení rozhodujících zdrojů a cílů v řešeném území ve formě základní bezbariérové sítě pěší dopravy, kdy do cílů cest jsou zahrnuty významná veřejná prostranství a parkové plochy. Návrh představuje rekonstrukce stávajících nevyhovujících úseků, dostavbu chybějících úseků pěších tras a opatření ke zvyšování bezpečnosti chodců. V rámci komplexního přístupu obsahují opatření IAD řešení kolizních a rizikových míst (křižovatky, přechody pro chodce) s cílem snížení dopravní nehodovosti s účastí chodců, také zklidňování dopravy zlepšuje podmínky chodců a zvyšuje jejich bezpečnost. Řešení dopravy v klidu umožňuje bezpečnější chůzi v území, součástí návrhu je podpora systému P+G v rámci regulace parkování. Řešení pěší dopravy obsahuje rovněž opatření zlepšující bezbariérovost v dosažení zastávek VHD/MHD.

Význam segmentu pěší dopravy je dán podílem na dělbě přepravní práce s objemem kolem 94 tis. cest za 24 hodin vykonaných obyvateli měst Mostu a Litvínova. Pěší doprava ve městě Most dosahuje podílu na dělbě kolem 33 % ze všech cest a ve městě Litvínově kolem 27 % ze všech cest. V rámci celé mostecko-litvínovské aglomerace se pak jedná o 30% podíl ze všech vykonaných cest. V rámci mobility se jedná o druhou největší skupinu po IAD a pro doporučený reálně-optimistický scénář je výhledovou motivací udržet v rámci celé aglomerace podíl pěší dopravy na 29 %.

Bezpečnost a bezbariérovost pěší infrastruktury je důležitým faktorem kvality života, přístupná dopravní infrastruktura je také hlavní podmínkou pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života a zvýšení jejich ekonomického a společenského uplatnění. Za osoby se sníženou schopností pohybu či orientace se nepovažují jen zdravotně handicapovaní lidé, ale spadá sem také početná skupina seniorů, rodičů s malými dětmi, osoby, jejichž pohyblivost je omezena na přechodnou dobu stavem po úrazech apod. Ti všichni mohou mít problémy s bezpečným pohybem a orientací v území. Jedná se o nejvíce zranitelnou část uživatelů dopravního systému vyžadující ochranu před motorovými vozidly, ale i cyklisty.

Návrh pěší dopravy řeší bezbariérovost na území měst Mostu a Litvínova, je základním koncepčním dopravně-inženýrským podkladem v oblasti rozvoje pěších dopravních tras a udržitelného rozvoje dopravy města. Tento podklad bude sloužit pro další rozhodování a koordinaci akcí v oblasti realizace bezbariérových tras na území obou měst. Dále jej lze využít jako přílohu k projektovým dokumentacím, předkládaným v rámci dotačních titulů Národního rozvojového programu mobility pro všechny (dále jen NRPM) 2016-2025.

9.1 KONCEPCE ŘEŠENÍ

Dostupnost dopravy je pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace obecně nedostatečná, a tak část populace řeší problémy s dostupností dopravy přesunem k osobní automobilové dopravě. Dalším kritickým místem je přetrvávající bariérovost řady budov státních a veřejných institucí a služeb. Jedná se převážně o přístup k úřadům, obchodům, školám, sociálním, zdravotním a rekreačním zařízením. Při zpřístupňování budov je zanedbávána potřeba jejich propojení s bezbariérovou pěší trasou či bezbariérovou dopravou zavedenou v rámci města. Není možné zaměřit se na realizaci jednotlivých projektů bez jejich vzájemného propojení.

Podstatou koncepce řešení bezbariérovosti je návrh základní sítě pěších tras, které budou v maximální možné míře zajišťovat podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Navrženy jsou ucelené řetězce bezbariérových tras propojující jednotlivé dopravní cíle, zejména pak významné veřejné budovy, důležité zaměstnavatele a veřejnou dopravu. U těchto řetězců tras je zpracována analýza a hodnocení současného stavu a návrh úprav s cílem zajistit užívání tras pro všechny osoby.

Do rozhodujících cílů cest byly zařazeny významná veřejná prostranství a městské parky, dále objekty a zařízení zdravotnických a sociálních služeb, školství, kultury, dopravy, veřejné správy a vybraných služeb. Z pohledu zdrojů se jedná především o nejdůležitější obytná území s vícepodlažní zástavbou.

Je potřebné zmínit, že za „znevýhodněnou“ skupinu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace (těhotné matky, pohybově a zrakově postižení, důchodci ve věku 65+ let) bylo možné označit k datu 31. 12. 2012² zhruba 24 % obyvatel města Most a 21 % obyvatel města Litvínov. Tento podíl se bude se stárnutím obyvatel dále zvyšovat.

9.1.1 ZÁKLADNÍ STRATEGICKÉ CÍLE NÁRODNÍHO ROZVOJOVÉHO PROGRAMU MOBILITY PRO VŠECHNY

Vláda ČR již v roce 2004 stanovila Národní rozvojový program mobility pro všechny (dále jen NRPM), jehož účelem je zajištění podpory záměrů na vytváření komplexních řetězců bezbariérových tras ve městech a obcích. Jedná se o program budování ucelených bezbariérových tras, ve kterém jde především o odstraňování bariér při pohybu po městě, vstupu do budov a zpřístupňování veřejné dopravy. V první řadě se jedná o budovy veřejných institucí a služeb, o zařízení veřejné dopravy a o zařízení pro vzdělávání, kulturu a sociální a zdravotní zařízení.

Základní strategické cíle NRPM vymezují hlavní požadavky na zajištění podmínek pro pohyb všem osobám. Tyto cíle jsou specifikovány tři. První cíl vymezuje skupiny obyvatel A1 až A3, které jsou znevýhodněny při pohybu nebo orientaci. Druhý cíl vymezuje základní stavební charakteristiku infrastruktury a třetí cíl vymezuje podmínky dočasných staveb a mobiliáře.

Strategický cíl A

Zajištění kvalitní funkční a bezpečné dopravní infrastruktury pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace ve 3 skupinách.

- A1 - osoby pokročilého věku, těhotné ženy
- A2 - osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do 3 let
- A3 - osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým či mentálním postižením

Strategický cíl B

Veřejné budovy, chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovňové i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci, zejména pak musí splňovat vyhlášku 398/2009 Sb.

Strategický cíl C

Umístění a zabezpečení městského mobiliáře, staveb pro reklamu, informačních a reklamních zařízení, předzahrádek restaurací, prodejních stánků, venkovních pultů a obdobných konstrukcí musí respektovat přirozený pohyb chodců a nesmí zasahovat do průchozího prostoru.

9.1.2 OPATŘENÍ NÁRODNÍHO ROZVOJOVÉHO PROGRAMU MOBILITY PRO VŠECHNY

Opatření jsou kroky, které vedou k naplňování strategických cílů, v případě této dokumentace a se jedná o strategický cíl A – Zajištění kvalitní funkční a bezpečné dopravní infrastruktury pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace a zčásti strategický cíl B, mimo odstraňování bariér ve veřejných budovách, resp. budovách občanského vybavení. Kritérium dostatečné úpravy zabezpečující užívání trasy všemi osobami je soulad s ČSN 736110 Navrhování místních komunikací, ČSN 736425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště a vyhláškou 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Zpřístupňování dopravy se dělí na dvě části, a to zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy a zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby.

² Zdroj dat: ČSÚ – Veřejná databáze obyvatelstva a Výběrové šetření osob se zdravotním postižením

Požadavky pro splnění strategického cíle A – skupina A1

- Výškové rozdíly pochozí plochy nesmí být vyšší než 20 mm.

Požadavky pro splnění strategického cíle A – skupina A2

- Výškové rozdíly pochozí plochy nesmí být vyšší než 20 mm.
- Minimální manipulační prostor musí být 1200/1500 mm při otáčení 90-180° a kruh průměru 1500 mm při otáčení o více než 180°.

Požadavky pro splnění strategického cíle A – skupina A3

- Výškové rozdíly pochozí plochy nesmí být vyšší než 20 mm.
- Minimální manipulační prostor musí být 1200/1500 mm při otáčení 90-180° a kruh průměru 1500 mm při otáčení o více než 180°.
- Ovládací prvky, včetně slotu poštovní schránky musí být ve výšce 600-1200 mm nad podlahou a musí být umístěny ve vzdálenosti nejméně 500 mm od pevné překážky. Manipulační plocha před těmito ovládacími prvky smí mít sklon do 2 % a musí mít šířku nejméně 1000 mm a hloubku nejméně 1200 mm.
- Přirozená vodící linie může být přerušena maximálně na délku 8,0 m nebo doplněna umělou vodící linií.
- Podélný sklon komunikací pro chodce může být maximálně 8,33 % a příčný sklon max. 2 %.
- Na úsecích s podélným sklonem větším než 5 % a delších než 200 m musí být zřízena odpočívadla o délce 1500 mm. Jejich sklon smí být pouze v jednom směru a nejvýše 2 %.
- Technické vybavení komunikace lze v odůvodněných případech umístit tak, že bude průchozí prostor místně zúžen až na 900 mm.
- Snížený obrubník s menší výškou než 80 mm nad pojezdným pásem musí být opatřen varovným pásem.
- Na rozhraní mezi pásem pro chodce a pásem pro cyklisty s výškovým rozdílem menším než 80 mm musí být zřízen hmatný pás šíře 300-400 mm, který je součástí bezpečnostního odstupu.

V této souvislosti opět upozorňujeme, že v příloze č. 2 metodiky k vyhlášce 398/2009 Sb., kterou v srpnu 2011 vydalo MMR ČR, se v komentáři k bodu 1.2.5 uvádí „Hmatově a vizuálně neoddělený způsob vedení cyklistů a pěších na jedné úrovni je v zastavěném území a v rekreačních zónách z bezpečnostních důvodů nepřijatelný“. Z uvedeného textu je možné dovodit, že běžně provozované stezky pro chodce a cyklisty podle DZ C9a, resp. C10a, pokud nemají požadované oddělení, jsou pro vedení bezbariérových pěších tras nepřijatelné. V praxi to znamená, že koncepce pěších tras musí být harmonizována s řešením cyklistické dopravy.

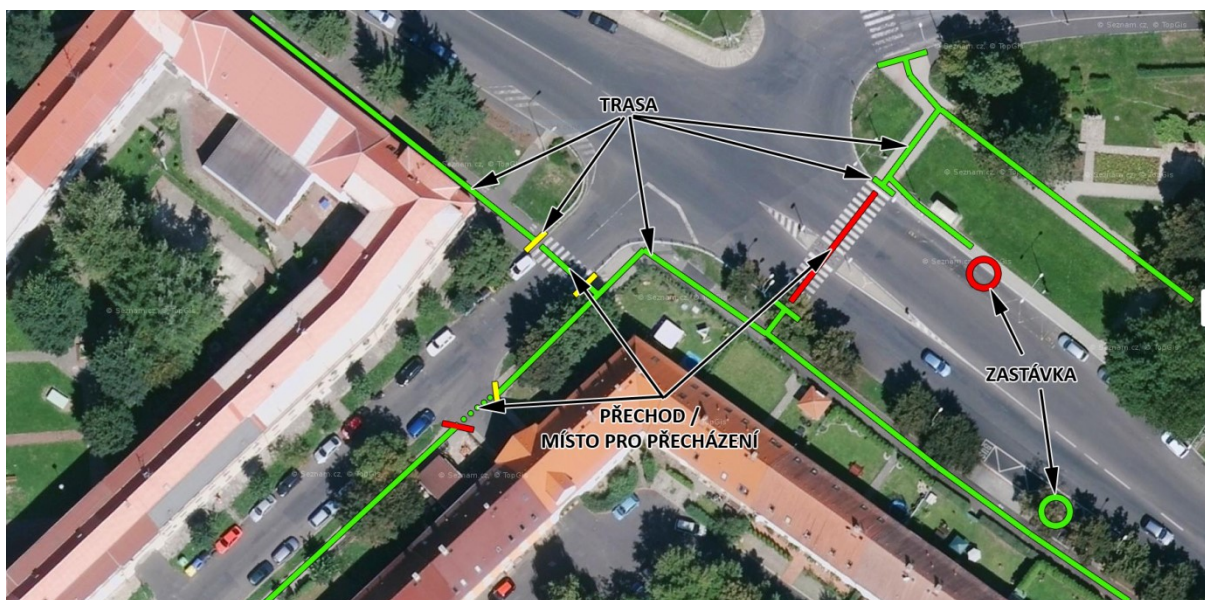
Požadavky pro částečné splnění strategického cíle B

Zastávky musí respektovat zásady bezbariérového přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace dle vyhlášky 369/2001 Sb. Obdobné požadavky mají osoby se zdravotním nebo osobní s dočasným pohybovým omezením. Zastávky musí respektovat zásady použití nejvíce dvou barev v ploše nástupiště. Hranice bezpečnostního odstupu musí být vyznačena vizuálně kontrastním pruhem se zarovnanými okraji o šířce nejméně 0,15 m. Pro tento účel může být použita třetí barva. Zastávka musí být opatřena nástupištěm šířky 2,50 m v odůvodněných případech 2,00 m. Výška nástupní hrany mezi nástupní hranou a podlahou nízkopodlažního vozidla musí být nejvíce 160 mm (ČSN 736425). Nástupiště autobusů musí mít dle vyhlášky 398/2009 Sb. výšku 200 mm.

9.1.3 HODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU BEZBARIÉROVÉ SÍŤE

Základní pěší trasy byly hodnoceny a následně řešeny ve dvou základních rovinách. Předně se jedná o řešení dopravní infrastruktury jako např. chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích, veřejná prostranství a ostatní pochozí plochy. Druhou rovinou řešení je odstranění nebezpečných a rizikových míst základní sítě pěší dopravy v kontaktu s komunikacemi základního komunikačního systému, jako např. délka přechodu pro chodce, rozhledové podmínky, podmínky bezbariérového pohybu a další.

Bezbariérová síť je pro lepší orientaci tvořena třemi skupinami objektů - trasa, zastávka a přechod (viz obr). Každá skupina má několik úrovní hodnocení, které se mohou v rámci tří základních skupin shodovat a které vycházejí z požadavků na zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy a zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby. Tyto úrovně hodnocení byly vytvořeny za účelem reálnějšího popisu stavu tras, protože kombinace některých závad nemusí nutně znamenat bariérovost pro celou skupinu pěších, zejména skupina A3 - osoby s pohybovým vs. osoby se zrakovým postižením. Pro každou úroveň hodnocení jsou vyjmenovány pouze nejcharakterističtější prvky, avšak ne zdaleka všechny, které jsou obsaženy v metodice k vyhlášce.



Obrázek 69: Podrobnější vysvětlení posuzovaných skupin objektů (trasa, zastávka a přechod)

9.1.4 TRASA A OBRUBA

Trasou se rozumí úseky komunikace, po kterých se pohybuje pěší doprava mezi zdrojem a cílem své cesty. Zpravidla se jedná o chodník, ale také i komunikaci pro IAD (pokud se vyskytnou opatření pro bezpečnost pěšího provozu). Posuzovány byly hmatové a stavební úpravy na konci trasy (v mapovém podkladě souhrnně nazvané „obruba“) a v průběhu trasy, stav vodící linie a povrchu chodníku, šířka komunikace, výskyt doplňkových prvků pro bezpečné vedení pěších v dopravním prostoru a při křížení jiných pozemních (a kolejových) komunikací, sklony a návaznost na ostatní bezbariérové trasy.

- vyhovuje – přístupné skupinám A1, A2 a A3 a akceptovatelné jsou:
 - drobné závady povrchu (málo četné úzké trhliny a drobné výtluky)
 - absence varovných pásů a vizuálně kontrastních úprav u krátkých sjezdů v průběhu trasy, absence doplňkového vodorovného a svislého značení, či akustické signalizace
 - neúplné hmatové úpravy na koncích tras (signální pás není doveden k vodící linii apod.)
- vyhovuje s úpravami – přístupné skupinám A1 a pouze omezeně přístupné skupinám A2 a A3 a úpravu vyžaduje:
 - zhoršený stav nebo tvar obruby (sklopený obrubník), zhoršený stav vodící linie (chybějící v dlouhém úseku nebo zarostlá trávou)
 - zúžení komunikace vlivem dočasných překážek (parkující vozidla a jejich přesahy, předzahrádky, popelnice)
 - větší podélný sklon komunikace, větší povrchové závady a nerovnosti
 - absence některého z hmatových prvků na konci trasy (signální nebo varovný pás), nevhodný materiál a provedení hmatových prvků (např. žulové kostky s velkými mezerami, absence povrchově kontrastní úpravy hmatových prvků vůči okolnímu povrchu), neoddělené vedení cyklistů a pěších na jedné úrovni
- nevyhovuje – omezeně přístupné skupinám A1 a A2 a neakceptovatelné jsou:
 - chybějící opatření pro bezpečnost chodců v dopravním prostoru (obytná ulice, pěší zóna)

- plošné závady povrchu (kaverny, široké a četné trhliny, ztráta svrchní vrstvy) nebo nevhodný materiál (štěrk)
- velký podélný sklon komunikace nebo nedostatečná šířka, malý výškový rozdíl mezi obrubou a přilehlou vozovkou (v průběhu trasy, vyjma sjezdů)
- nevhodně provedený signální pás (navedení jiným směrem, než je navazující trasa) a nesnížená/nedostatečně snížená obruba na konci trasy (včetně absence plynulejší formy nájezdové rampy)
- chybí – ukončení trasy bez další logické návaznosti na okolní bezbariérovou síť
- alternativní trasa – návrh na doplnění sítě, nebo alternativa ke stávající trase

9.1.5 PŘECHOD, MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ/PŘEJEZD

Přechod je místo na komunikaci určené pro přecházení chodců, označené příslušnou dopravní značkou. Místa pro přecházení jsou pouze stavebně upravené úseky chodníku, které usnadňují přecházení chodců přes komunikaci, ale nenahrazují přechod. Místa pro přecházení však dle zákona o provozu na pozemních komunikacích (361/2000 Sb.) nejsou blíže specifikována a zákon pouze stanoví, že mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet komunikaci (kolejovou dráhu) jen kolmo k její ose. Přejezd je součástí kolejové dráhy a není součástí pozemní komunikace a může být dále doplněn i dodatečným vizuálním, zvukovým či fyzickým zabezpečovacím zařízením. Pro účely studie je tato skupina objektů vymezena „obrúbami“ na koncích tras. Hmatová úprava na koncích tras by pak měla rozlišovat mezi přechodem a místem pro přecházení/přejezdem (hmatové úpravy pro přejezd a místo pro přecházení jsou shodné). U této skupiny objektů je posuzována jejich šířka, délka mezi obrúbami, účelnost a umístění vzhledem k dopravnímu významu pěší trasy (použití přechodu vs. místa pro přecházení a odsun od hlavního směru pěší trasy v křižovatce)

9.1.1 ZASTÁVKY VHD

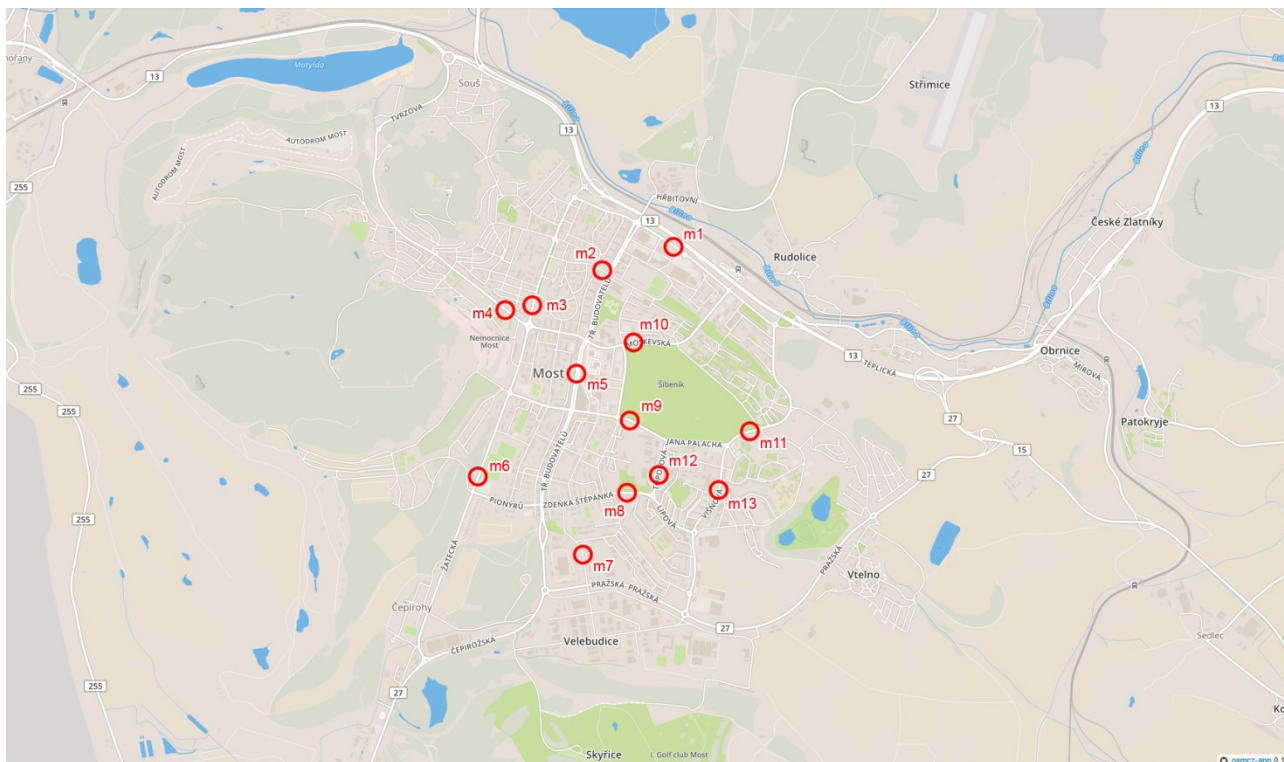
U zastávek hromadné dopravy byly posuzovány zejména prvky nástupiště, kterými jsou délka a šířka nástupiště, hmatové a vizuální úpravy, výška nástupní hrany, stav a povrch nástupiště.

Hodnocení kvality zastávek a jejich orientační použitelnost pro jednotlivé skupiny pěších:

- vyhovuje – přístupné skupinám A1, A2 a A3 a akceptovatelné jsou:
 - absence vizuálně kontrastního a hmatového vyznačení bezpečnostního prostoru (bezpečnostní a orientační pásy)
 - absence zastávkového obrubníku (např. Kasselské obruby)
- vyhovuje s úpravami – přístupné skupinám A1 a A2 a úpravu vyžaduje:
 - absence signálního pásu, nebo nástupiště neoddělené od průběžné komunikace pro pěší (dle obratu cestujících)
 - absence svislého dopravního označení
 - větší lokální závady povrchu nástupiště, zhoršená kvalita obrubníku
- nevyhovuje – omezeně přístupné skupinám A1 a neakceptovatelné jsou:
 - chybějící nástupiště nebo absence čekací plochy (dle obratu cestujících)
 - nedostatečná šířka nebo délka nástupiště
 - nízká nástupní hrana

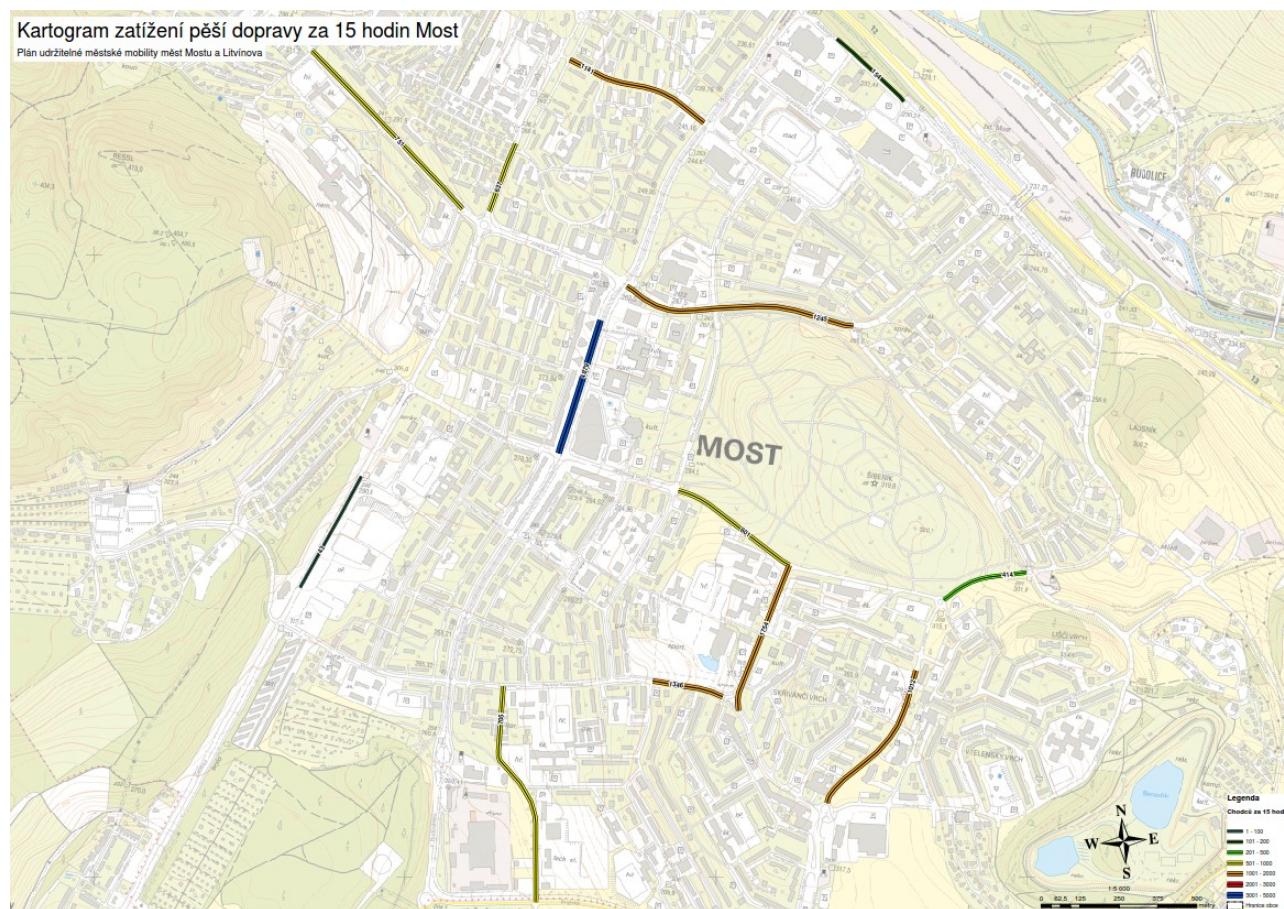
9.2 MĚSTO MOST

Průzkum intenzit pěší dopravy byl proveden v obou městech zároveň dne 22. 6. 2016. Ve městě Most bylo dohodnuto celkem 13 lokalit, na kterých byla v době od 5:00 do 20:00 sčítána pěší doprava na chodníku i případně i na komunikaci (obousměrně).



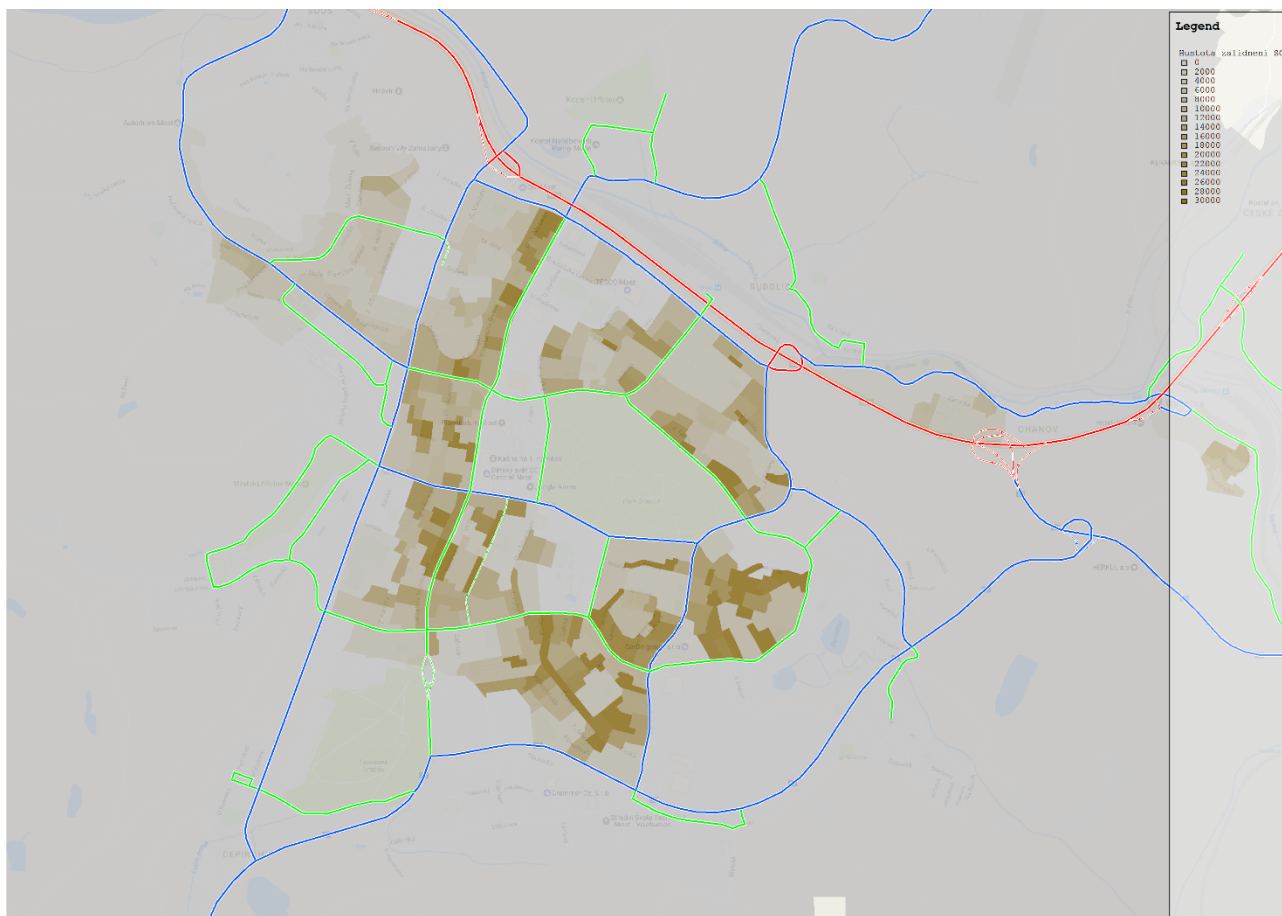
Obrázek 70: Stanoviště společného průzkumu pěší a cyklistické dopravy – město Most

Kartogram zatížení pěší dopravy je patrný z následujícího obrázku. Nejvyšších hodnot bylo dosaženo na lokalitě m5, v ulici tř. Budovatelů s intenzitou 4879 chodců/15 hodin.



Obrázek 71: Kartogram zatížení pěší dopravy ve městě Most, intenzity za 15 hodin průzkumu

Hustota zalidnění sčítacích obvodů (zdroj: ČSÚ, data k 1. 1. 2011), vztažená k ploše daného statistického obvodu je patrná z následujícího obrázku a vyjadřuje koncentraci obyvatel na 1 km². Tato orientační mapa umožňuje lépe a efektivněji vytvářet síť bezbariérových tras tam, kde je koncentrace obyvatel nejvyšší. Obrázek jasně ukazuje silnější koncentraci obyvatel podél ulice tř. Budovatelů a ve vysokopodlažní zástavbě Výsluní, Liščí Vrch a Zahradní.



Obrázek 72: Hustota zalidnění sčítacích obvodů s promítnutím ZÁKOS – Most

9.2.1 VÝZNAMNÉ LOKALITY A CÍLE OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

Všechny uvedené lokality jsou zaneseny do podkladu pro síť pěších bezbariérových tras tak, aby bylo jednoznačné, které lokality mohou být navrženou kostrou dostupné daným skupinám osob.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A PARKOVÉ PLOCHY

Významná veřejná prostranství:

- centrum města – 1. náměstí, nám. Velké Mostecké stávk, 2. náměstí a přidružené prostory
- pěší prostory podél tř. Budovatelů a přidružené prostory
- prostranství na západním okraji parku Šibeník, ulice Jiřího z Poděbrad v návaznosti na soustavu veřejných prostranství v centrální části města
- pěší prostor podél ulice Josefa Skupy a Slovenského národního povstání dosahující k parku před nemocnicí
- prostor v okolí kostela Nanebevzetí P. Marie a komunikační osu spojující kostel Nanebevzetí P. Marie s jezerem Most, a pokračující nábrežní prostor u jezera směrem na západ i na východ
- prostor před vlakovým nádražím, ulice Nádražní s vazbou na pěší prostory podél ulice Moskevská až k parkové ploše pod Lajsníkem
- prostor před Oblastním muzeem
- sídliště Chanov, vnitro sídlištní prostor ulice Zlatnická
- Vteln, historická náves a navazující prostory
- prostor při ulici Lipová, obchodní centrum sídliště Výsluní a Zahradní.

Významné parkové plochy:

- sídliště Výsluní, parkový pás za bytovými domy SZ od ulice Česká
- sídliště Liščí Vrch, parkový pás podkovového tvaru za bytovými domy v ulici Františka Malíka
- sídliště Zahradní, vnitroblokový park
- park před nemocnicí (při ulici J. E. Purkyně a Slovenského národního povstání)
- park při ulici Žatecká (u křižení s ulicí Slovenského národního povstání)
- park u sportovní haly při tř. Budovatelů
- parkový pás za bytovými domy v ulici U Stadionu, který pokračuje jako vnitroblokový park Pod Lajsníkem
- park na křižení ulic Slovenského národního povstání a alej Boženy Němcové
- park u kostela Nanebevzetí P. Marie, park navazující na kostel Nanebevzetí P. Marie oddělující prostor hřbitova od navrhovaných ploch u jezera Most
- park za Oblastním muzeem – ulice U Města Chersonu
- park na křižení tř. Budovatelů a ulice Josefa Skupy
- park při ulici Jiřího Wolkera
- park při ulici Rudolická
- parky při ulici tř. Budovatelů (u tramvajové smyčky, po obou stranách ulice)
- park na křižení tř. Budovatelů a ulice Jaroslava Seiferta
- parky při ulici Hořanská cesta (po obou stranách ulice)
- park s pomníkem v Rudolicích
- park na vrcholu Ressleru
- centrální část parku Šibeník
- rekreační areál Benedikt
- parkový pás u jezera Most (na jihozápadě)
- park u kostela ve Vtelně, park ve Vtelně při ulici Mostecká.

TURISTICKÉ A KULTURNÍ CÍLE

- Sedm alegorií ctností a sv. František Serafínský, kostel Nanebevzetí Panny Marie - Kostelní 289
- Pravoslavný chrám Nanebevstoupení Páně a sv. mučedníka Valentýna
- Ozdobné vázy, Oblastní muzeum v Mostě - Čsl. Armády 1360/35
- Boží muka, kostel Nanebevzetí Panny Marie - Kostelní 289
- Sochy kajícníků, kostelík sv. Ducha - Kostelní 289
- Hrad Hněvín s vyhlídkovou věží a dílnou magistra Edwarda Kelleyho
- Památkový areál židovského hřbitova v Mostě – Souši
- Bývalá jezdecká kasárna - Čsl. Armády 1284
- Kaple křižové cesty Hněvín – ul. Jana Žižky
- Zahražany – secesní vily – ul. Jana Žižky
- Kostel Nanebevzetí Panny Marie – Kostelní 289
- Kostel sv. Ducha - Kostelní 289
- Sousoší sv. Jana Nepomuckého - Kostelní 289
- Statek na Ressleru – Na Ressler 581/1
- Alegorie čtyř živlů – Radniční
- Kašna na 1. náměstí v Mostě
- Mariánský sloup v Mostě v parčíku u křižovatky třídy Budovatelů a ulice J. Skupy
- Morový sloup na 1. náměstí v Mostě
- Bývalé krematorium – Památník obětem II. světové války - Pod Koňským vrchem 1433/1
- Zahražany – secesní vily – ul. Jana Žižky
- Městská knihovna Most - Moskevská 12
- Divadlo rozmanitostí - loutková scéna - Topolová 1278/8
- Galerie Bunkr - Josefa Skupy 2279/44
- Galerie výtvarného umění v Mostě - Kostelní 289
- Hvězdárna Most - Hradní 577/2

- Jazz Blues Pub Django - Prokopa Holého 1393/4
- Kino Kosmos - Obránců míru 2629/5
- Kulturní dům MEDUZA – Lipová 808/18
- Kulturní dům REPRES - nám. Velké mostecké stávký 4, Most-Kop
- Macek Music Management Most - F. L. Čelakovského 1136/15
- Městské divadlo v Mostě - Divadelní 15
- Klub Neprakta - Zdeňka Fibicha 2832
- Oblastní muzeum v Mostě - Čsl. Armády 1360/35
- Planetárium Most - nám. Velké mostecké stávký 4
- Podkrušnohorské technické muzeum - tř. Budovatelů 2830
- Výstavní síň Zlatá trojka – Moskevská 12
- V+V Rock Bar - Jana Opletala 1707/3

SPORT A REKREACE

- Autodrom - Tvrzova 5, Souš
- Hipodrom, park Velebudice - K Hipodromu 213
- Aquadrom, vodní park – Topolova 801
- Sportovní hala - tř. Budovatelů 112/7
- Jezdecká stáj Bela o.s., - K Hipodromu 213
- Jezdecký klub Splněný sen- Pražská
- KL Sport Most - tř. Budovatelů 2924/19
- Skatepark Šibeník - Jana Palacha 434
- Sportovní hala netradičních sportů - Jana Opletala 1673
- Baník Most NH, Házenkářské kluby a mužstva - U Stadionu 841
- Dublin Bowling - Obránců míru 2945
- FK Baník Most, a.s. - Svatopluka Čecha 275/1
- FK Baník Souš - Zdeňka Fibicha 282
- Fotbalová akademie Josefa Masopusta - Svatopluka Čecha 275/1
- Fotbalový areál Čepirohy - Žatecká
- I. Golf Club Most - Skyřická 44
- Koupaliště Ressler - Slovanská 802
- Billiard-hockey club Most, o.s. - Okružní 1235/8
- Sportovní hala - Okružní
- EASTER BUNNIES, pořádání hokejových turnajů - Vladimíra Majakovského 2093/9
- Bazén a plavecká škola - U Stadionu 1028
- Bazén a plavecká škola - ul. Borovského 1146
- Bazén a plavecká škola - J. E. Purkyně 272
- Sportovní areál - Albrechtická 1076/28
- Sportovní klub Leon o.s. - Jakuba Arbesa 2574/3
- Sportovní hala - Ke Koupališti 1257
- Sportovní sdružení vozíčkářů - Topolová 584
- TJ Šmeral Most - Slovanská
- Pole Dance Studio Most - U Stadionu 1563
- Taneční a fitness studio Kamily Hlaváčikové, centrum volného času - Marš. Rybalka 1020
- Sportovní centrum Tornádo - Okružní 1733
- Bulldog Gym - K. H. Máchy 344
- Bowling Sportovka - K. H. Máchy 344
- Sportovní klub Karate - Okružní 1235, ZŠ Most
- Sportovní sdružení vozíčkářů v Mostě, Topolová 584
- Zimní stadion - Rudolická 1700
- Sportovní hala – tř. Budovatelů 112
- Stadion Zdeňka Fibicha - Zdeňka Fibicha 282

INSTITUCE A SPOLKY

- Dětské dopravní hřiště - Zdeňka Fibicha
- Dětská organizace ZÁLESÁK - Eduarda Basse 1142/9
- Mateřské centrum Pojďme si hrát - Marš. Rybalka 1020
- Pionýrská skupina Rozmarýn – Eduarda Basse 1142/9
- Středisko volného času Most - Albrechtická 414
- Pěvecký sbor při kostele sv. Václava - Cantores sancti Venceslai
- Hudební soubor - Collegium Camerale - Vítězslava Nezvala 2495/9
- Junák – český skaut, středisko Oheň - Eduarda Basse 1142/9
- Jungel Arena, rodinné centrum - Jaroslava Průchy 1682/1
- Klub seniorů - Javorová 3107
- Mateřské centrum Barborka při Krušnohorském centru pro rodinu, z.s. - Karla Marxe č.p. 798
- Mateřské centrum Duhová školička - Albrechtická 414/1
- Netřesk - klub zvědavého člověka - U Města Chersonu 1675/8
- Občanské sdružení "Vtelno žije"- Příčná 128, Vtelno
- Pěvecký sbor Permoníček Most a Čmeláček Žatec - Jaroslava Ježka 1162/16
- Senior klub při Městské knihovně Most - Moskevská 12
- Vysoká škola finanční a správní, o.p.s. - studijní středisko Most, Pionýrů 2806/7
- Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem - detašované pracoviště Most, Dělnická 21
- Vysoká škola Báňská - Technická univerzita Ostrava - detašované pracoviště Most, tř. Budovatelů 2532
- Česká zemědělská univerzita Praha - pracoviště Most
- Střední odborná škola InterDACT s.r.o. - Pionýrů 2806
- Střední škola technická, příspěvková organizace - Dělnická 21
- Podkrušnohorské gymnázium, příspěvková organizace - Čs. armády 1530
- Střední odborná škola LIVA s.r.o. - Pionýrů 2806/7
- Soukromá střední škola pro marketing a ekonomiku podnikání, s.r.o. - E. Basse 1142/9
- Střední odborná škola podnikatelská, s.r.o. - Topolová 584
- Střední průmyslová škola a Střední odborná škola gastronomie a služeb - Jana Palacha 711
- Podkrušnohorské gymnázium - Vladimíra Majakovského 2343
- Soukromá hotelová škola Bukaschool s.r.o. - Františka Kmocha 1823
- Vyšší odborná škola ekonomická, sociální a zdravotnická, Obchodní akademie, Střední pedagogická škola a Střední zdravotnická škola, příspěvková organizace - Zdeňka Fibicha 2778
- Vyšší odborná škola zdravotnická a střední škola zdravotnická - J. E. Purkyně 272
- Základní škola a Střední škola - Jana Palacha 1534
- Základní škola profesora Zdeňka Matějčka - Zdeňka Štěpánka 340
- Základní škola - Svážná 2342
- Základní škola - Jakuba Arbesa 2454
- Základní škola - Obránců míru 2944
- Základní škola - Okružní 1235
- Základní škola - J. A. Komenského 474
- Základní škola - Vítězslava Nezvala 2614
- Základní škola - U Stadionu 1028
- Základní škola - Václava Talicha 1855
- Základní škola - Zlatnická 186
- Základní umělecká škola - Moskevská 13
- AMA SCHOOL - základní škola a mateřská škola montessori o.p.s. - V Sadech 1219, Most
- Mateřská škola - Růžová 1427
- Mateřská škola - Hutnická 2938/1
- Mateřská škola - Antonína Sochora 2937/2
- Mateřská škola - Lidická 44/4
- Mateřská škola K. J. Erbena - Pod Lajsníkem 587

- MŠ Antonína Dvořáka - Antonína Dvořáka 2429
- NATUS - soukromá mateřská škola Borůvka s. r. o. - Jana Opletala 1660/2
- Soukromá mateřská škola Čtyřlístek - U věžových domů 2934/5
- Církev bratrská v Mostě - Komunitní centrum Liščí Vrch - Jana Kříže 3127
- Církev československá husitská v Mostě - Leoše Janáčka 1686/2
- Farní sbor Českobratrské církve evangelické - U Města Chersonu 1675/8
- Křesťanské centrum Apoštolské církve - Jana Kubelíka 1091/23
- Římskokatolická farnost Most - U Města Chersonu 1552
- Finanční úřad, územní pracoviště Most - 2. náměstí 3300
- Katastrální úřad pro Ústecký kraj, katastrální pracoviště Most - Jana Kubelíka 223
- Okresní správa sociálního zabezpečení Most - Bářská 284
- Okresní státní zastupitelství Most - Bářská 285
- Regionální rozvojová agentura Ústeckého kraje - tř. Budovatelů 2830/
- Státní okresní archiv Most, Leoše Janáčka 1310/2
- Úřad práce ČR - kontaktní pracoviště Most, tř. Budovatelů 1988
- Centrum služeb pro zdravotně postižené, o.p.s. - Moskevská 1/14
- Dětská organizace Zálesák Most z.s. - tř. Budovatelů 2401, Most
- Diakonie ČCE - Středisko sociální pomoci v Mostě - tř. Budovatelů 2957
- Dům romské kultury, o.p.s. - Zlatnická 184/5
- Azylový dům pro muže, K srdci klíč, o.p.s. - Ľudovíta Štúra 2504/4
- Klub národnostních menšin - tř. Budovatelů 2407/20
- Krušnohorské centrum pro rodinu, z.s. - Karla Marxe č. p. 798
- Městská policie - Vladimíra Majakovského 2150/8
- Městská správa sociálních služeb v Mostě - Ke Koupališti 1180/1
- Most k naději, z.s., humanitní centrum - Petra Jilemnického 1929
- Nízkoprahové zařízení pro děti a mládež 15 - 26 let Zimák - ul. Rudolická 1700/2
- Občanské sdružení MOSTY - sociálně psychologické centrum - U Věžových domů 2934
- Oblastní charita Most - služby pro osoby a rodiny v krizi - Petra Jilemnického 2457
- Probační a mediační služba (pobočka Most) - Pionýrů 2921/11
- Středisko výchovné péče - Růžová 1408
- Svaz neslyšících a nedoslýchavých v ČR - K. H. Borovského 1853
- Moto Most Club - Josefa Skupy 2517/11
- Dětský domov - ul. Borovského 1146
- Magistrát města Mostu - Radniční ½
- Domov pro seniory - Barvířská 495
- Domov pro seniory - Jiřího Wolkera 404
- Bářská záchranná stanice - Vladislava Vančury 2332

FIRMY A OSTATNÍ

- Nemocnice Most, o. z. - J. E. Purkyně 270/5, KZ, a.s.
- Lékaři a ordinace (13x) - Moskevská 508
- Lékaři a ordinace (6x) - Lipová 807/14
- Lékaři a ordinace (8x) - Topolová 1234
- Lékaři a ordinace (9x) - Zdeňka Fibicha 2866/62
- Lékaři a ordinace (4x) - Čsl. Armády 2174/78
- Oddělení následné péče - J. Žižky 1304
- Sanaplasma s. r. o. - Radniční 3400
- FOTEX ČESKÁ REPUBLIKA s.r.o. - Radniční 3400
- OKO-OPTIK a.s. - Radniční 3400
- Ordinace praktického lékaře, Dr. Panocha a Dr. Panochová, s.r.o. PLD - Moskevská 14
- Zahražanská nemocnice Most, o. z., LDN - Jana Žižky 1304/1, KZ, a.s.
- AeskuLab k. s. - Jana Žižky 1304/1

- HOSPIC v MOSTĚ o.p.s. - Svážná 1528
- Ordinace praktického lékaře pro dospělé - Josefa Skupy 2288/27
- Ordinace praktického lékaře pro dospělé - K. H. Borovského 136/15
- Ordinace praktického lékaře pro dospělé - Ke Koupališti 1180/1
- Praktický lékař pro dospělé MUDr. Pavel Lisický - tř. Budovatelů 1395/23
- Ordinace praktického lékaře pro dospělé se závodní péčí-Doly Ležáky - Václava Řezáče 314
- ZZ MV, Oblastní zdravotní zařízení UST - Alej Boženy Němcové 11/1
- Praktický lékař pro děti a dorost - Čsl. Armády 2109/66
- Ordinace praktického lékaře stomatologa - Čsl. Armády 2111/70
- Praktický lékař pro děti a dorost - Železná 188/5
- Praktický lékař pro děti a dorost - Františka Malíka 1012/1
- Praktický lékař pro děti a dorost - Česká 649/49
- Praktický lékař pro děti a dorost, endokrinologie - Pod Lajsníkem 586
- Ordinace praktického lékaře stomatologa - M. J. Husa 453/12
- Ordinace praktického lékaře stomatologa - Pionýrů 1500
- Dental Care Clinic s.r.o. - Vtelenská 1331/2
- Ordinace praktického lékaře stomatologa - Jana Kříže 872/13
- Ordinace PL gynekologa + dětská gynekologie - Chomutovská 2227/24
- Psyché s.r.o., psychiatrická ambulance - Jugoslávská 1636/11
- Ordinace praktického lékaře stomatologa - U Parku 2072
- MUDr. Bláhová s.r.o. – rehabilitace - Obránců míru 2893/19
- Kardiomost s.r.o., kardiologie - Višňová 673
- SPEKTRUM R – rehabilitace, Vladimíra Třešňáková - Višňová 673
- MUDr. Dana Krtičková, alergologie - Slovenského národního povstání 2651/20
- MUDr. Jaroslav Šprňa, urologie - Vladislava Vančury 2332/8
- MUDr. Milada Bláhová, rehabilitace - Františka Kmocha 1850/2
- MUDr. Miloš Bočan, kožní - Barvířská 495
- MěSSS v Mostě, p. o., rehabilitace - Barvířská 495
- MUDr. Eduard Matějka, ortodontie, zubní laboratoř - Zdeňka Fibicha 2688/74
- MUDr. Livia Svačinová, kožní - Chomutovská 2228/26
- PSYCHOMOST, spol. s r.o. - klinický psycholog - tř. Budovatelů 2531
- Sestřičky, s.r.o. - domácí péče - Alej Boženy Němcové 2440/59
- MěSSS v Mostě, p. o. – rehabilitace - Jiřího Wolкера 404
- MěSSS v Mostě, p. o. – rehabilitace - Antonína Dvořáka 2166/51
- Mgr. Jana Pilná, rehabilitace - Františka Škroupa 160/13
- SPEKTRUM R – rehabilitace - tř. Budovatelů 2915/160
- Mgr. Miroslava Palová, rehabilitace - Mikoláše Alše 2245/16
- Podkrušnohorská pečovatelská služba "Barborka" s r.o. - Jaroslava Haška 608/2
- DENTALLABOR, spol. s r.o. - Okrajová 1483/13
- Stomatologická laboratoř - Slovenského národního povstání 2743/12
- Bohuslava Pavlíčková, stomatologická laboratoř - Čsl. Armády 2110/68
- Kojenecké ústavy Ústeckého kraje, p. o. - Husitská 1683/2
- MěSSS v Mostě, p. o. - dětský rehabilitační Stacionář - Františka Malíka 973/16
- ZZS ÚK, p. o. - oblastní středisko Most - J. E. Purkyně 3333
- Romana Musilová, optika - Konstantina Biebla 2320/1
- Optik House, s r.o. - Jaroslava Průchy 921/26
- G&Z OPTIKA - Jaroslava Průchy 1915/24
- VOSTRÁ VOPTIKA s r.o. - tř. Budovatelů 3078/140
- FOKUS optik a.s. - tř. Budovatelů 3275
- EUROPE DIRECT - Pionýrů 2806
- Euroregion Krušnohoří - Topolová 1278/8

- Severočeské vodovody a kanalizace a.s. - Dělnická 14
- Technické služby města Mostu a.s. - Dělnická 164
- Útulek pro opuštěná zvířata, Školní 9
- AMA - Společnost onkologických pacientů - Františka Malíka 997/12
- Rehabilitační ordinace a pracoviště, KRUH pomoci o.p.s. - Jaroslava Průchy 1915/24
- Rekvalifikační a informační centrum s.r.o. - Bářská 287
- Areál Benedikt - Rekreační 1048
- Rekreační areál Matylda
- Nákupní park - Velebudická 1247
- HKC Akademie motosportu - Čsl. Armády 339
- DORA Security a.s., 1051 zaměstnanců, Jaroslava Seiferta 2179
- BIS Czech s.r.o., 987 zaměstnanců - Václava Řezáče 313
- Coal Services a.s., 834 zaměstnanců - Václava Řezáče 315
- Vršanská uhelná a.s. - Václava Řezáče 315, 500-999 zam.
- Severní energetická a.s. - Václava Řezáče 315, 500-999 zam.
- RENOGUM a.s., - Václava Řezáče 315, 25-49 zam.
- Sev.en WT, a.s., - Václava Řezáče 315, 50-99 zam.
- REKULTIVACE a.s., - Václava Řezáče 315, 50-99 zam.
- Stavební bytové družstvo Krušnohor, 839 zam.
- Dopravní podnik města Mostu a Litvínova, a.s. - pracoviště DRNR, tř. Budovatelů 1395/23
- KERAMOST, a.s., 381 - Žatecká 1899/25
- Autobusy KAVKA - Bářská 287
- RICO EHCG a.s. - Kostelní 658, 25-49 zam.
- INELSEV MOTORY a.s. - Husitská 1716/1, 50-99 zam.
- REKULTIVAČNÍ VÝSTAVBA Most, a.s. - Antonína Dvořáka 2165/20, 50-99 zam.
- Asistenční centrum, a.s. - Sportovní 3302, 25-49 zam.
- BILBO šmak s.r.o. - S. K. Neumanna 1089, 100-199 zam.
- FEHAS group, s.r.o. - Velebudice, Dělnická 6, 25-49 zam.
- HEROS GROUP s.r.o. - Jana Kříže 846/21, 50-99 zam.
- Urban Auto s.r.o. - Šikmá 1504, 25-49 zam.
- AUTOPLUS II, s.r.o. - tř. Budovatelů 624/21, 50-99 zam.
- AUTOPLUS II, s.r.o. - tř. Budovatelů 624/21, 50-99 zam.
- D E L F Y s.r.o. - Velebudice, Dělnická 209, 25-49 zam.

9.2.2 ZÁKLADNÍ SÍŤ PĚŠÍ BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY

Celkový rozsah navržených pěších tras města Mostu pak činí 120,3 km. Trasy jsou zakresleny na podkladu technické mapy, poskytnuté oddělením GIS.

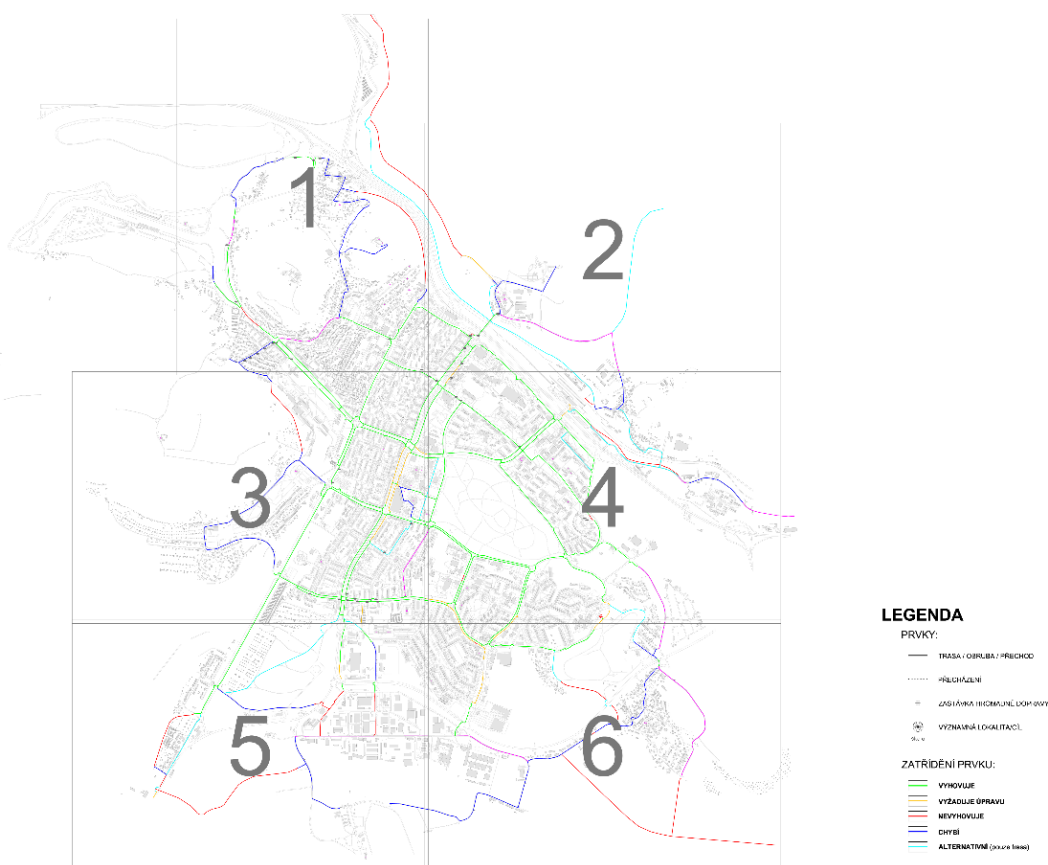
Tabulka 24: Rozdělení základní sítě pěší bezbariérové dopravy dle prvku a jeho zatřídění – Most

ZATŘÍDĚNÍ prvku	TRASA	z toho	PŘECHOD	MÍSTO	ZASTÁVKA MHD
	[km]	OBRUBA	pro chodce	pro přecházení	
		[-]	[-]	[-]	[-]
VYHOVUJE	71,4	439	254	270	60
VYHOVUJE S ÚPRAVAMI	27,2	760	91	68	50
NEVYHOVUJE	6,4	332	32	38	33
CHYBÍ	8,4		19	52	
ALTERNATIVNÍ	6,8				
Σ	120,3	1531	396	428	143

Základní síť pěší bezbariérové dopravy - Most

KLAD LISTŮ A LEGENDA

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova



Obrázek 73: Návrh základní sítě bezbariérových pěších tras města Most

Následují série obrázků z dopravního průzkumu, při kterém byla procházena a posuzována celá navržená síť bezbariérových tras a které svými vlastnosti nevyhovují alespoň jedné skupině osob vyžadující bezbariérový přístup.



Obrázek 74: Přístup k tramvajovým zastávkám MHD Souš



Obrázek 75: Pěší trasa v ulici Slovanská, vazba na zastávky MHD Autodrom



Obrázek 76: Pěší trasa podél ulice SNP a Pod Širokým vrchem



Obrázek 77: Trasa v ulici V Rokli



Obrázek 78: Trasa v ulici Zahražanská, chybějící úsek chodníku



Obrázek 79: Lokalita MŠ U Cáčovny



Obrázek 80: Přejech na ulici U Stadionu; nevhodné směřování signálního pásu



Obrázek 81: Lokalita ulice Jána Kollára



Obrázek 82: Křížení pěší trasy podél ulice Josefa Skupy a komunikace vnitrobloku; správné, ale nepochopitelné



Obrázek 83: Trasa podél ulice Žatecká; obruby



Obrázek 84: Nevyhovující délka přechodu na ulici Josefa Skupy v křižovatce s třídou Budovatelů



Obrázek 85: Potenciální pěší trasa přes ulici třída Budovatelů, zastávky MHD 1. náměstí



Obrázek 86: Potenciální pěší trasa od ulice Františka Halase k ulici Petra Jilemnického



Obrázek 87: Nevyhovující podmínky pěší dopravy v lokalitě Rudolice, náměstí Svobody



Obrázek 88: Pěší trasa podél ulice U Stadionu

9.2.3 OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI A ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVOSTI PĚŠÍCH TRAS

Důležitá je realizace navržené základní sítě bezbariérových pěších tras – viz obr. 73. Prioritou je dokončení trasy z míst s nejvyšší hustotou zalidnění (viz obr. 72) do centra města, kde je vysoká hustota cílů pěších tras (úřady, banky, kulturní a sportovní objekty). Jedná se o trasu Velebudická – Lipová – 1. Máje – Pod Šibeníkem – J. z Poděbrad – Bělehradská – U Stadionu, logicky s větvemi ve frekventovaných ulicích J. Průchy a Radniční.

Již několik let probíhá na území města cílená přestavba nebezpečných přechodů pro chodce a doplnění jejich osvětlení s přednostním řešením v místech vysoké koncentrace pěších a na trasách do školských zařízení. Potřebné je rovněž vycházet ze statistických údajů dopravních nehod s účastí chodců.

Do ročních plánů oprav komunikací navrhujeme zařadit ve vyšší míře opravy povrchů chodníků. Zároveň musí být nahrazeny zbývající nevyhovující obrubníky (např. ul. Žatecká u napojení firmy Keramost, a.s. - viz obr. 83).

Postupně jsou dle vývoje zátěže dopravou a stavu komunikací prováděny rekonstrukce křižovatek, a to buď samostatně, nebo v rámci rekonstrukcí ulic. Při těchto rekonstrukcích jsou řešeny přechody, které nevyhovují podle ČSN 736110.

Navrhujeme v rámci investic města realizovat dostavbu chodníků v komunikacích v lokalitách, kde nejsou a již zjevně chybí vlivem zvýšené frekvence pěších v důsledku růstu frekvence pohybu nebo dostavby bytových a obytných domů (městská část Zahražany a okrajové části města, např. Rudolice, Vtelno – viz obr. 77, 78, 87).

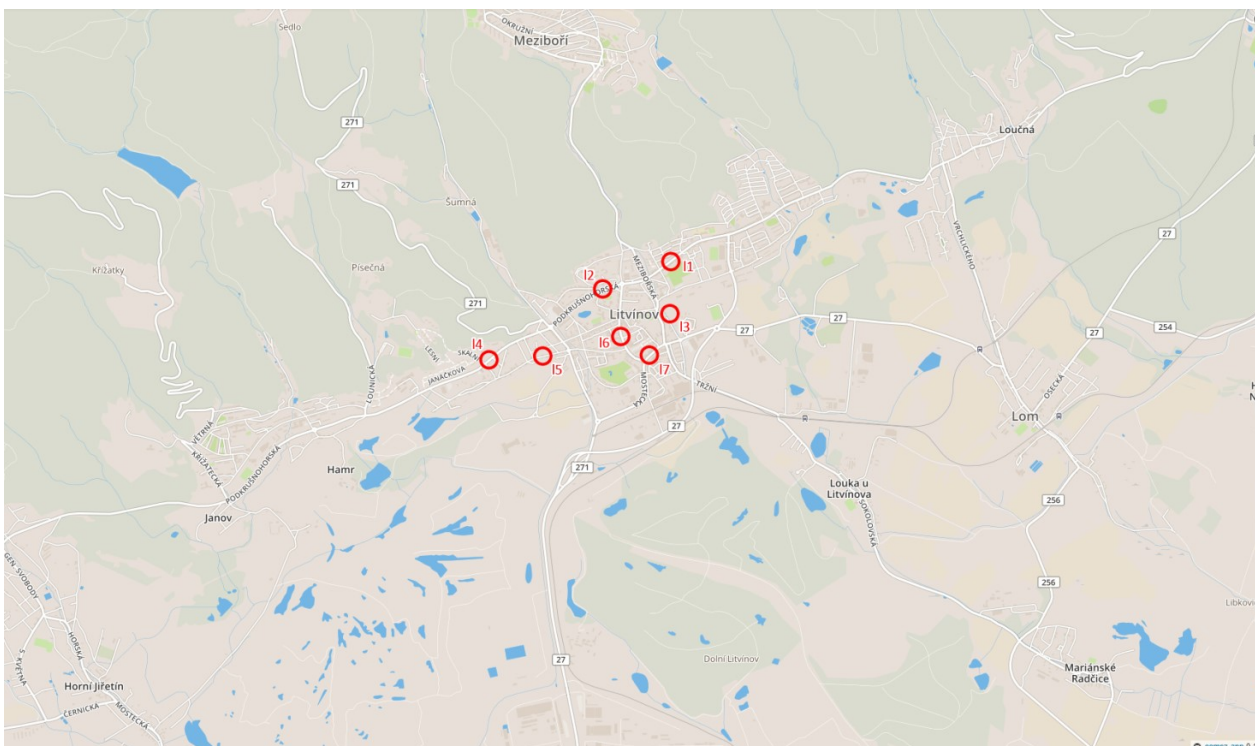
Problematika zastávek MHD a VHD je oběma městy a Dopravním podnikem měst Mostu a Litvínova řešena v zájmu zajištění bezbariérového přístupu cestujících i v zájmu motivování občanů k využívání udržitelných forem dopravy. Příkladem je realizace rekonstrukcí tramvajových zastávek na území města Mostu. Bezbariérová dostupnost zastávek veřejné dopravy včetně odpovídajících nástupních hran pro bezbariérový nástup do dopravních prostředků by měla být řešena systematicky dle významu jednotlivých lokalit (a tomu

odpovídajícímu využití zastávek veřejné dopravy), případně jako součást vhodných souvisejících investičních akcí (vyvolaných např. správci sítí, obnovou povrchu komunikací, v rámci modernizace tramvajové trati apod.).

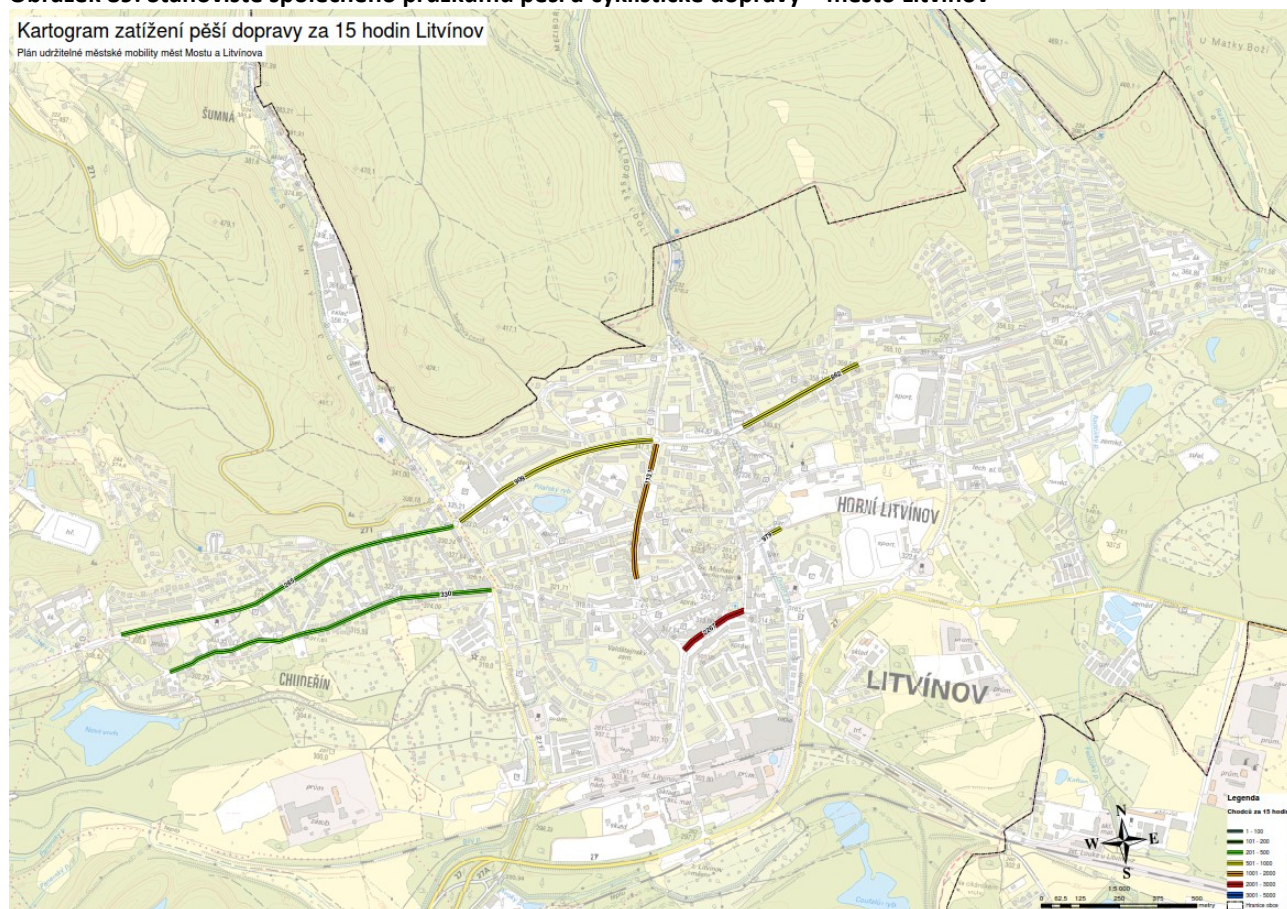
Ke zvýšení bezpečnosti pěších v obytných čtvrtích navrhujeme pokračovat ve zřizování zklidněných zón, což řeší kapitola 5.1.3.

9.3 MĚSTO LITVÍN

Průzkum intenzit pěší dopravy byl proveden v obou městech zároveň dne 22.6.2016. Ve městě Litvínov bylo dohodnuto celkem 7 lokalit, na kterých byla v době od 5:00 do 20:00 sčítána pěší doprava na chodníku i případně i na komunikaci (obousměrně).

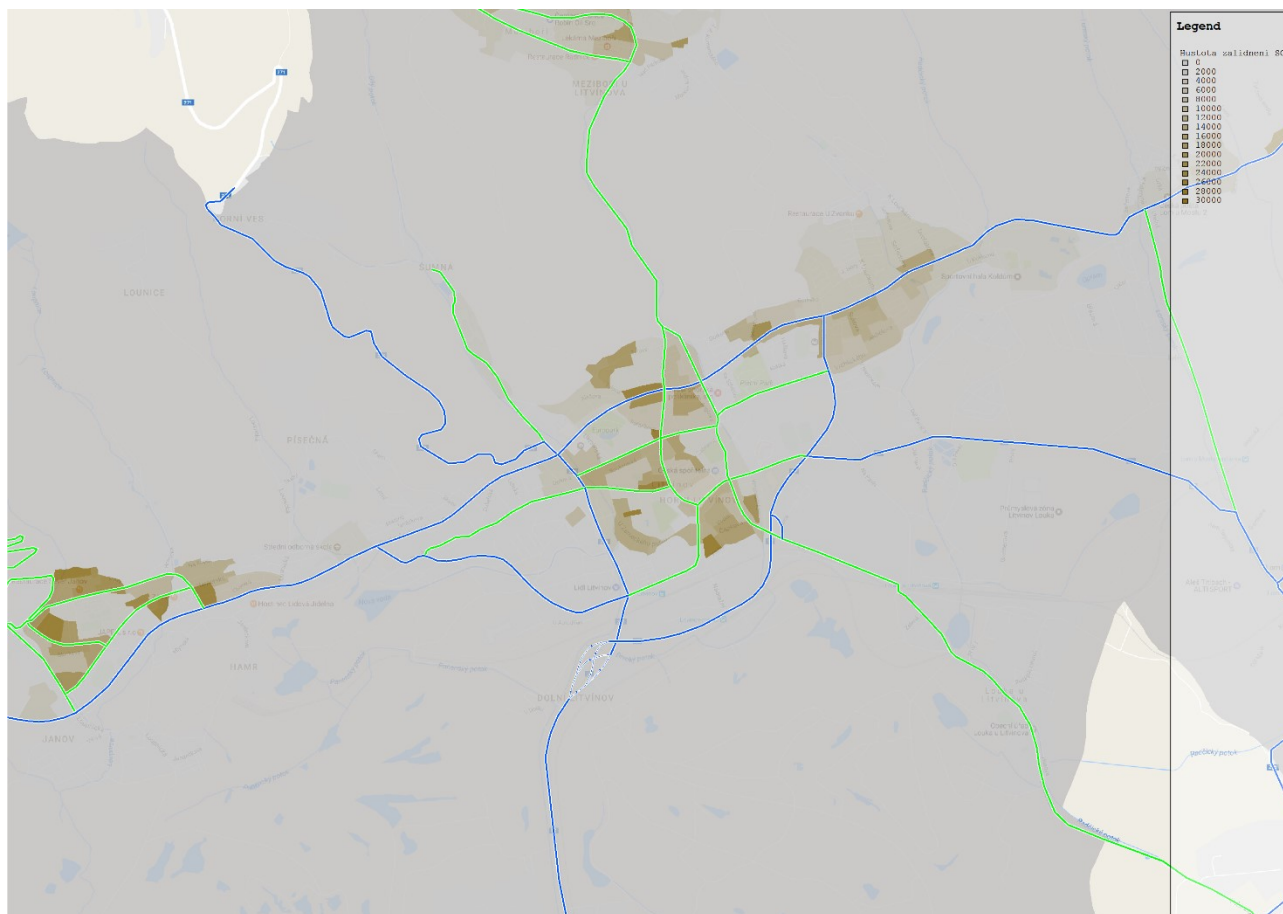


Obrázek 89: Stanoviště společného průzkumu pěší a cyklistické dopravy – město Litvínov



Obrázek 90: Kartogram zatížení pěší dopravy ve městě Litvínov, intenzity za 15 hodin průzkumu

Hustota zalidnění sčítacích obvodů (zdroj: ČSÚ, data k 1. 1. 2011), vztažená k ploše daného statistického obvodu je patrná z následujícího obrázku a vyjadřuje koncentraci obyvatel na 1 km². Tato orientační mapa umožňuje lépe a efektivněji vytvářet síť bezbariérových tras tam, kde je koncentrace obyvatel nejvyšší. Obrázek jasně ukazuje silnější koncentraci obyvatel v centrální oblasti města a vysokopodlažní zástavbě Janov, Máj a obytná zástavba směrem na jih od Náměstí Míru.



Obrázek 91: Hustota zalidnění sčítacích obvodů s promítnutím ZÁKOS – Litvínov

9.3.1 VÝZNAMNÉ LOKALITY A CÍLE OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

Všechny uvedené lokality jsou zaneseny do podkladu pro síť pěších bezbariérových tras tak, aby bylo jednoznačné, které lokality mohou být navrženou kostrou dostupné daným skupinám osob.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A PARKOVÉ PLOCHY

Významná veřejná prostranství:

- náměstí Míru, navazující ulice Kostelní s přechodem východním směrem do Voigtových sadů, Masarykovo náměstí
- pěší prostory podél ulic Mostecká, Valdštejská s pokračováním směrem k zámku a Zámeckému parku
- pěší prostory podél ulice 9. května, včetně ploch tramvajových zastávek
- vnitřní prostor městského bloku „Fajle“.

Významné parkové plochy:

- Park Nové Záluží
- Zámecký park,
- Voigtovy sady
- Pietní park
- Europark.

TURISTICKÉ A KULTURNÍ CÍLE

- Areál Loučky - K Loučkám 1700
- Attic music club Litvínov - Ukrajinská 283

- budova bývalé radnice - Smetanova 40
- CITADELA - Podkrušnohorská 1720
- Docela velké divadlo - Rooseveltova 279
- Městská Galerie Radniční sklípek - Smetanova 39
- hudební klub Ponorka - Podkrušnohorská 1720
- kaple bratrství a barokní fara - Masarykovo nám. 38
- Koldům - Koldům 1580
- kostel sv. Michaela archanděla - Masarykovo nám. 38
- městská knihovna Litvínov - Soukenická 982
- Music bar Půda - Gorkého 1599
- Obelisk - u vstupu do Zámeckého parku z náměstí Míru
- Podkrušnohorské technické muzeum - Most-Kopisty, bývalý důl Julius III
- Pomník obětem tragédie v dole Pluto II – západně od SOŠ Schola Humanitas
- Rudý dům - Chudeřínská 94
- Smetanova ulice, secesní domy - Smetanova ulice
- socha Hercula zv. Samson a sloup Nejsvětější Trojice - Voigtovy sady
- Valdštejská kaple - pietní park v Žižkově ulici
- vodní nádrž Janov - poblíž obecních částí Loupnice a Křížatky (vodní nádrž jako turistický cíl?)
- Voigtovy sady - navazují na zadní trakt kostela sv. Michaela archanděla
- Zálužská tvrz - areál Chemopetrolu (omezeně přístupné)
- Zámecký park - jihozápadně od zámku Litvínov
- zámek Janov - Loupnická (nepřístupné?)
- zámek Litvínov - Mostecká 1

SPORT A REKREACE

- Bowling centrum - Vinohradská 875
- dětské hřiště Gorkého - jihozápadně od MŠ Gorkého
- dětské hřiště K. Světlé - západně od Krušnohorské polikliniky, K. Světlé
- dětské hřiště Křížatecká - východně od domova pro seniory
- dětské hřiště Luční - severovýchodně od ZŠ a MŠ Janov (Přátelství 160)
- dětské hřiště Mládežnická - východně od ZŠ Hamr (Mládežnická 220)
- dětské hřiště Podkrušnohorská - severozápadně od Pietního parku, Podkrušnohorská
- dětské hřiště Sukova - jižně od pošty Litvínov 6
- dětské hřiště Tylova - jižně od ZŠ a MŠ Tylova
- dětské hřiště Valdštejská - severně od Factory Gym
- dětské hřiště Voigtovy sady - Voigtovy sady, Zahradní
- dětské hřiště Zámecký park - jižně od Gymnázia, Zámecký park
- Europark - západně od ZŠ speciální (Šafaříkova 991)
- Factory Gym - Valdštejská 2117
- fitness centrum Flora - Rooseveltova 376
- Fitness club - S. K. Neumanna 1598
- fitness Dynamic - Hamerská 262
- fotbalový stadion Lomská - Jiráskova 2096
- hřiště národní házené (SSZŠ/SPORTaS) - Podkrušnohorská 1677, součást SSZŠ
- koupaliště (Koldům/SPORTaS) - Podkrušnohorská 100
- Pietní park - mezi ulicemi Podkrušnohorská a Žižkova, Krátká
- plavecký bazén (SPORTaS) - Ukrajinská 2051
- rekreační plocha Nové Záluží - mezi obecními částmi Chudeřín a Hamr
- skatepark Litvínov - severně od fotbalového stadionu Lomská, Jiráskova 2096
- sportovní areál Kopisty - Hamerská 166
- sportovní hala (Koldům/SPORTaS) - U Koldomu 1689
- sportovní hala (gymnázium/SPORTaS) - Studentská 758

- sportovní hala Tenba - Ruská 2167
- sportoviště (SPORTaS) - U Koldomu 2049
- tenisové dvorce (SPORTaS) - ulice Podkrušnohorská, západně od zastávky MHD Litvínov 3. ZŠ
- venkovní posilovna u altánu Hamr
- WACL - Horská 296
- zimní stadion Ivana Hlinky - S. K. Neumanna 1598

INSTITUCE A SPOLKY

- Domov pro seniory - Křížatecká 16
- Domov pro seniory - Žižkova 151
- Domovy sociálních služeb - Husova 104
- Domovy sociálních služeb - Zátíší 177
- finanční úřad - U Zámeckého parku 948
- gymnázium T. G. Masaryka - Studentská 640
- Hasičský Záchranný Sbor - Podkrušnohorská 251
- Komunitní centrum Litvínov - Janovská 122
- Krušnohorská poliklinika - Žižkova 151
- MC Klubíčko - Studentská 750
- Městská policie - Vodní 871
- Městský úřad - náměstí Míru 11/12
- Městský úřad - Tržní 2042
- Městský úřad - Vodní 871
- MŠ - Bezručova 1712
- MŠ - Gorkého 1614
- MŠ - Masarykovo nám. 41
- MŠ Paraplíčko - Gluckova 136
- MŠ Sluníčko - Školská 104
- Nízkoprahové centrum Jaklík - Gluckova 233
- Partnerský spolek Litvínov - Mostecká 1
- Penzion pro seniory - Podkrušnohorská 1591
- Penzion pro seniory - U Bílého sloupu 2088
- Penzion pro seniory - Vodní 872
- Podkrušnohorská nemocnice následné péče - Podkrušnohorská 638
- Policie ČR - Obvodní oddělení, Hamr - Přátelství 157
- Policie ČR - Vodní 871
- Pošta Litvínov 1 - náměstí Míru 13
- Pošta Litvínov 3 - Chudeřínská 159
- Pošta Litvínov 4 - Valdštejská 2100
- Pošta Litvínov 6 - Podkrušnohorská 1041
- Pošta Litvínov 7 - Záluží 1
- Pošta Litvínov 8 - Hamerská 258
- SOŠ Hamr - Mládežnická 236
- SOŠ pro ochranu a obnovu životního prostředí, Schola Humanitas - Ukrajinská 379
- Sportovní soukromá ZŠ - Podkrušnohorská 1677
- Úřad práce - Ke Střelnici 167
- Úřad práce - U Zámeckého parku 2000
- Ústav sociální péče - Zátíší 177
- ZŠ a MŠ Janov - Gluckova 101
- ZŠ a MŠ Janov - Přátelství 160
- ZŠ a MŠ Ruská - Ruská 2059
- ZŠ a MŠ Tylova - Tylova 2085
- ZŠ a MŠ Čapkova – Čapkova 2035

- ZŠ Hamr - Mládežnická 220
- ZŠ s rozšířenou výukou jazyků a MŠ - Ladova 1676
- ZŠ s rozšířenou výukou jazyků a MŠ - Podkrušnohorská 1589
- ZŠ speciální - Šafaříkova 991
- ZUŠ - Podkrušnohorská 1720
- Zvláštní škola - U Bílého sloupu 510

FIRMY A OSTATNÍ

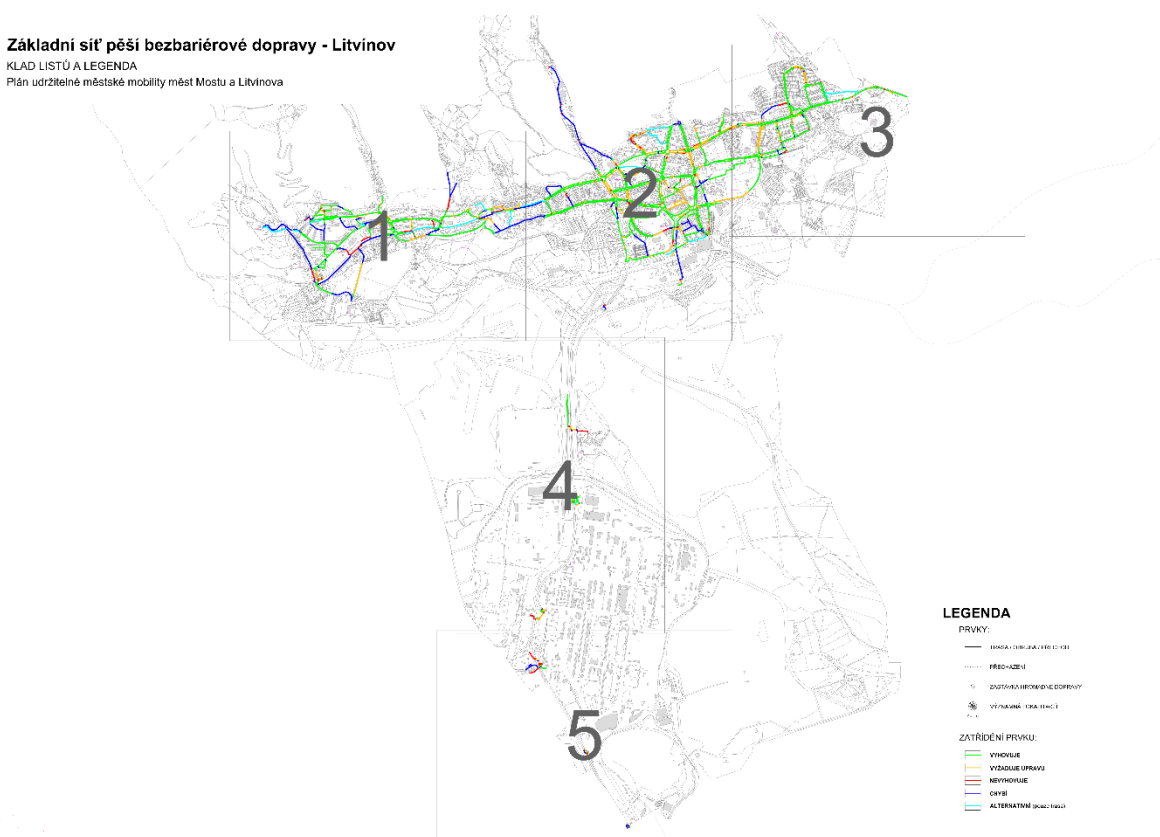
- lékaři a ordinace (7x) - U Zámeckého parku 949
- lékaři a ordinace (9x) - Hamerská 257
- Lékařská pohotovostní služba - U Bílého sloupu 2088
- poliklinika Paracelsus - Záluží 1
- GynL a SlaM, centrum služeb - Ruská 406
- Business Centre - Jiráskova 413
- Centrum celoživotního vzdělávání - Čapkova 2137
- Bohemia Müller (100-199 zam.) - Loupnická 139 (pouze sídlo)
- Unipetrol/ČESKÁ RAFINÉRSKÁ (500-999 zam.) - Záluží 2
- DORA Services (100-199 zam.) - Záluží 182 (areál dolu Hlubina)
- Euro Support Manufacturing Czechia (100-199 zam.) - Záluží 1
- JAPEK (200-249 zam.) - Podkrušnohorská 210 (adresa sídla, výroba vedle)
- Primed Halberstadt CZ (100-199 zam.) - Na Pavlu 2157
- Technické služby (100-199 zam.) - S. K. Neumanna 1521
- UNIPETROL DOPRAVA (250 - 499 zam.) - Růžodol 4
- UNIPETROL RPA (1500-1999 zam.) - Záluží 1

9.3.2 ZÁKLADNÍ SÍŤ PĚŠÍ BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY

Celkový rozsah navržených pěších tras města Litvínov pak činí 58,1 km. Trasy jsou zakresleny na podkladu technické mapy, poskytnuté městským úřadem.

Tabulka 25: Rozdělení základní sítě pěší bezbariérové dopravy dle prvku a jeho zatřídění – Litvínov

ZATŘÍDĚNÍ prvku	TRASA	z toho	PŘECHOD	MÍSTO	ZASTÁVKA MHD
	[km]	OBRUBA	pro chodce	pro přecházení	[-]
		[-]	[-]	[-]	[-]
VYHOVUJE	31,6	264	120	138	20
VYHOVUJE S ÚPRAVAMI	10,3	288	19	54	46
NEVYHOVUJE	2,7	201	19	13	25
CHYBÍ	9,7		12	32	
ALTERNATIVNÍ	3,7				
Σ	58,1	753	170	237	91



Obrázek 92: Návrh základní sítě bezbariérových pěších tras města Litvínov
 Následující série obrázků z dopravního průzkumu, při kterém byla procházená a posuzována celá navržená síť bezbariérových tras a které svými vlastnosti nevyhovují alespoň jedné skupině osob vyžadující bezbariérový přístup.



Obrázek 93: Přechod pro chodce u zastávky MHD Záluží, zdravotní středisko



Obrázek 94: Tramvajová zastávka MHD Záluží Chemopetrol



Obrázek 95: Pěší trasa na tramvajovou zastávku Záluží Chemopetrol



Obrázek 96: Nástupiště a pěší trasa tramvajové zastávky Záluží Petrochemie



Obrázek 97: Ukončená chodníku na ulici Dvořákova u ZŠ



Obrázek 98: Pěší trasa v ulici Gorkého u MŠ



Obrázek 99: Trasa od ulice Valdštejnská do sídliště Tylova



Obrázek 100: Ukázka stavu chodníku v sídlišti Tylova



Obrázek 101: Nevyhovující řešení signálních pásů, zastávka MHD Chudeřín



Obrázek 102: Trasa podél ulice Žižkova, prostor Podkrušnohorské polikliniky



Obrázek 103: Pěší trasa podél ulice U Zámeckého parku k ulici Mostecká



Obrázek 104: Pěší trasa v ulici Jandečkova, pohyb chodců na komunikaci



Obrázek 105: Pěší trasa podél ulice Podkrušnohorská v lokalitě Chudeřín



Obrázek 106: Pěší trasa v ulici Luční, pokračování v komunikaci

9.3.3 OPATŘENÍ PRO ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI A ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVOSTI PĚŠÍCH TRAS

Důležitá je realizace navržené základní sítě bezbariérových pěších tras – viz obr. 92. Prioritou je dokončení tras vedených po ul. Podkrušnohorská, případně souběžně s ní, neboť tyto trasy propojují většinu sídelních celků celého města. Dále je ze zřejmých důvodů vhodné pozornost věnovat přednostně trasám procházejícím centrem města či bezprostředně navazujícím na zastávky či terminály veřejné dopravy.

Problematika zastávek MHD a VHD je oběma městy a Dopravním podnikem měst Mostu a Litvínova řešena v zájmu zajištění bezbariérového přístupu cestujících i v zájmu motivování občanů k využívání udržitelných forem dopravy. Příkladem je realizace rekonstrukcí tramvajových zastávek na území města Mostu. Bezbariérová dostupnost zastávek veřejné dopravy včetně odpovídajících nástupních hran pro bezbariérový nástup do dopravních prostředků by měla být řešena systematicky dle významu jednotlivých lokalit (a tomu odpovídajícímu využití zastávek veřejné dopravy), případně jako součást vhodných souvisejících investičních akcí (vyvolaných např. správci sítí, obnovou povrchu komunikací, v rámci modernizace tramvajové trati apod.).

9.4 SHRNUTÍ

Při detailním průzkumu bezbariérové sítě byly zjištěny některé drobné nedostatky, které se často opakují, ale i nedostatky závažnějšího charakteru, kterým je potřeba věnovat zvýšenou pozornost.

Nedostatkem závažného charakteru jsou zejména „obruby“ hodnocené jako „nevyhovuje“. Nevyhovující obruby mohou některým skupinám hendikepovaných obyvatel, znemožnit anebo ztížit přístup k celým úsekům tras, které jsou těmito obrubami vymezeny. Obecně však lze říci, že zásadním nedostatkem navržené bezbariérové sítě je jakýkoli objekt, klasifikovaný jako „nevyhovující“.

Jako méně zásadní, avšak často se opakující chybu považujeme upřednostňování vozidel při vjezdu na soukromé parcely, v podobě lokálního snížení nivelety chodníku. Tento případ je podle „Observatoře bezpečnosti silničního provozu“ pojmenován jako „zvlněný chodník“ a je označován jako závada. Hlavním důvodem je zejména riziko v zimním období, kdy nejsou díky sněhové pokrývce sklony zřetelně vidět a v období vznikajících náledí jsou tyto kluzné plochy velmi rizikové nejen pro bezbariérové skupiny, ale i ostatní uživatele těchto pěších tras. U mnohých vjezdů navíc často chybí varovný pás pro zrakově hendikepované (viz. Obrázek 18) a obruba chodníku pak plynule přechází ve vozovku (v delším úseku je taková trasa považována jako nevyhovující).

V návaznosti na problematiku „zvlněných chodníků“ se ojediněle mohou vyskytovat ještě méně vhodná řešení v podobě úplného přerušení chodníku. Tato místa se pak stávají ve většině případů místem pro přecházení, která pro zrakově hendikepovanou skupinu pěších bývají často nevhodně až zmateně hmatově označena.

Metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. připouští lokální překážky v podobě městského mobiliáře, staveb pro reklamu apod., avšak pokud lze jakémukoli lokálnímu omezení průchozího prostoru snadno předejít, je vhodné se tomu vyvarovat (např. popelnice, mobilní reklamní plochy apod.). Dalším příkladem lokálního omezení průchozího prostoru jsou hůře odstranitelné překážky v podobě předzahrádek, nebo také automobily, které jejich majitelé nechávají stát před vjezdem do garáží. Tyto vozidla pak mohou v některých případech zcela zablokovat průchozí prostor.

Přednostní kroky při kompletaci pěší bezbariérové sítě by měly být směřovány především na prvky, které byly při klasifikaci navržených bezbariérových tras zařazeny do kategorie „nevyhovuje“, popř. „chybí“.

10. DOPRAVNÍ MODEL

Model dopravy je proveden v rozsahu potřebnosti této dokumentace. Jedná se o analytický nástroj k posouzení a hodnocení dat a návrhů, umožňující tvorbu různých dopravních situací/modelů. Bez nich se dá jen obtížně kvalitně posoudit navrhovaná řešení a jejich dopady do změny dopravního zatížení a celkové výkonnosti komunikačního skeletu nebo tras veřejné dopravy. Předností dopravního modelu je pak možnost posuzování jednotlivých etap rozvoje, zejména pak účinky na celkovou dopravní situaci města. Jedná se o kapacitně závislou modální makrosimulaci dopravy, jejíž vnitřní struktura umožňuje vzájemnou interakci mezi jednotlivými dopravními módy a také modelovými časy.

10.1 VNITŘNÍ STRUKTURA MODELU

Vnitřní struktura dopravního modelu je dána zadáním smlouvy o dílo a technickými možnostmi dopravně-plánovacího software OmniTRANS (verze 6.0.26). Dopravní model je tvořen několika vzájemně propojenými základními prvky, které jsou podrobněji popsány v následujících kapitolách.

10.1.1 DOPRAVNÍ OBLASTI A ZONÁLNÍ DATA

Vnitřní členění dopravních oblastí měst Mostu a Litvínova je prioritně zvoleno dle metodiky statistických obvodů ČSÚ tak, aby byla zajištěna dlouhodobá kompatibilita dat při využívání údajů SLDB a aby byla zabezpečena kontinuita s případnými budoucími modely. Mimo dopravní oblasti jsou v modelu dále obsaženy bodové zdroje dopravy, kterými jsou podniky, školy, obchodní centra apod. Tato nutnost vychází z předpokladu, že členění na SO je dáno počtem obyvatel. Území s nižší hustotou rezidentů, kterými jsou například průmyslové oblasti, jsou významně větší, než je zvolená podrobnost zón rezidentních. Vnější území, které navazuje na dojednanou oblast zpracování, je pro potřeby dopravního modelu členěno v detailu obcí.

Zonální data slouží jako podklad pro tvorbu matic přepravních vztahů. Jedná se o podrobné informace o obyvatelích dle jednotlivých dopravních oblastí z ČSÚ (počet obyvatel, počet seniorů, počet ekonomicky aktivních obyvatel, počet studentů dle jednotlivých stupňů školní soustavy apod.), informace o počtech zaměstnanců z databáze ARES a další doplňující informace z výročních zpráv samostatných právních subjektů, které nejsou dostupné na veřejných informačních webech městské a státní správy.

10.1.2 DOPRAVNÍ SÍŤ

Dopravní síť je v projektu provedena jako hypersíť. Jedná se o základní dopravní síť prostupující napříč jednotlivými zatěžovacími variantami, přičemž umožněny jsou její lokální úpravy, které jsou pro danou zatěžovací variantu specifické. Prostřednictvím hypersítě je možné vzájemně porovnávat jednotlivé zatěžovací varianty a současně propojit zonální data s dalšími základními prvky dopravního modelu.

Samotná síť je tvořena liniemi, které obsahují informace o rychlosti a kapacitě a dopravních omezeních pro jednotlivé druhy dopravy a modelové časy. Linie představují silnice I., II. a III. třídy a vybrané místní komunikace a dále pak komunikace určené výhradně pro pěší a kolejovou dopravu a smíšené komunikace. Linie doplňují uzly, které na dopravní síti představují křižovatky a které jsou definovány svým typem a způsobem organizace dopravy. Modelovou síť dále doplňují zastávky a linky VHD a MHD, u kterých je definována vozová kapacita, jízdní řád a frekvence.

10.1.3 DOPRAVNÍ MÓDY

Model dopravy je proveden pro dopravní módy IAD, VHD a pěší dopravu. Individuální automobilová doprava je souhrnně tvořena osobní a nákladní dopravou dohromady. Mód veřejné hromadné dopravy je tvořen submódy autobusové a tramvajové dopravy, s překlopením do modu pěší dopravy. Výsledkem jsou pak dva dílčí modely IAD a VHD.

Oba dílčí modely jsou vzájemně propojeny prostřednictvím hypersítě a programových úloh, které simulují dopravní chování cestujících (volba dopravního prostředku, výběr trasy, výběr zastávky, výběr linky apod.) a které byly vytvořeny speciálně pro podmínky měst Mostu a Litvínova. Modelová poptávka po jednotlivých dopravních prostředcích, tzv. dělba přepravní práce (modal split), byla zahrnuta do programových úloh a její hodnoty byly určeny na základě anketního průzkumu domácností, směrových a křižovatkových

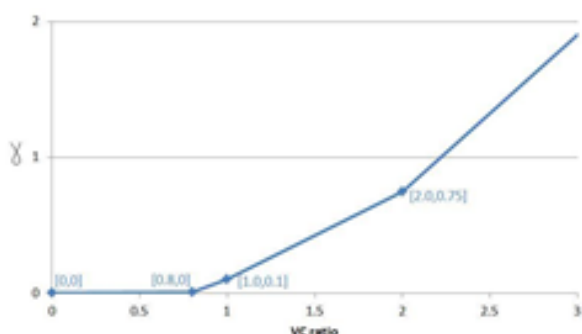
průzkumů a odborných odhadů budoucího vývoje. Jedná se o statický modal split, jež byl pro současný a výhledový stav projednán na společných setkáních s řídicí skupinou.

10.1.4 PŘEPRAVNÍ VZTAHY A OBJEMY, MODELOVÝ ČAS

Přepravní vztahy jsou v dopravním modelu zapsány v maticích. Každá matice reprezentuje množství cest vykonaných mezi zdrojem a cílem dopravy (přepravní vztahy). Dopravní model obsahuje dvě základní matice pro oba dílčí modely, přičemž obě matice obsahují objem cest za 24 h a jejich vzájemná interakce je zajištěna prostřednictvím programových úloh. Objem IAD činí 199,1 tisíc cest/24 hodin, objem MHD pak 58,6 tisíc cest/24 hodin běžného pracovního dne. Celodenní objemy přepravních vztahů jsou dále využity pro tvorbu kratších modelových časů, nutných pro kapacitně závislé modelování. U IAD představuje období špičkové hodiny 8% podíl z celodenních objemů cest.

V případě MHD je vycházeno z průběhu parametrů zatěžovací funkce, zohledňující kapacitu vozidel.

Průběh parametrů zatěžovací funkce je znázorněn na následujícím obrázku.



Poznámka:

VC – využití nabídky

L – obsazení (počet cestujících)

Cseated – kapacita sedících

Ccrush – celková kapacita

γ – odpor ve vztahu k využití nabídky, např. VC ratio 1 = přibližně pouze sedící

10.2 TVORBA MODELU, KALIBRACE A VALIDACE

Tvorba základní, tzv. nulové varianty vycházela ze zonálních dat a dopravního chování získaného z ankety domácností a řídila se pravidly tzv. čtyřkrokového cestovního modelu (zajišťují programové úlohy), při které docházelo k průběžné kalibraci. Kalibrace byla zajišťována prostřednictvím kontrolních bodů, které obsahují objemy vozidel a cestujících a které byly převzaty z provedených dopravních průzkumů a dalších dostupných zdrojů (ŘSD, starší dopravní průzkumy, odbavovací systém VHD apod.).

Validací se rozumí takový kalibrovaný stav modelu dopravy, jehož objemy generované dopravy se v místech s kontrolními body pohybují v přípustných mezích, daných měřeními v terénu. K validaci těchto míst byla využita kontrolní formule GEH statistic, která má oporu v zahraničních technických předpisech pro validaci dopravních modelů (Design Manual for Roads and Bridges – UK).

Pro přijetí modelu je zvolena přípustná hodnota GEH ≤ 5 na 85% kalibračních bodů. Zbýlých 15 % se musí pohybovat v rozmezí hodnot >5 a ≤ 10 .

Pro kalibraci modelu IAD bylo použito 90 kontrolních míst (viz. Obrázek 107), z toho je řádně nakalibrováno 92 % a zbylých 8 % se pohybuje v přípustných mezích. Pro kalibraci modelu VHD bylo použito 42 kontrolních míst (viz. Obrázek 108), z toho je řádně nakalibrováno 90 % a zbylých 10 % se pohybuje v přípustných mezích.

Zvolené přípustné hodnoty byly dodrženy a dopravní model lze považovat za validní. Vzniká tak tzv. nulová varianta, která se stává výchozím podkladem pro další rozvojové a zatěžovací stavy.

GEH - IAD

countnr	load	count	GEH	countnr	load	count	GEH	countnr	load	count	GEH
4	9661	9639	0	65	5951	5899	1	724	6106	6105	0
5	9975	9606	4	66	1059	1064	0	725	7824	7643	2
6	6554	6308	3	67	1088	1087	0	726	8641	8664	0
7	5977	6083	1	70	4502	4455	1	727	8269	8241	0
8	5718	5245	6	71	4184	4147	1	728	7320	6991	4
9	4845	5094	4	74	3715	3814	2	730	3083	2841	4
10	754	753	0	75	4039	4194	2	731	2681	2635	1
11	736	727	0	395	3439	3322	2	732	2588	2586	0
12	2175	2351	4	396	4193	4118	1	735	3729	3618	2
13	4164	4015	2	405	9587	9562	0	736	4270	4161	2
14	7942	8035	1	406	7432	7416	0	749	5514	5370	2
15	8904	8652	3	421	7681	7825	2	750	3753	3736	0
18	3813	3707	2	422	8192	8052	2	751	6024	5676	5
19	4940	4806	2	431	3809	3917	2	752	6017	5511	7
36	10263	9950	3	432	3274	3446	3	753	5175	5280	1
37	8559	8905	4	465	5644	5600	1	754	4291	4405	2
38	6884	7175	3	466	4823	4816	0	755	8802	9046	3
39	7472	7110	4	477	5764	5765	0	756	9920	10162	2
42	171	177	0	478	5050	5055	0	763	9097	9364	3
43	171	184	1	491	6047	5951	1	764	12976	12201	7
44	2935	2835	2	492	6930	6876	1	765	9576	10000	4
45	2761	2835	1	537	2989	3038	1	766	7145	7294	2
46	5704	5756	1	538	1736	1752	0	767	5813	5569	3
47	5694	5756	1	587	3939	4500	9	768	6533	5853	9
50	7481	7309	2	588	4161	4500	5	769	8080	8257	2
51	8156	8246	1	715	8877	9017	1	770	8806	8104	8
54	6655	6685	0	716	9192	9098	1	780	3648	3700	1
55	5150	5289	2	717	7240	7178	1	781	3665	3700	1
58	3917	3896	0	718	6489	6477	0				
59	5921	5781	2	720	5844	5390	6				
64	5873	5848	0	723	6305	6391	1				

Obrázek 107: Report kalibračních bodů z nulové varianty modelu IAD, voz./24 h jednosměrně

GEH - VHD

linknr	load_BUS	count_BUS	GEH_bus	load_TRAM	count_TRAM	GEH_tram
96	23	24	0			
463418517	1070	1086	0			
463418627	309	332	1			
463418636	7580	7492	1			
463418887	300	298	0			
463418943	607	618	0			
463418973	59	62	0			
463419018	163	292	9			
463419049	831	808	1			
463419065	67	68	0			
463419114	28	26	0			
463419158				4439	4360	1
463419167				5321	6000	9
463419178				3878	3970	1
463419193	26	26	0			
463419318	2250	2310	1			
463419331	1375	1358	0			
463419358	3110	3258	3			
463419432				2010	2078	2
463419522	775	851	3			
463419569	10406	11418	10			
463419698	1285	1422	4			
463419747	1105	1086	1			
463419834	930	990	2			
463419901	4129	4178	1			
463420609	126	130	0			
463420891	110	110	0			
463421019	3072	3032	1			
463421177	1606	1626	0			
463421565	2519	2662	3			
463421593	20	20	0			
463421603	344	256	5			
463421632	761	740	1			
463421671	539	560	1			
463421685				2480	2542	1
463421689				6669	6888	3
463421692	2480	2550	1			
463421698	1306	1352	1			
463421717	453	464	1			
463421727	47	48	0			
463421937	0	37	9			
463421940				3093	3238	3

Obrázek 108: Report kalibračních bodů z nulové varianty modelu VHD, cestujících/24 h jednosměrně

11. VLIV DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Komplexní a koordinovaný přístup k řešení udržitelné mobility, synergie opatření v rámci návrhů IAD, včetně dopravy v klidu, veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy zcela jistě přinese v dlouhodobém horizontu pozitivní účinky do oblasti životního prostředí. Právě cílevědomé ovlivňování mobility směrem k udržitelným druhům dopravy, společně s naplňováním záměru čisté mobility umožní výraznější zlepšení podmínek života, včetně kvality životního prostředí.

Zlepšení kvality životního prostředí se v rámci navržených změn dotýká tří hlavních okruhů negativních vlivů dopravy, jedná se o emise výfukových a prachových částic, hluk a vibrace od těžkých nákladních vozidel a také zdržení v kapacitně závislých segmentech dopravy, což přináší nejen snížení spotřeby pohonných hmot a energií, ale současně přináší nižší společenské náklady. Převažující část z navržených infrastrukturních, dopravně-organizačních a provozních záměrů a opatření vychází ze snahy snížit negativní vliv dopravy na životní prostředí, a to především cíleným ovlivňováním dělby přepravní práce směrem k udržitelným druhům dopravy a čisté mobilitě.

11.1 POSOUZENÍ IMISNÍ ZÁTĚŽE DLE NÁVRHU UVAŽOVANÉHO ROZVOJE DOPRAVY

Posouzení imisní zátěže bylo provedeno modelovým výpočtem imisí pro Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova. Byly modelovány průměrné roční koncentrace PM_{10} (prašná frakce aerosolu < 10 μm), NO_2 (oxid dusičitý), CO (oxid uhelnatý), benzen a benzo(a)pyren podle doporučené metodiky MŽP „SYMOS'97“. Studie byla zpracována podle Metodického pokynu MŽP pro zpracování rozptylových studií.

Do modelování byly zahrnuty:

- *Průmyslové stacionární zdroje znečišťování ovzduší na území Ústeckého kraje*
- *Lokální topeniště na území okresu Most*
- *Silniční doprava na území měst Mostu a Litvínova (dle dopravního modelu)*

Podle výsledků modelování dochází v zájmovém území lokálně k překračování ročního imisního limitu pro PM_{10} (v Komořanech v okolí společností Severní energetická a.s., resp. United Energy, a.s.) vlivem kombinace průmyslového a dopravního zatížení dotčené lokality. Silniční doprava se podle výsledků modelování významně podílí na celkových imisích PM_{10} v zastavěných oblastech obou měst, v případě centra města Mostu se jedná o dominantní zdroj. Nejzatíženější je okolí ulice Teplické v Mostu (E442), kde byly modelovány koncentrace přes 35 $\mu g/m^3$.

Podle posouzení výsledků modelování může v zájmovém území lokálně docházet k překračování ročního imisního limitu pro NO_2 (okolí ulice Teplické v Mostě, Chanov). Doprava je i v tomto případě významným zdrojem, v okolí frekventovaných komunikací se jedná o zdroj dominantní (centrum města Mostu, okolí E442). Nejvyšších koncentrací NO_2 z dopravy bylo dosaženo v okolí ulice Teplická v Mostu (E442).

Modelování průměrných ročních koncentrací benzenu a benzo(a)pyrenu ukázalo, že u těchto znečišťujících látek na zájmovém území nedochází k překročení ročního imisního limitu, dominantní skupinou zdrojů jsou v tomto případě lokální topeniště.

V rámci studie byly rovněž vypočítány průměrné roční koncentrace CO, tyto hodnoty však nelze srovnávat se stanoveným imisním limitem pro maximální denní 8 hod. klouzavý průměr. Dle analýzy převahy jednotlivých modelovaných skupin zdrojů však vyplývá, že v případě této znečišťující látky je silniční doprava dominantním zdrojem na celém zájmovém území.

Při posouzení navrhovaných opatření rozvoje dopravy v obou městech a na základě dopravního modelu, nepředpokládáme do budoucna nárůst imisní zátěže vlivem dopravy v zájmovém území.

Jak uvádí analytická část plánu mobility, tak přepravní výkony v silniční dopravě vykazují do budoucna stoupající tendenci stejně jako stupeň automobilizace. S rostoucí spotřebou motorových paliv, respektive spotřebou energie v dopravě, tak dochází k růstu emisí skleníkových plynů. **Do budoucna však lze předpokládat, že vzhledem k trendu zvyšování energetické účinnosti vozidel se meziroční nárůst emisí CO_2 bude postupně snižovat v závislosti na rychlosti obnovy vozového parku a míře uplatnění alternativních paliv a pohonů.**

Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel, se budou postupně snižovat emise CO₂ u nově vyrobených vozidel jednotlivými výrobci, přičemž výchozí průměrná hodnota těchto emisí je 120 g/km. Cílem je dosažení průměrných emisí CO₂ ve výši 95 g/km v roce 2020. V roce 2009 přijala Evropská komise nový legislativní návrh na snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (KOM(2009)593). Výchozí hodnota je stanovena na 175 g/km v roce 2014 a cílová hodnota je 135 g/km v roce 2020.

Vývoj portfolia zdrojů energie pro dopravu však bude podmíněn především zdroji ropy, což bude dáno její aktuální cenou na světovém trhu, rychlostí obnovy vozového parku za nová vozidla schopná provozu na vysoko koncentrované směsi biopaliv s fosilními motorovými palivy, na čistá biopaliva a vozidla s alternativním pohonem, jako jsou vozidla s hybridním pohonem a vozidla poháněná elektrickým proudem. Míra jejich rozšíření tak bude záviset na ekonomické situaci společnosti.

11.2 POSOUZENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE DLE NÁVRHU UVAŽOVANÉHO ROZVOJE DOPRAVY

Obecně můžeme říci, že větší míra hlukové zátěže z dopravy ve vztahu k dotčené populaci je v denní době, avšak není překročen platný hygienický limit. V noční době dochází oproti tomu lokálně v malé míře (Most) ve vztahu k dotčené populaci k překračování platného hygienického limitu.

Pokud bychom hodnotili celkovou hlukovou zátěž, tak na souběžných komunikacích s tramvajovou dopravou bude hluková zátěž, a tudíž dopad na populaci, ještě o něco větší, než když jsou tyto dva druhy dopravy hodnoceny samostatně. Jedná se především o tř. Budovatelů v Mostě a o ul. Žižkova v Litvínově.

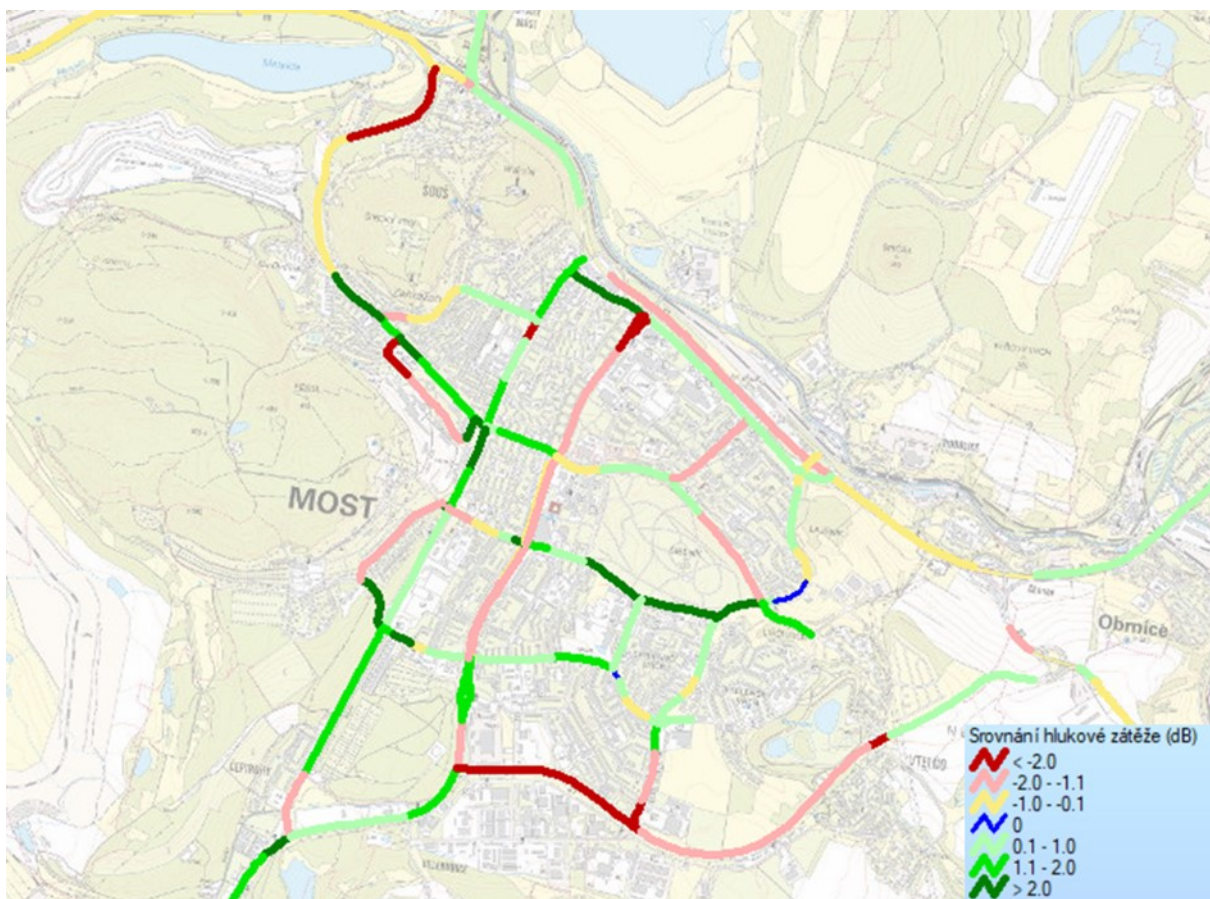
Z výsledků uvedených analytické části jsou patrné následující skutečnosti:

- 1) Celkový počet ovlivněných obyvatel hlukem je v Mostu téměř trojnásobný oproti Litvínovu. Tomu odpovídá i míra hlukové zátěže dotčené populace.
- 2) Dominantním zdrojem hlukové zátěže v obou posuzovaných lokalitách je silniční doprava. Ve městě Most došlo lokálně i k překročení hygienického limitu pro noční dobu.
- 3) Druhým významným zdrojem hlukové zátěže je tramvajová doprava a železniční doprava je až na třetím místě.
- 4) Vliv železniční dopravy v Litvínově je oproti Mostu jen minimální.
- 5) V Litvínově vykazuje tramvajová doprava lokálně vyšší míru hlukové zátěže než v Mostu.
- 6) Nejzatíženější lokality celkovým hlukem ve městě Most jsou:
 - *tř. Budovatelů*
 - *ul. Pod Lajsníkem*
- 7) Nejzatíženější lokality celkovým hlukem ve městě Litvínov jsou:
 - *ul. Podkrušnohorská v oblasti napojení ul. S. K. Neumanna*
 - *ul. Podkrušnohorská (úsek mezi ul. Tyrše a Fügnera – Skalní)*
 - *ul. Jiráskova (úsek Smetanova – Vinohradská)*

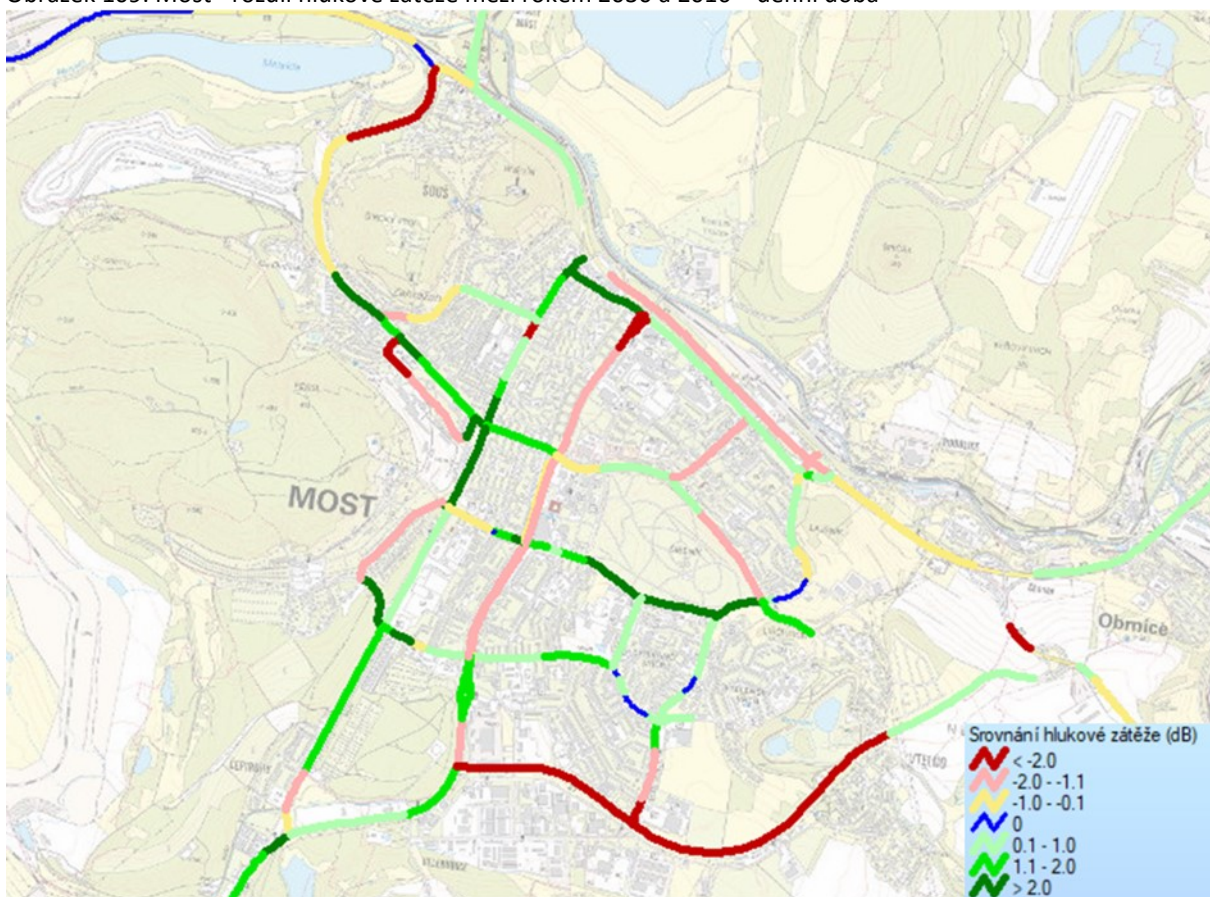
Jak v případě Mostu, tak i v případě Litvínova je dominantním zdrojem hlukové zátěže automobilová doprava a také částečně i tramvajová doprava. Železniční doprava má negativní vliv výrazně větší v Mostě než v Litvínově, kde je negativní vliv železniční dopravy oproti silniční a tramvajové prakticky zanedbatelný.

Z výsledků „Analýzy 2016“ vyplynulo, že dominantním zdrojem hlukové zátěže je automobilová doprava, a proto bylo srovnání stavu roku 2016 a výhledového stavu roku 2030 bylo provedeno právě pro automobilovou dopravu. Srovnání bylo provedeno formou výpočtu hlukové zátěže – emise komunikací vyhodnocené dle metodiky „VÝPOČET HLUKU Z AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY - MANUÁL 2011“ - Účelová publikace pro Ředitelství silnic a dálnic České republiky (RNDr. Miloš Liberko, ENVICONSULT Praha; Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, s.r.o., Praha - Praha, listopad 2011). Porovnání bylo provedeno nad dopravním kartogramem stavu roku 2016 a dopravním modelem výhledového stavu pro rok 2030 pouze na úsecích komunikací, kde byly v obou případech k dispozici dopravní intenzity.

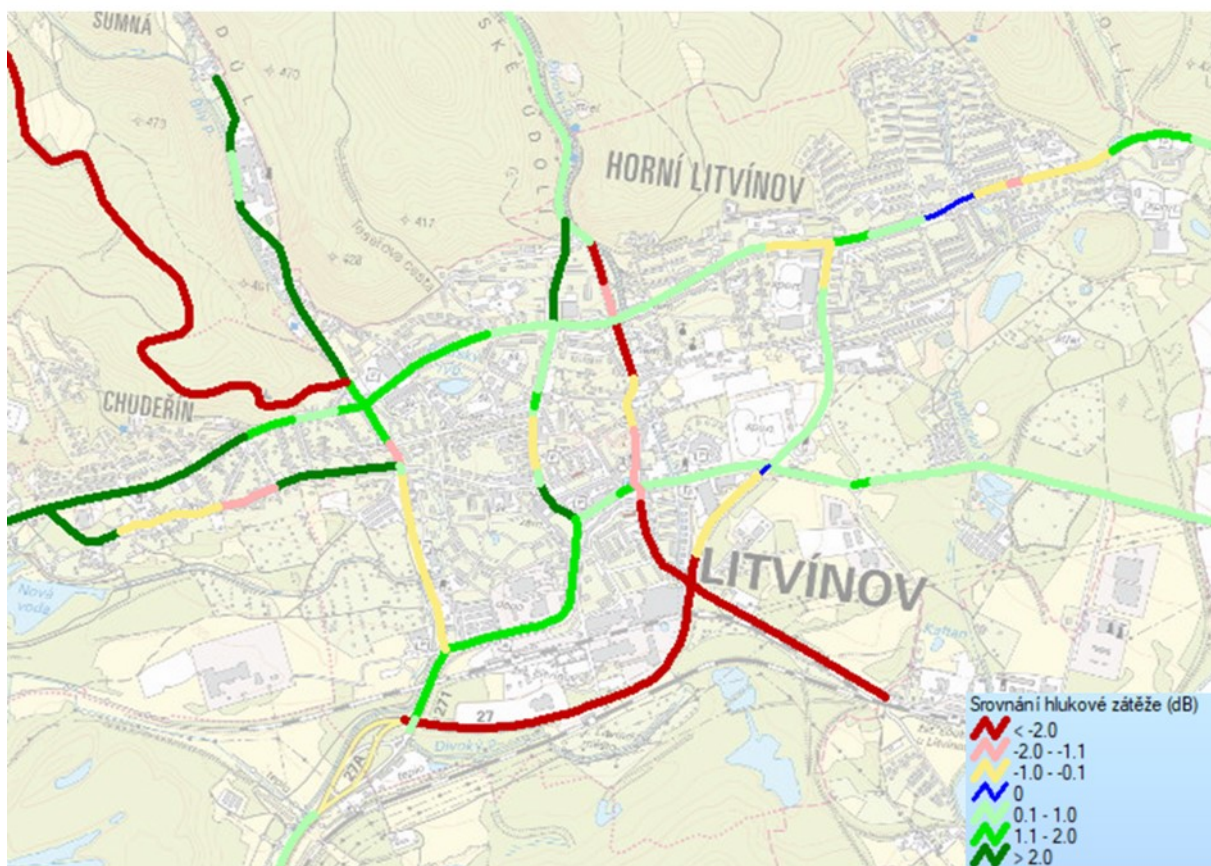
Výsledky srovnání jsou uvedeny na následujících obrázcích formou zobrazení nárůstu nebo poklesu hlukové zátěže zvláště pro denní a noční dobu pro Most a Litvínov.



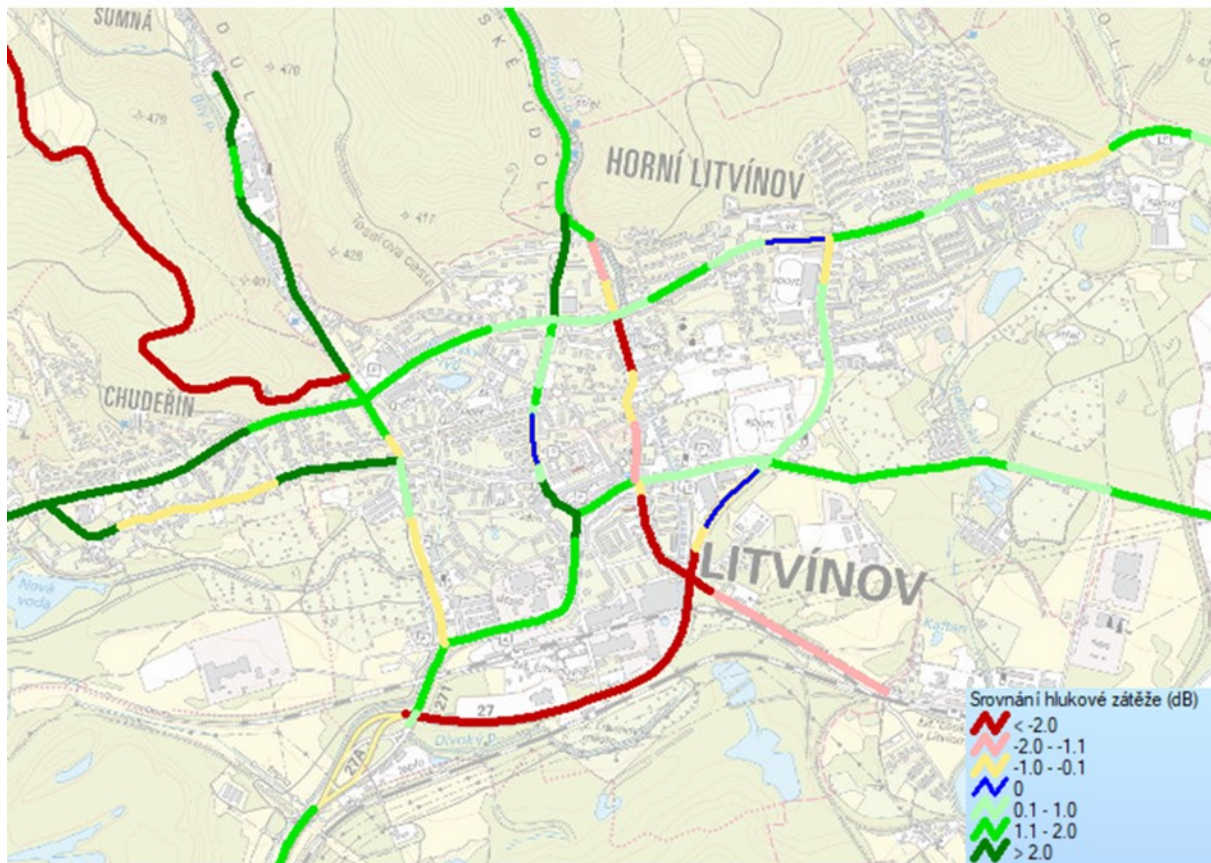
Obrázek 109: Most - rozdíl hlukové zátěže mezi rokem 2030 a 2016 – denní doba



Obrázek 110: Most - rozdíl hlukové zátěže mezi rokem 2030 a 2016 – noční doba



Obrázek 111: Litvínov - rozdíl hlukové zátěže mezi rokem 2030 a 2016 – denní doba



Obrázek 112: Litvínov - rozdíl hlukové zátěže mezi rokem 2030 a 2016 – noční doba

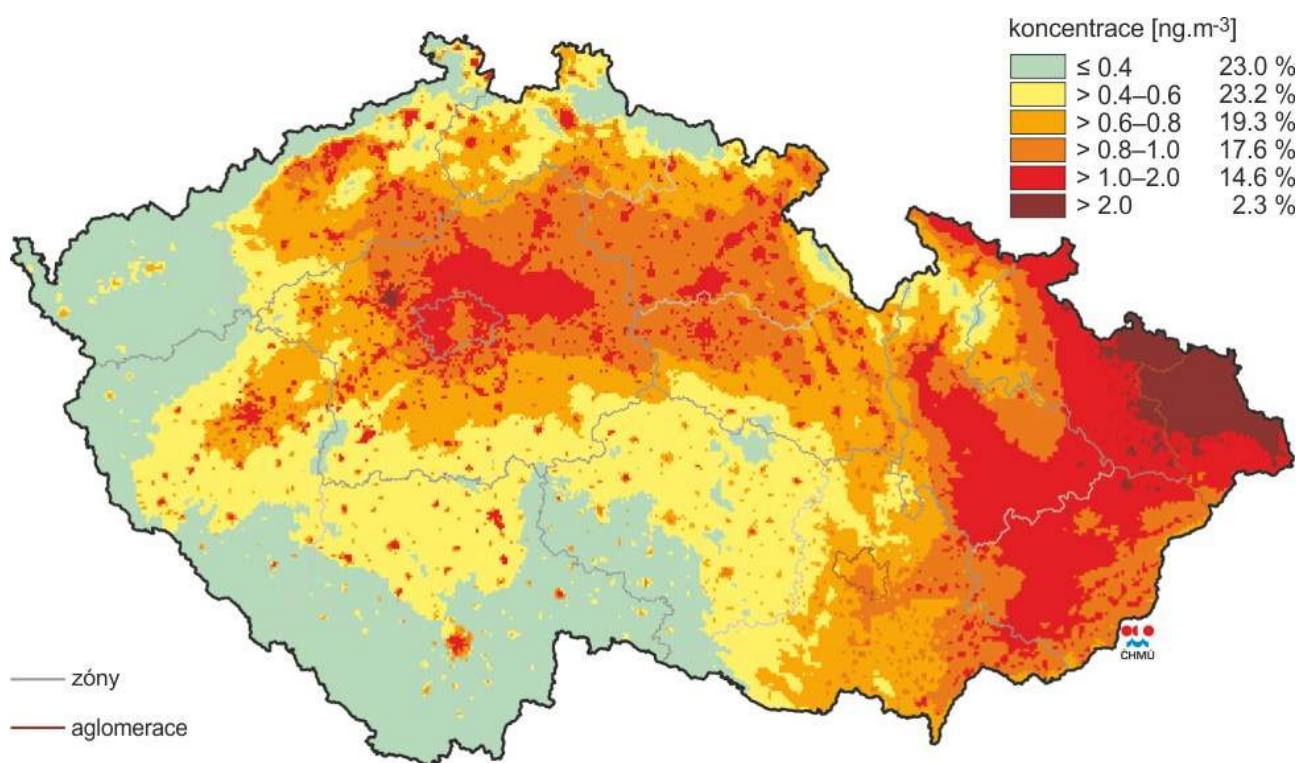
11.3 NÍZKOEMISNÍ ZÓNY

Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, umožňuje obcím za účelem omezení znečištění ovzduší z dopravy na svém území nebo jeho části opatřením obecné povahy vydaným v přenesené působnosti stanovit zónu s omezením provozu silničních motorových vozidel, tzv. nízkoemisní zónu (dále jen NEZ). V zákoně je stanoveno, jaká vozidla mohou získat povolení vjezdu s ohledem na kvalitu motoru (např. označená emisní plaketou s uvedením příslušné emisní kategorie podle prováděcího právního předpisu, silniční motorová vozidla uvedená v příloze č. 8 tohoto zákona). Obcím je také umožněno stanovit doplňující podmínky, které zohledňují práva provozovatelů vozidel s vazbou na dotčené území (např. trvalé bydliště), stanovovat výjimky a stanovovat zvláštní podmínky pro smogové situace. S touto problematikou úzce souvisí i zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

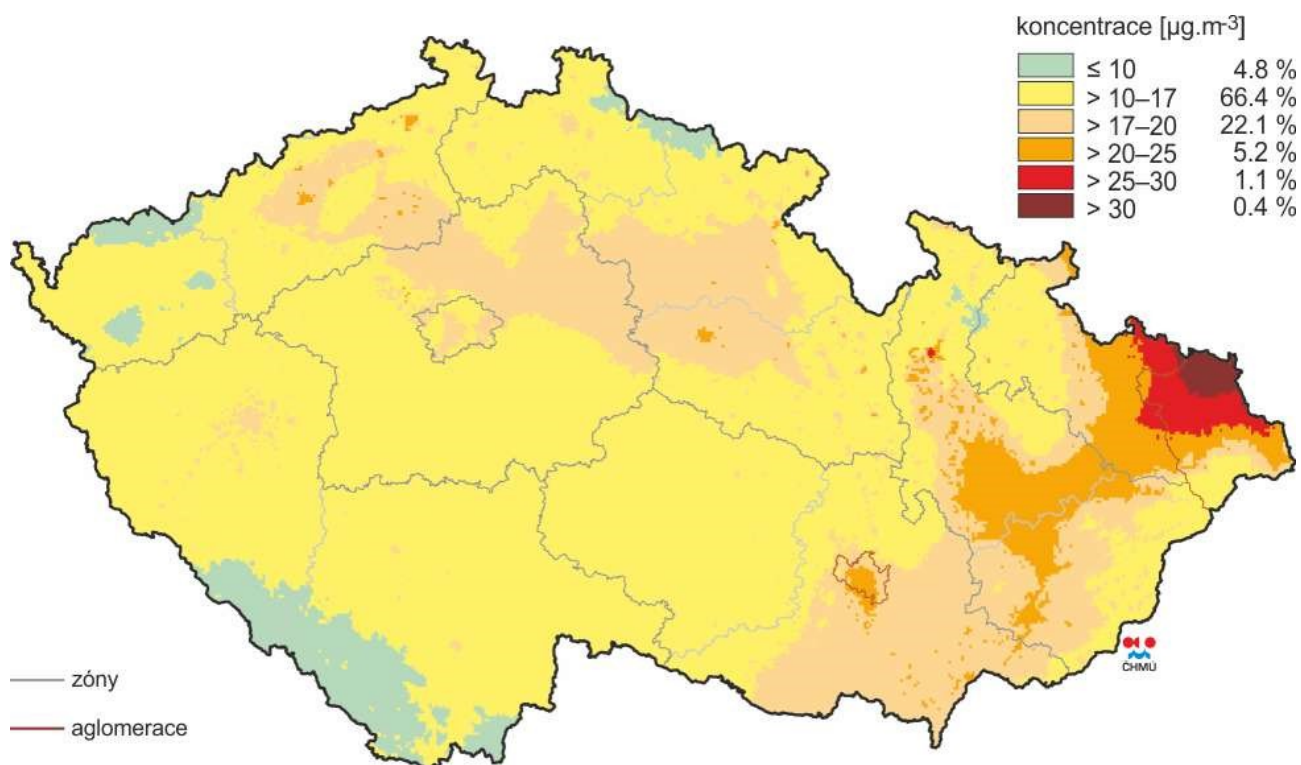
V praxi by se nemělo jednat pouze o samostatné opatření. Aby byl dosažený efekt co nejvyšší, nízkoemisní zóny by měly být součástí většího uceleného souboru opatření.

Na následujících obrázcích jsou doloženy pětileté průměry ročních koncentrací benzo(a)pyrenu, PM_{2,5} a NO₂. Imisní limity pro uvedené látky jsou:

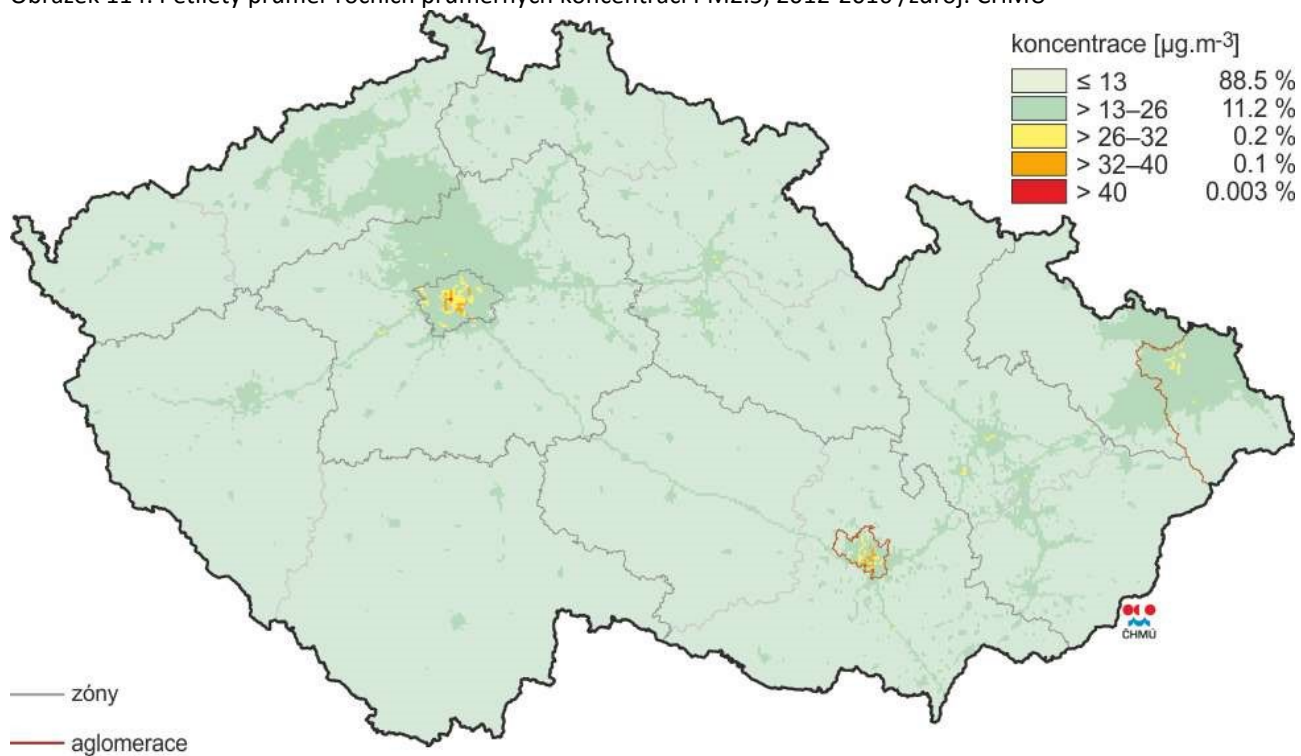
- benzen 1 kalendářní rok - 5 µg/m³
- částice PM_{2,5} 1 kalendářní rok - 25 µg/m³
- oxid dusičitý 1 kalendářní rok 40 µg/m³
-



Obrázek 113: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2012-2016 /zdroj: ČHMÚ



Obrázek 114: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM2.5, 2012-2016 /zdroj: ČHMÚ



Obrázek 115: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací NO2, 2012-2016 /zdroj: ČHMÚ

Z výše uvedených imisních koncentrací lze odvodit, že území měst Mostu a Litvínova nedochází k jejich překročení. V České republice, ani v ostatních evropských zemích neexistují pravidla pro výběr oblastí tvořících NEZ. Určení jejich podoby je zcela v pravomoci místní samosprávy. Při výběru oblastí je pouze nutné dodržet podmínky dané platnou legislativou. V případě center měst a památkových zón bývá obvykle zaveden soubor dalších dopravních omezení jako například zákaz vjezdu motorových vozidel a další.

Další nezbytné podmínky a kroky pro zavedení NEZ:

- studie proveditelnosti
- objízdné trasy
- parkoviště na okraji NEZ s vazbou na pěší dostupnost, dostupnost MHD
- organizačně-technická opatření (informační a platební systém, dopravní značení, atd.)
- dotčené druhy vozidel, pravidla pro vjezd, dozor
- monitoring, hodnocení dopadů, aktualizace
- výzkum veřejného mínění, informovanost veřejnosti a propagace
- splnění legislativních podmínek, podání informace MŽP.

V zahraničí se obvykle NEZ zřizují ve městech nad 100 tis. obyvatel, nicméně např. v Dánsku jsou NEZ zavedeny i ve městech nad 14 tis. obyvatel, avšak se jedná o zóny s omezením nákladních vozidel a autobusů nad 3,5 tuny. S ohledem na dopravně urbanistické uspořádání center měst, na navrhované záměry k další regulaci nákladní dopravy v případě Litvínova a revizi řešení dopravy v klidu v obou městech, se domníváme, že zavedení NEZ není opodstatněné a nebude pro města Most a Litvínov přínosné. Navíc města nejsou schopna zajistit dostatečné podmínky pro zavedení NEZ, jako např. vhodné objízdné trasy, parkoviště na okraji NEZ s kvalitní vazbou na pěší dostupnost a dostupnost MHD.

11.4 ČISTÁ MOBILITA

Národní akční plán čisté mobility (dále jen NAP CM) pro období 2015-2018 s výhledem do roku 2030 vychází z požadavku směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na přijetí příslušného vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu alternativních paliv v odvětví dopravy a příslušné infrastruktury. NAP se zabývá elektromobilitou, CNG, LNG a v omezené míře rovněž vodíkovou technologií (resp. technologií palivových článků).

Akční plán definuje následující základní energetické, environmentální a dopravně-politické cíle ČR:

- snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí, zejména pokud jde o emise látek znečišťujících ovzduší a emise skleníkových plynů
- snížení závislosti na kapalných palivech, diverzifikace zdrojového mixu a vyšší energetická účinnost v dopravě.

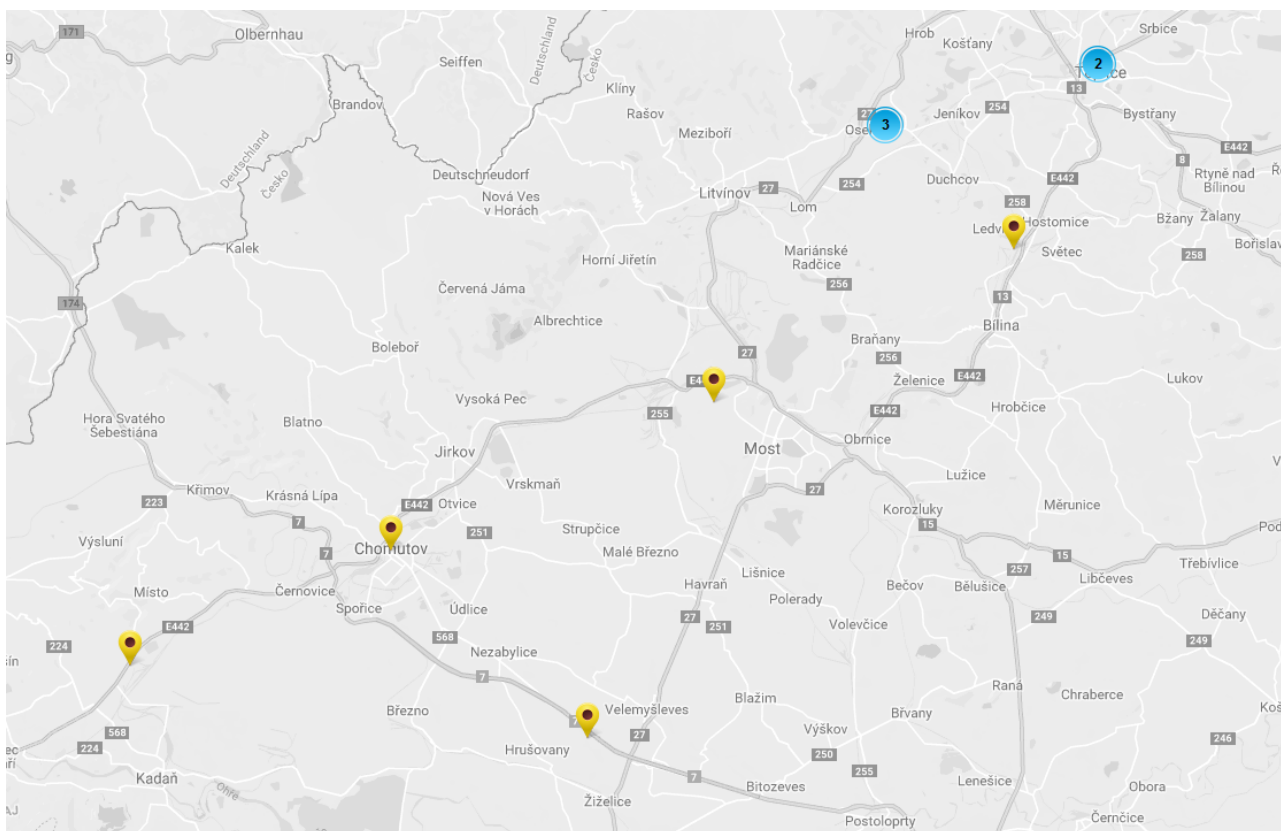
NAP CM se zabývá východisky, strategickými a specifickými cíli, harmonogramem realizace, opatřeními a monitoringem a hodnocením v oblastech:

- vozidla na elektrický pohon
- vozidla na zemní plyn a další plyny
- vodíkovou technologií v dopravě.

Čistá mobilita se v současné době aplikuje především v oblasti městské hromadné dopravy, největší zastoupení mají autobusy s pohonem na CNG a s elektrickým pohonem. Toto lze doporučit k dalšímu rozvoji v případě autobusové MHD Most, Litvínov.

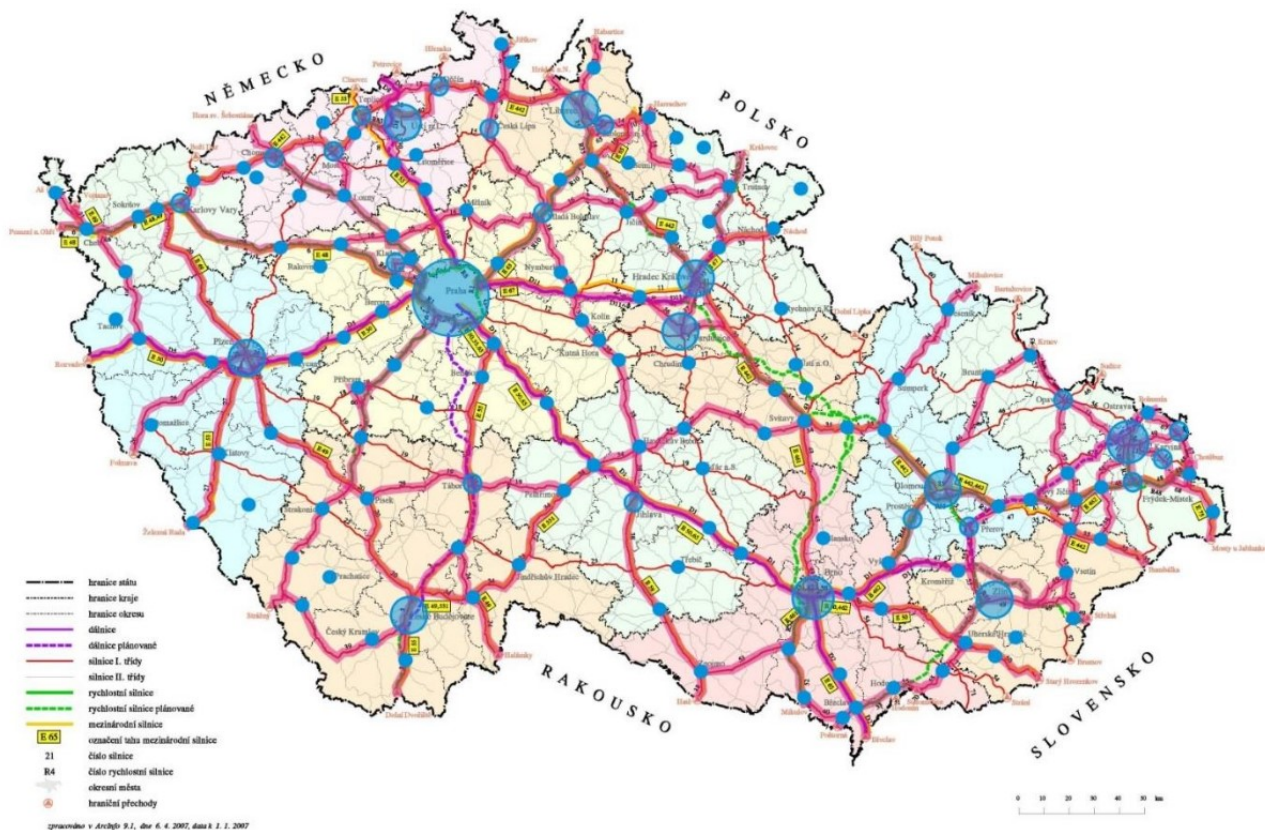
Stav širšího využití elektromobility a pohonu na CNG dokumentují následující obrázky. V případě dobíjecích stanic se do roku 2020 předpokládá dobudování 1300 dobíjecích bodů, v řešeném území se jedná o dobíjecí body na silnicích I/13 v Mostě a I/27 v Litvínově. V současné době jsou v řešeném území dobíjecí stanice v Mostě, v ul. Velebudická a v areálu autodromu, další jsou připravovány.

U pohonu na CNG se předpokládá do roku 2025 dobudování plnicích stanic na území ČR do celkového počtu 300 (včetně neveřejných), k existující veřejné plnicí stanici v Mostě je plánováno doplnění o další veřejné plnicí stanice na řešeném území měst Mostu a Litvínova.

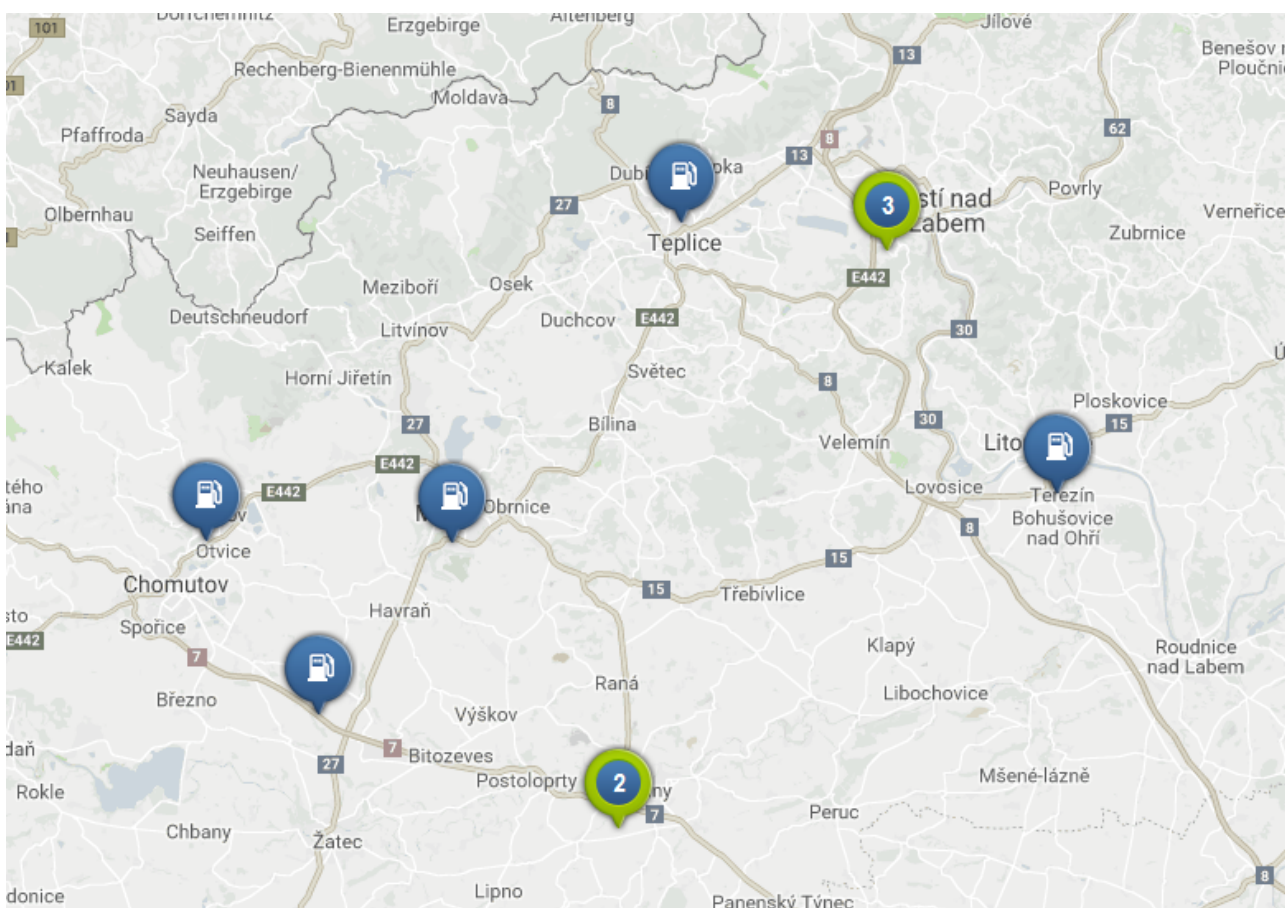


Obrázek 116: Současný stav dobíjecích stanic v ČR /zdroj: EVMAPA

SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ ČR



Obrázek 117: Vymezení lokalit páteří sítě dobíjecích stanic /zdroj: ŘSD



Obrázek 118: Současný stav CNG stanic v řešeném území a okolí /zdroj: CNG4you



Obrázek 119: Plnicí stanice CNG – cílový stav /zdroj: Národní akční plán čisté mobility

11.5 PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ

Ministerstvo životního prostředí vydalo v roce 2016 v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší opatření obecné povahy, Program zlepšování kvality ovzduší, který definuje i zónu Severozápad – CZ04. Tento dokument ukládá snížení emisí PM10 do roku 2020, konkrétně v Mostě na úroveň 65 % a v Litvínově na úroveň 95 % vůči roku 2011.

Obě města Most a Litvínov z pozice vlastníků Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a.s. společně řeší problematiku městské hromadné dopravy, která se na jejich územích stala součástí integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje. V rámci fungování dopravního podniku je realizována a připravována řada opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší dle příslušných kódů tohoto programu:

AB5: Výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí – příprava

AB9: Zapojení do integrovaného dopravního systému – částečně realizováno

AB10: Zvyšování kvality v systému VHD – realizováno průběžně

AB11: Zajištění preference VHD – realizováno a plánováno v rámci rekonstrukcí křižovatek

Obě města s ohledem na specifika svých území, své struktury ZAKOS a celé sítě komunikací realizují a připravují plnění opatření tohoto programu dle svých možností ekonomických a dle pravomocí ovlivňovat jednotlivé typy situací a procesů souvisejících se zlepšováním ovzduší. Sem řadíme výstavbu odstavných parkovišť (např. projekty řešení přednádražích prostorů u vlakových nádraží v obou městech), omezování a zákazy vjezdů nákladní dopravy, tvorba cyklostezek a cyklotras, zlepšování prostupnosti území měst pro pěší (bezbariérovost a bezpečnost pěších tras), zvyšování plynulosti dopravy v intravilánu (pomocí rekonstrukcí křižovatek, úprav uličních profilů). Prašnost je řešena úklidem ulic a výsadbou nové zeleně (např. městská část Výsluní v Mostě). Města podporují témata udržitelné a čisté mobility i formou měkkých projektů, informováním a motivováním občanů. Příkladem je mostecký projekt „Mostem odpovědně: rozjedme čistou mobilitu“.

12. NÁVRH AKČNÍHO PLÁNU

Akční plán představuje soubor opatření jako výstavba, projektová příprava nebo výhledový záměr pro období krátkodobého plánování do roku 2021. Seznam obsahuje přednostní záměry plynoucí z této dokumentace a stavby a projekty připravované městy Most a Litvínov.

12.1 MĚSTO MOST

INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Poznámka
1	Zkapacitnění (homogenizace) silnice I/13, úsek MÚK Třebošice-Most		v realizaci		ŘSD ČR
2	Zkapacitnění silnice I/27 v úseku Most-Litvínov	v přípravě		rozpočet nestanoven	ŘSD ČR
3	Silnice III. třídy Most (MÚK I/13)-jezero Most, sever		v realizaci		MF ČR
4	Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti přípojovacího úseku silnic I/13, I/27 Souš	záměr			ŘSD ČR
5	Realizace okružní křižovatky Lipová - Topolová	PD, vydané SP	2019	8,0	město Most
6	Zpracování projektové dokumentace okružní křižovatky Topolová – Jana Palacha	dokončena studie, bude probíhat zpracování projektu	2020	0,5	město Most
7	Rekonstrukce mostu v ulici J. E. Purkyně	řeší se majetkoprávní vztahy, předpoklad realizace 2019	2019	60,0	město Most
8	Rekonstrukce mostu Rudolice	zahájeno	2018	70,0	město Most
9	Úprava silnice-ulice Slovenského národního povstání a Boženy Němcové	dokončena studie, bude probíhat zpracování projektu	2020	15,0	město Most
10	Silnice II/265, přeložka Braňany-Mariánské Radčice	v přípravě		rozpočet nestanoven	MF ČR
11	Přestavba úseku silnice III. třídy, včetně dálkové cyklostezky C25	v přípravě		rozpočet nestanoven	Most/ÚK

Tabulka 26: Návrh opatření akčního plánu na komunikacích IAD do roku 2021

Poznámka: Stavba Silnice II/265, přeložka Braňany-Mariánské Radčice je vedena jako stavba „Obnovení silnice III/2565 Most - Mariánské Radčice“. Zadavatelem stavby je Ministerstvo financí ČR.

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA, VČETNĚ ŽELEZNICE A VAZEB NA IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Poznámka
1	Studie rozvoje tramvajových tratí na území města Mostu	záměr	2020	1	město Most
2	Zpracování koncepce veřejné dopravy na území města Mostu	záměr	2020	0,6	město Most
3	Rekonstrukce traťového úseku Bílina- Most- Kyjice na trati 130	v přípravě		1400	SŽDC
4	Rozvoj IDS, harmonizace odbavovacího a informačního systému	v přípravě	2020	rozpočet nestanoven	Most/ÚK
5	Rekonstrukce tramvajových tratí na území města Mostu	v přípravě	2020	rozpočet nestanoven	DPML
6	Modernizace tramvajové trati Most- Litvínov	záměr	2020	600	DPML
7	Preference tramvajové dopravy na křižovatkách vybavených SSZ	záměr	2020	rozpočet nestanoven	město Most
8	Rekonstrukce zastávek MHD, bezbariérové přístupy	v přípravě	2019-2020	10	město Most
9	Studie vybudování autobusového nádraží a přestupního uzlu v Mostě	zpracováno	2018	0,1	město Most
10	Modernizace vozového parku – tramvaje	v přípravě	2019	260	DPML
11	Modernizace vozového parku – autobusy	v přípravě	2019	128	DPML
12	Bezemisní doprava – elektrobusy	záměr	2020	30	DPML

Tabulka 27: Návrh opatření akčního plánu VHD/MHD do roku 2021

DOPRAVA V KLIDU (STATICKÁ DOPRAVA)

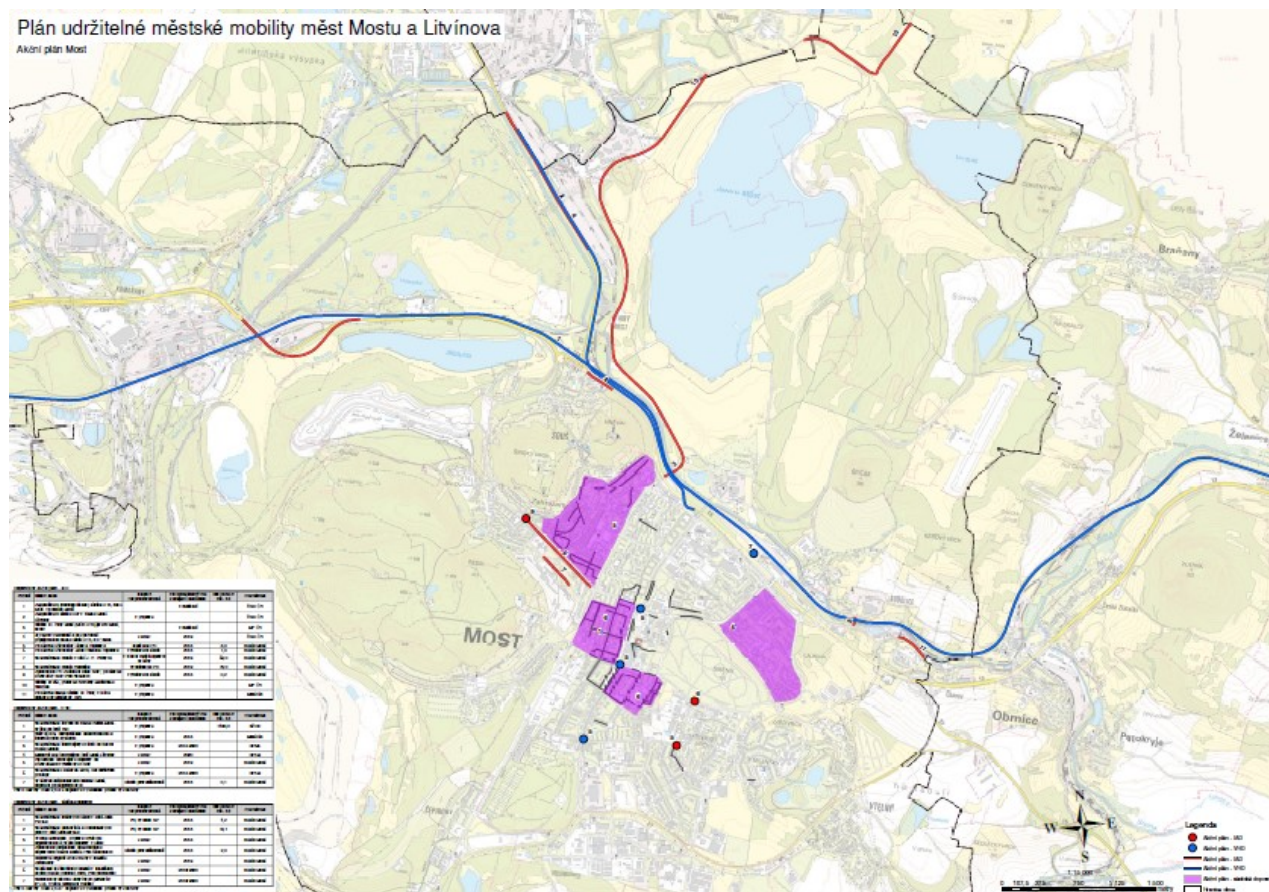
Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Poznámka
1	Rekonstrukce roštových stání v ulici Julia Fučíka	PD, vydané SP	2020	4,2	město Most
2	Rekonstrukce parkoviště a chodníků v ul. Moskevská	zrealizováno	2018	10,1	město Most
3	Tvorba koncepce, příprava systému organizování a řízení dopravy v klidu	záměr	2018	1,0	město Most
4	Dopravní řešení sídliště Pod Šibeníkem	zpracována studie, zadán projekt	2019	2,0	město Most
5	Dopravně organizační změny v lokalitě Zahražany	zpracována studie proveditelnosti	2019	0,4	město Most
6	Realizace rezidentních oblastí v lokalitách centra města, Obránců Míru, Pod nemocnicí	záměr	2020	1,0	město Most
7	Budování systému zachytných parkovišť (P+G, P+R)	záměr	2019/2020	1,5	město Most
8	Parkovací domy - studie	záměr	2019	0,5	město Most

Tabulka 28: Návrh opatření akčního plánu dopravy v klidu do roku 2021

CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Poznámka
1	Zpracování Koncepce a Generelu cyklo dopravy města Mostu	zpracováno	2018	0	město Most
2	Obnova dopravního značení a povrchů cyklistických tras s prioritou páteřních tras	Generel cyklo dopravy města Mostu, projekty a studie	2019	10	město Most
3	Doplňování systému cyklistických tras s využitím návrhu tras dle SUMP	Generel cyklo dopravy města Mostu, projekty a studie	2018	15	město Most
4	Instalace městského mobiliáře pro podporu cyklistické dopravy	záměry	2018	5	město Most
5	Pilotní projekt samostatných cyklopruhů v ul. Chomutovská a Rudolická	realizováno	2018	1	město Most
6	Výstavba samostatných cyklopruhů při rekonstrukcích vhodných komunikací a při změnách uličních profilů	projekty a studie, realizace	Postupná realizace od roku 2019	10	město Most
7	Úprava nebezpečných přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty	záměry, projekty, SP	2019	12	město Most
8	Rekonstrukce křižovatek včetně zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty	záměry, projekty, SP	2019	35	město Most
9	Obnova povrchů chodníků	záměry	2019	15	město Most
10	Dokončení prioritní bezbariérové pěší trasy Liščí vrch - centrum města	záměry, projekty, SP	2019	8	město Most
11	Tvorba základní pěší bezbariérové sítě v trasách dle návrhu SUMP - Etapa 2019-2022	záměry, projekty, SP	2019	26	město Most

Tabulka 29: Návrh opatření akčního plánu dopravy cyklistické a pěší do roku 2021



Obrázek 120: Návrh akčního plánu rozvoje dopravy města Most

12.2 MĚSTO LITVÍNOV

INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Poznámka
1	Zkapacitnění silnice I/27 v úseku Most-Litvínov	v přípravě			ŘSD ČR
2	Výstavba nového mostu v ulici Podkrušnohorská, přes ulici Mezibořská	zpracování PD	2020	95,0	město Litvínov
3	Komunikace, křižovatky, zastávky MHD v návaznosti na přestupní uzel Citadela	zpracování PD	2020		město Litvínov/DPML
4	Bezpečnostní opatření v křižovatce Podkrušnohorská-Křížatecká-Loupnická	záměr	2021		město Litvínov

Tabulka 30: Návrh opatření akčního plánu na komunikacích IAD do roku 2021

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA, VČETNĚ ŽELEZNICE A VAZEB NA IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Poznámka
1	Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova-Litvínov, trať 134	v přípravě	2019/2020	819,0	SŽDC
2	Rozvoj IDS, harmonizace odbavovacího a informačního systému	v přípravě	2020		Litvínov/ÚK
3	Dopravní terminál nádraží Litvínov	zpracování PD	2020	72,2	Litvínov/ÚK
4	Rekonstrukce tramvajových tratí na území města Litvínova	v přípravě	2020		DPML
5	Modernizace tramvajové trati Most-Litvínov	záměr	2020	600	DPML
6	Preference tramvajové dopravy na vybraných křižovatkách	záměr	2020		město Litvínov
7	Rekonstrukce zastávek MHD, bezbariérové přístupy	v přípravě	2019-2020	10	Litvínov/DPML
8	Přestupní uzel MHD Citadela	záměr/studie	2020		Litvínov/DPML
9	Modernizace vozového parku – tramvaje	v přípravě	2019	260	DPML
10	Modernizace vozového parku – autobusy	v přípravě	2019	128	DPML
11	Bezemisní doprava – elektrobusesy	záměr	2020	30	DPML

Tabulka 31: Návrh opatření akčního plánu VHD/MHD do roku 2021

DOPRAVA V KLIDU (STATICKÁ DOPRAVA)

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Poznámka
1	Parkoviště za Hotelovým domem, rozšíření o cca 15 parkovacích míst	zpracování PD	2019	7,3	město Litvínov
2	Výstavba nového parkoviště u Koldomu o kapacitě cca 140 parkovacích míst	studie	2020	14,4	město Litvínov
3	Stavební úpravy komunikací ulice Vančurova-II. etapa, Seifertova, Dvořákova včetně rozšíření parkovacích míst	zpracování PD	2019	40,0	město Litvínov
4	Realizace rezidentních lokálních oblastí v centru města, ulice Školní, Rooseveltova, Valdštejská, Vodní	záměr	studie 2020		město Litvínov

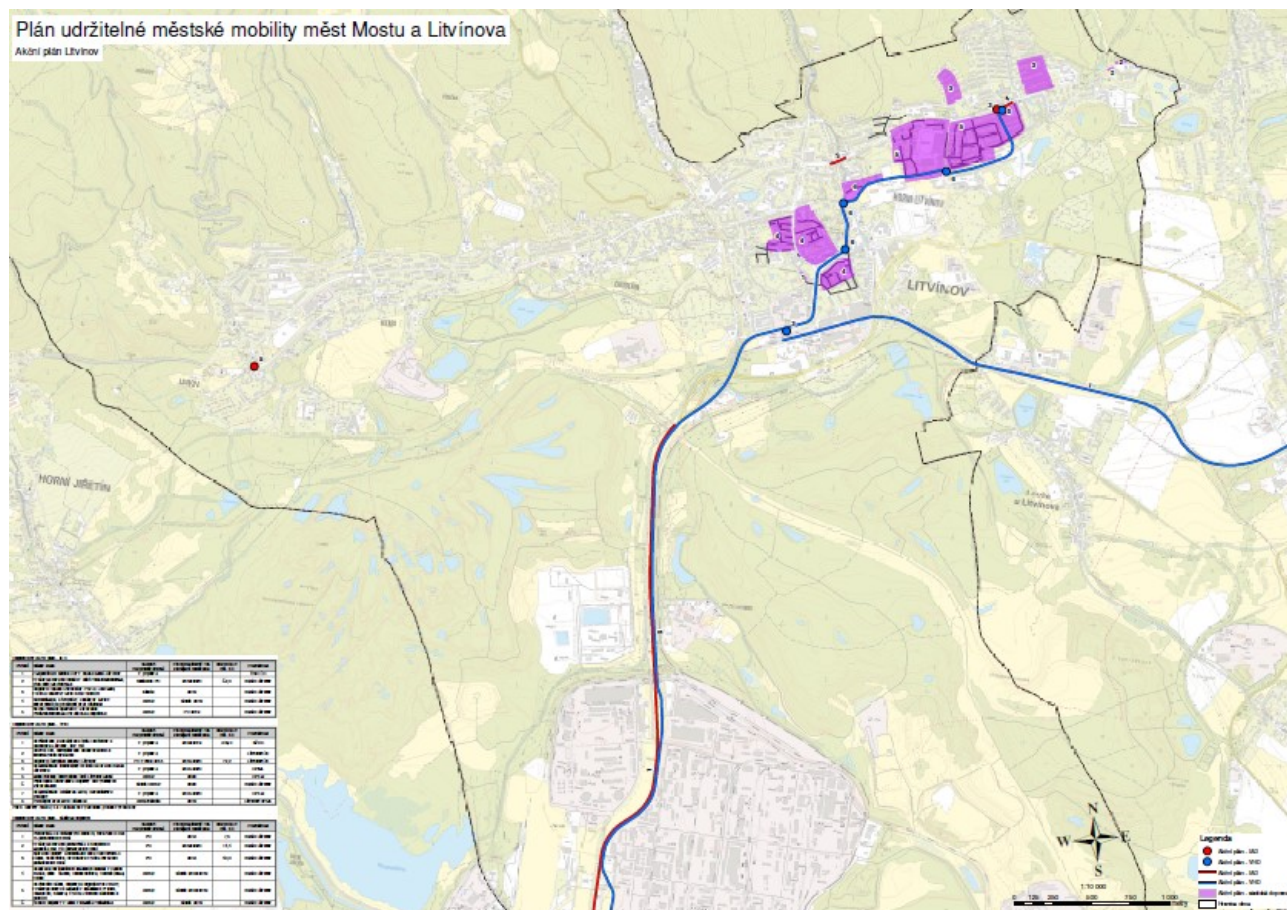
5	Rezidentní stání, dopravně organizační změny, výstavba nových kapacit v lokalitách Tylova, Osada jih, Sukova	záměr	studie 2020		město Litvínov
6	Řešení dopravy v klidu v lokalitě Poliklinika	záměr	studie 2019		město Litvínov

Tabulka 32: Návrh opatření akčního plánu dopravy v klidu do roku 2021

CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Poznámka
1	Doplňování systému cyklistických tras s využitím návrhu tras dle SUMP	záměr	2019	10	město Litvínov
2	Instalace městského mobiliáře pro podporu cyklistické dopravy	záměry	2019	5	město Litvínov
3	Úprava nebezpečných přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty	záměry, studie, projekty	2019	10	město Litvínov
4	Rekonstrukce křižovatek včetně zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty	záměry, studie, projekty	2019	10	město Litvínov
5	Tvorba základní pěší bezbariérové sítě v trasách dle návrhu SUMP - Etapa 2019-2022	záměry, studie, projekty	2019	10	město Litvínov

Tabulka 33: Návrh opatření akčního plánu dopravy cyklistické a pěší do roku 2021



Obrázek 121: Návrh akčního plánu rozvoje dopravy města Litvínov

13. NÁVRH A SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ

Indikátory slouží pro kvantifikované sledování plnění strategických cílů a opatření. Návrhová část obsahuje indikátory výsledku a účinku a indikátory výstupu. Vstupní indikátory, resp. finanční objemy jsou stanoveny pro jednotlivá opatření v návrhové části v rámci dílčích akčních plánů. Každý indikátor má stanovenou jednotku, výchozí stav, očekávaný vývoj, očekávanou hodnotu a způsob měření. Indikátory byly zvoleny tak, aby jejich výchozí hodnota byla stanovena na základě analytické části dokumentace. Důležité je, aby součástí komplexního hodnocení bylo také hodnocení strategie vývoje. Výchozí stav je hodnota roku 2016/2017, pro rok 2030 je uveden pouze očekávaný vývoj. Akční plány do roku 2020 doporučujeme vyhodnocovat pouze na základě věcného plnění.

13.1 INDIKÁTORY VÝSLEDKU A ÚČINKU

Indikátor	Jednotka	Výchozí stav	Očekávaný vývoj do roku 2030	Způsob měření
Mobilita, dostupnost a účinnost přepravy				
Počet osob odbavených na zastávkách MHD a železničních stanicích	Počet osob nastupujících za 24 hodin		Stagnace/Zvýšení	Nástupy z odbavovacího systému, informace
Přepravní výkony DPML	Počet přepravených osob (meziroční změna)		Stagnace/Zvýšení	Výroční zpráva DPML
Doba strávená v prostředcích MHD/VHD	Průměrný cestovní čas cesty v síti MHD/VHD		Snížení	Vyhodnocení stavu jízdní řády, model dopravy
Počet uživatelů IDS	Jízdní doklady v tarifu IDS, tržby		Zvýšení	Zpráva Ústeckého kraje
Počet uživatelů zapojených do systému parkování	Počet vydaných R/A karet za rok		Zvýšení	Databáze R/A karet, data parkovacího systému
Vývoj motorizace a automobilizace	Počet registrovaných vozidel za rok		Zvýšení	Registr motorových vozidel MD ČR
Efektivita parkovacích stání	Vytíženost v běžný pracovní den		Zvýšení	Analýza dat parkovacího systému
Dopravní bezpečnost, kvalita života				
Počet usmrcených a těžce zraněných v dopravě	Počet usmrcených a těžce zraněných osob za rok		Snížení	Statistika nehodovosti PČR (jdvm.cz)
Počet nehod cyklistů a chodců	Počet nehod cyklistů a chodců za rok		Snížení	Statistika nehodovosti PČR (jdvm.cz)
Počet hlášených krádeží kol na území města	Počet hlášených krádeží za rok		Snížení	Statistika PČR
Počet cest vykonaných udržitelnými druhy dopravy	Počet osob v cyklistické a pěší dopravě za 16 hod.		Zvýšení	Dopravní průzkumy na vybraných profilech
Úroveň hluku a emisí z dopravy	Hodnoty hluku a emisí ve dne a v noci		Snížení	Výpočty v dohodnutých profilech
Počet nákladních vozidel v zastavěném území	Intenzita nákladní dopravy za 24 hodin		Snížení	Data z CSD ŘSD ČR, vybrané profily
Počet registrovaných vozidel na alternativní paliva	Počet registrovaných vozidel na alternativní		Zvýšení	Registr motorových vozidel MD ČR

Tabulka 34: Návrh indikátorů výsledku a účinku a způsoby měření

13.2 INDIKÁTORY VÝSTUPU A VSTUPU

Indikátor	Jednotka	Výchozí stav	Očekávaný vývoj do roku 2030	Způsob měření
Mobilita, dostupnost a účinnost přepravy				
Počet km nových úseků tras, cyklostezek, cyklistických pruhů	Počet km nových úseků tras cyklostezek a pruhů za rok		Zvýšení	Pasport MK, GIS, projekty
Počet odstraněných bariér pěší a cyklistické dopravy	Počet nových přechodů pro chodce, míst pro přecházení a cyklistických přejezdů za rok		Zvýšení	veřejný mapový zdroj informací, projekty, GIS
Počet bezbariérových a inteligentních zastávek	Počet zastávek MHD/VHD bezbariérových a inteligentních s informacemi pro cestující za rok		Zvýšení	Inventarizace DPML
Plocha bydlení a výroby dle ÚP bez obsluhy MHD/VHD	km2 ploch bydlení a plánovaných ploch bydlení bez obsluhy ze zastávky MHD do 400 m.		Snížení	Průběžně (ÚP, ÚAP)
Počet parkovacích stání vyhrazených pro carsharing	Počet vyhrazených parkovacích stání		Zvýšení	Pasport MK, GIS, veřejná mapová databáze
Dopravní bezpečnost, kvalita života				
Plocha zón 30 nebo obytných ulic	km2, km komunikací s dopravním zklidněním		Zvýšení	Pasport MK, GIS, veřejná mapová databáze
Počet nebezpečných přechodů a míst pro přecházení	Počet přechodů a míst pro přecházení na silnicích a vybraných MK, které mají		Snížení	Pasport MK, GIS, veřejná mapová databáze
Délka nových chodníků	Délka km vystavěných nových chodníků, včetně podílu na celkové délce		Zvýšení	Pasport MK, GIS, veřejná mapová databáze
Semináře k nehodovým lokalitám a příčinám nehod se zraněním	Počet seminářů za rok k lokalitám s nehodovostí a zraněním k prevenci			Zpráva BESIP a MP
Image města, propagace				
Aktualizovaný plán investičních a neinvestičních akcí (zásobník)	Počet dokumentů veřejně dostupných na webu města aktualizovaných k 31.12.			Web, tisk, síť
Počet nezveřejněných dokumentací komunikačních staveb	Počet nezveřejněných pořízených dokumentací v kalendářním roce			Web, tisk, síť
Počet článků o dopravní strategii města	Počet článků vydaných za rok		Zvýšení	Tisk
Propagace užívání udržitelné dopravy	Alokované prostředky města v Kč		Zvýšení	Rozpočet města
Propagace dopravně turistického potenciálu města	Alokované prostředky města v Kč		Zvýšení	Rozpočet města
Finanční výdaje na obnovu a rozvoj komunikací	Alokované finanční výdaje na obnovu a rozvoj komunikací pro chodce a cyklisty za rok			Rozpočet města

Tabulka 35: Návrh indikátorů výstupu a vstupu a způsoby měření

14. PŘIPOMÍNKY A JEJICH VYPOŘÁDÁNÍ

Kapitola obsahuje připomínky, včetně jejich vypořádání, které byly zaznamenány a shromážděny v rámci projednávání návrhové části na úrovni pracovní skupiny a veřejnosti. V závěru kapitoly jsou doložena stanoviska dotčených orgánů státní správy, kterým byl dokument zaslán k vyjádření. Dokument byl zaslán na organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR, České dráhy a.s., Správa železniční dopravní cesty s. o. a Krajský úřad Ústeckého kraje.

Dle naší včerejší dohody zasílám přehled připomínek. Jednotlivé poznámky najdete na straně č. 23, 33, 35 a 46 příloženého dokumentu.

Ing. Vojtěch Brzoň

Vypořádání:

Poznámky na stranách 23, 33, 35 a 46 se týkaly výstavby AN, doplnění ZAKOS, koncepce parkování v centru města a v lokalitě Liščí vrch a přestavby křižovatky SNP-Pod Ressellem, včetně řešení cyklistické dopravy v ulici SNP. Všechny poznámky byly zapracovány do textu a příslušných grafických příloh.

Ing. Vojtěch Brzoň, poznámky na straně 56, obrázek 33-Návrh řešení statické dopravy pro území centra města Most k dokumentu ze dne 3. 1. 2018.

Vypořádání:

Poznámky na straně se týkaly dílčích jednotlivostí v rámci koncepce parkování v centru města. Protože se jedná o dílčí jednotlivosti, doporučujeme tyto názory uplatnit v rámci zhotovování realizační dokumentace. Například v případě parkoviště u Magistrátu města, kde dnes je umožněn zčásti systém P+G, návrh předpokládá pouze vyhrazené parkování pro potřeby zaměstnanců a návštěvníků Magistrátu města.

Email: michal@vostarek.com

Komentář:

Byl jsem sice na veřejném projednávání v Litvínově, ale pro jistotu zde uvedu oblasti, které nebyly zpracovateli plánu zmíněny - diskutovali jsme o nich - nejsem si ale jist, jak detailně byly připomínky zaznamenány, proto je píši i sem.

Oblast kolem Citadely a Billy (řešit lokalitu v širších souvislostech):

- provoz Základní umělecké školy a docházka dětí + docházka dětí na 3. ZŠ (nyní řešeno omezením rychlosti na 30 Km/h v úseku Billa - škola - její dodržování se nevymáhá a nezdůrazňuje)

- problémový přestupní bod tramvaj/bus (bus blokuje dopravu - stojí v jízdním pruhu - nástup předními dveřmi výrazně brzdí provoz v dopravní ve špičce) + zamyslet se nad točnou tramvaje a nad přilehlým nevyhovujícím objektem ve vlastnictví DP (mimochodem proč si nelze doplnit kredit na kartu DPmML přes internet nebo v nějakém automatu?)

- zásobování Billy velkou technikou - blokuje dopravu (stanovení časů pro zásobování např. mezi 22 a 6 hodinou?)

- zcela nevyřešené parkování v době konání akcí v kulturním domě + další velmi citelný zásah do parkování v době konání hokejových zápasů v nedalekém zimním stadionu

Široká oblast kolem hokejového stadionu - velmi vyhrocený stav dopravy a parkování v době konání zápasů + laxnost policie (parkovat musí být možné jinde + chybí další zatráhnutí veřejné hromadné dopravy v širším kontextu v době konání hokejových utkání - minimalizace dopravy osobními vozidly). Určitě by se dala vymyslet lépe i křižovatka Podkrušnohorská x S. K. Neumanna, kde minimálně chybí odbočovací pruh vlevo ve směru od jihu. Pomoci by mohlo také rozšíření parkovacích ploch na jih od zimního stadionu (bylo by možné i odstavné parkoviště za městem s kyvadlovou autobusovou dopravou?).

Koldům + koupaliště + budoucí plavecká hala a nedostatečné řešení parkovacích míst (i po realizaci projektu) - přitom je poměrně nevyužívaný parking u sportovní haly (určitě pro návštěvníky koupaliště...ani se časově moc nekryje s provozem kolem akcí na hale s tím, že je ale nutné dopravně upravit přístup k hale a také nejspíše zřídit vstup do areálu koupaliště ze strany od haly...).

Děkuji za zanesení těchto připomínek do Vašeho projektu.

Michal Vostárek

Litvínov

Vypořádání:

Verze návrhové části, diskutována na veřejném jednání, byla, s ohledem na obsáhlost dokumentu, řešena spíše v tematických okruzích reprezentovaných jednoduchými odrážkami a poznámkami. Dopracovaná textová část popisuje jednotlivé záměry a opatření podrobněji, případně jsou doloženy grafické výřezy, fotografie nebo části studie, resp. PD. Do dokumentace byly zpracovány všechny uvedené připomínky týkající se dopravního plánování, jeho strategie a koncepce. Nebyly zpracovány připomínky týkající se operativních opatření jako např. posílení veřejné dopravy v době konání hokejových zápasů, kyvadlové autobusové dopravy nebo režim zásobování Billy.

Dobrý den,

jako aktivní a celoroční cyklista, kdy kolo (resp. sportovní koloběžku) používám nejen jako relaxační a sportovní náčiní, ale především jako prostředek pro denní dojíždění do zaměstnání i pro jiné cesty po městě, rozhodně snahu a aktivitu města pro zlepšování podmínek vítám. Současný stav cyklistické infrastruktury ve městě Most vidím spíše jako odrazující prvek.

Jako největší problém ovšem vidím neukázněnost účastníků provozu - především chodců a mnohých cyklistů - kvůli které, je pro mě mnohdy bezpečnější jet po silnici. Jeden příklad za všechny. K nádraží v Mostě vede od ulice Rudolická po přestavbě lávky přes silnici I/13 oddělený most pro automobilovou vrstvu, samostatná lávka pro chodce a samostatná lávka pro cyklisty. Ve směru k nádraží potom je navazující samostatná cyklostezka a vedle chodník. Vše je krásně osazeno dopravními značkami a pro

zjednodušenou orientaci jsou na zemi ještě piktogramy. Zdá se to jako ideální stav. Přesto jako cyklista jsem nucen nevyužívat dané infrastruktury a jezdit po silnici! Za poslední rok jsem měl již tři střety s chodci v prostoru pro cyklisty. Prosby a dohady s chodci, že v prostoru pro cyklisty nemají co dělat, jsou na denním pořádku.

Dokud nebude v ulicích města vyžadováno a vymáháno dodržování zákona 361/2000 sb. Zákon o silničním provozu - a to nejen od řidičů motorových vozidel, ale i od chodců a cyklistů nemá výstavba jakékoliv infrastruktury velkého významu, protože cyklisté budou dále raději jezdit po silnicích, kde je chování ostatních účastníků předvídatelnější a provoz tedy bezpečnější.

Na závěr chci dodat, že jsem kvůli problémům na cyklostezce od Rudolické ulice k nádraží v Mostě opakovaně volal Městskou policii, několikrát na problém upozornil příslušníky Městské policie, pokud jsem na ně narazil poblíž a nikdy nebylo nic řešeno.

S přáním příjemných adventních dnů

Martin Frána

Vypořádání:

Vypořádání má v tomto případě spíše diskusní charakter. Zastáváme názor, že provoz cyklistů a chodců na společné infrastruktuře, byť i těsně oddělené je rizikový z hlediska bezpečnosti dopravy pro obě skupiny účastníků, více však pro chodce. Proto návrhy základních tras cyklistické dopravy a pěší dopravy jsou více motivovány segregací cyklistické dopravy od ostatních účastníků provozu na komunikacích, včetně toho silničního. Spíše méně se využívá společný provoz, k tomuto řešení může být důvodem nízká intenzita dopravy nebo nedostatečné územní podmínky.

Připomínky Města Litvínov k poslední verzi návrhové části SUMP

p. Mojžíš – Městská policie Litvínov

Po prohlédnutí mapy s návrhem na cyklistickou dopravu jsem stále přesvědčen, že minimálně jako alternativní trasa, by měla být vyznačena trasa z ul. Ukrajinská podél lesa nad zahrádkami v ul. Alešova, průjezd přes ulici Tylova (buď přes nově vybudované chodníky anebo v protisměru jízdy v jednosměrné ulici, průjezd přes hlavní silnice ul. Valdštejská a Mezibořská (v prostoru pod restaurací U Partyzána), dále ulicí K Loučkám a Gorkého až ke KD. Zde buď najet na plánovanou alternativní trasu na ul. Podkrušnohorská, nebo ještě pokračovat dále až ke 3. ZŠ. Zde by bylo nutné cestu upřesnit a navrhnout, využít k tomu např. ulice Vančurova, J. Hory nebo k Loučkám atd. Nesouhlasím s tvrzením, že profil této trasy by byl nějak zvláště kopcovitý. Uvedenou cestu užívám jako cyklista i v současné době, pokud se chci přímo vyhnout hustému moto provozu na ulici Podkrušnohorská.

Vypořádání:

Připomínka byla do příslušné kapitoly zapracována, cyklistická trasa je vedena jako alternativní k trase v ulici Podkrušnohorská.

Ing. Valdemar Havela – tajemník MěÚ Litvínov

str. 9: se v části „Obecná charakteristika vývoje“ uvádí: „Důležitým prvkem jsou ITS (inteligentní dopravní systémy) jako např. telematika, preference a další“, aniž by to bylo dále v materiálu, který ukazuje vývoj do roku 2030, blíže rozvedeno (včetně např. možností využití prvků dopravy v rámci SMART CITY, popis systému Car Sharing).

str. 22: obrázek křižovatky Smetanova – Jiráskova. Co znamenají čísla uvedená za názvy ulic (např. Smetanova 3, Tržní 7 atd.)?

str. 23: k čemu se vztahuje zde uvedený obrázek? Má nějakou návaznost, resp. je k němu nějaké doporučení?

str. 33: v „Přehledu opatření“ a na str. 34 „Doporučený akční plán“ jsou uvedena totožná opatření, která vychází z původních záměrů města. Autoři tedy opsali naše opatření 2x?

str. 36: v prvním a třetím odstavci je uvedena úplně totožná věta! A celý poslední odstavec je znovu opsán do statě 6.2.2 Lokality bydlení na straně 46.

str. 54 – 55: dle mého názoru zcela nevhodné kopírování zahraničních textů (bez překladu) pasovaných na ideální podmínky kdesi v zahraničí. Ale takových je na území našich měst minimum.

str. 71 -83: dle mého názoru celkem zbytečná fotodokumentace (navozuje pocit obsáhlosti zpracovávaného dokumentu). My víme, jak to v Litvínově vypadá, ale očekávali bychom konkrétní návrhy řešení (třeba u každé uvedené fotografie). Materiál, který opíše z jiného zdroje „Ideální stav“ a připojí se k němu skutečný stav ve městě, nám nijak nepomůže!

Totéž platí u následné fotodokumentace chodníků pro pěší na str. 104 – 120.

Cenné jsou provedené průzkumy a sčítání, ale následně se pouze konstatuje, kde co je (z pohledu autorů) špatně a na co je nutné se připravit do roku 2030, ale chybí konkrétnější návrhy možných a reálných řešení (ty „ohavné“ parkovací domy přeci nevystavíme na Osadě?). Ty teoretické známe také.

Vypořádání:

Verze návrhové části, diskutována na veřejném jednání, byla, s ohledem na obsáhlost dokumentu, řešena spíše v tematických okruzích reprezentovaných jednoduchými odrážkami a poznámkami. Dopracovaná textová část popisuje jednotlivé záměry a opatření podrobněji, případně jsou doloženy grafické výřezy, fotografie nebo části studie, resp. PD.

Do dokumentu jsou zpracované ITS, Car Sharing, Bike Sharing a další, včetně jednoduchého popisu. Kartogram zatížení křižovatky Smetanova-Jiráskova, resp. vyhodnocovací program obsahuje čísla ramen pro dokládání jednotlivých křižovatkových pohybů, další obrázek byl nahrazen řešením dle studie. Projednávaná dokumentace obsahovala oddíl „Přehled opatření“ a „Doporučený akční plán“, což jsou z pohledu projektanta upřednostňovaná opatření. V některých případech může jít o shodu, někdy byly méně důležité vypuštěny. V každém případě šlo o návrhy zpracovatele, ne objednatele. Výsledný AP je upraven na základě projednávání.

Dokument má strategický a koncepční charakter, zpřesňuje ÚP z pohledu mobility a dopravní infrastruktury. Současně zjišťuje a vyhodnocuje rizika stavu jako výchozí dopravní situaci pro navrhovaná opatření. Ta jsou v příslušných kapitolách návrhu popsána, jsou zde rovněž náměty na možná řešení. Například ve výkrese návrhu základních tras cyklistické dopravy jsou definovány možné způsoby řešení, včetně existujících rizik na trase a doporučených prioritních kroků. Fotodokumentace zde není z důvodu obsáhlosti, jejich existence bývá ve velké většině obdobných dokumentů přijímána pozitivně, poukazují na nedostatky, aby se neopakovaly. Obrázek 98 dokládá zcela nevyhovující a nebezpečné řešení signálního pásu, který navádí chodce přímo do středu křižovatky. „Teoretické“ informace slouží obecně jako inspirace pro nové rozvojové záměry, na jednání řídicí skupiny byl uplatněn zájem týkající se „levnějších“ parkovacích objektů. „Ohavný“ parkovací dům byl z dokumentace vypuštěn.

Návrh komise dopravy na možné vybudování nových parkovacích ploch

3. v předmětné lokalitě je několik ploch, které by mohly být upraveny jako parkoviště,

- a) na parc. č. 126/66, kde by při šikmém stání vzniklo cca 25 parkovacích míst, nyní zde podélně a zčásti kolmo parkuje cca 12 vozidel,
- b) na části par. č. 126/51 protažením stávajícího parkoviště o cca 21m, tím by vzniklo dalších cca 7-8 parkovacích míst,
- c) případně na parcele č. 126/51 vybudovat parkoviště s využitím celé plochy v tom případě je odhad cca 25 parkovacích míst.

Vypořádání:

Návrhy dopravní komise byly do dokumentace zpracovány jako potenciální rozvojové plochy statické dopravy (parkování) v lokalitě ulice Čapkova. Stejně důležité jako počet parkovacích míst je koncepce organizování statické dopravy. Pokud se nebude „chránit“ uživatelská skupina, pro kterou byla nabídka zřízena, bude výsledný přínos jen částečný.

Ing. Bc. Jiří Nedvěd

1)ZAKOS- navrhuji, aby ZAKOS byl buď udělán dle rozdělení pozemních komunikací, dle norem, viz připomínka na komisi ohledně rozdělení komunikací na místní komunikace a silnice a jejich další členění. Nebo si to rozdělit dle autorova uvážení, ale s hlubším rozdělením, především na intravilánové a extravilánové. Dále zelená trasa, nemůže být obslužná (těmi jsou všechny, co nejsou vyznačeny) poté by tedy měla být zelená jako sběrná, modrá pak jako sběrná vyššího významu s tím, že je tam pak přímo průtah. U každé této trasy bych si poté představoval doporučený popis jejího používání a především nějaká

základní pravidla. Např. zákaz kolmého stání, zákaz připojování sjezdů, zákaz připojování samostatných sjezdů, doporučené rychlosti, zákaz přechodů pro chodce a místo nich využití míst pro přecházení, popř. světelné signalizace atd. Zakos bychom měli mít jako stěžejní orientační plán, aby vše fungovalo, a pomocí těchto pravidel se dá nastavit, kudy chceme, abychom se nám vozidla pohybovala, kde má větší váhu chodec a kde auto.

Ještě přidám příklad. Pokud ulici Žateckou budu brát jako sběrnou komunikaci jakéhosi vyššího stupně, mělo by zde být zakázané parkování a sjezdy, samostatné sjezdy by pak měli být řešeny připojovacími pruhy atd. Pokud tam necháme udělat kolmá parkování, přímé napojení sjezdů atd. lidé si opět vyberou raději průjezd centrem. (Je to samozřejmě jako příklad nesmysl, ale princip je doufám jasný)

2) Dle mého názoru bych vůbec nedoporučoval a nenavrhol zdvojení okružních pásů. Je to opravdu nebezpečné řešení, které se v ČR neosvědčilo, kromě opravdu nadlimitních okružních křižovatek. Nové TP135 již tuto variantu také nedoporučují. Navíc, v našich podmínkách, kde máme většinou dvoupruhové komunikace, to ani nedává příliš smysl. Doporučuji zkapacitnění křižovatek dle diagramu intenzit přidáním bypasů.

3) Stejně tak nemám důvěru ani v doporučení okružní křižovatky u Prioru, když pominu nevhodnou kolizi s tramvajovou dopravou, tak co se týká kapacity, se nikdy nemůžeme dostat na kapacitu světelné křižovatky, obzvláště při jednom okružním pásu viz bod 2. Dalším rizikem je vyšší koncentrace vozů na ulici budovatelů, u magistrátu, jelikož si řidiči již nedojedou až na žateckou, když nebudou muset jet přes semafor.

Navrhuji doporučení dynamického řízení křižovatky, minimálně mimo špičku (z důvodu zachování oblíbeného odpočítávacího zařízení) v ideálním případě, dát dynamiku na všechny světelné křižovatky.

4) Co se týká dopravy v klidu, dle mého názoru nelze počítat s parkovacími plochami zdarma, které nejsou v majetku města (parkoviště u Prioru), popř. je město využívá jiným způsobem (odchytové parkoviště městské policie) Popř. je označit jako plochy vhodné pro navázání spolupráce s městem. V centru dle mého názoru není tak velký problém jako na sídlištích, kde bych raději viděl podrobnější řešení návrhů. Např. vytipování vhodného umístění parkovacích domů.

5) V pěší dopravě bych si představoval vytipování nejdůležitějších pěších tras z hlediska bezbariérovosti a jejich stav. Což jsou propojení mezi MHD a objekty občanské vybavenosti.

Vypořádání:

Ad1) Komunikace na území města Most, v rámci ZAKOS, jsou do funkčních skupin zařazeny dle ČSN 736110, přičemž v případě skupiny C se jedná pouze o vybrané obslužné komunikace. Zatřídění komunikací dle zákona bylo doloženo v analytické části dokumentu. Zcela jednoznačně doporučujeme zařazovat komunikace podle ČSN, která určuje základní parametry pro jednotlivé funkční skupiny. Je uváděn příklad parkování na ulici Žatecká, ČSN v článku 7.3.5. hovoří

Parkovací pás se může zřizovat na sběrných komunikacích jen v odůvodněných případech a to pouze s řazením šikmým pod úhlem $\leq 45^\circ$. Parkovací pás na dvoupruhové směrově rozdělené komunikaci a na jednopruhé jednosměrné komunikaci má být oddělen od jízdního pruhu bezpečnostním odstupem o šířce $\geq 1,00$ m.

Ad2) Pouze v případě křižovatky Žatecká-Čsl. armády-SNP-Josefa Skupy je doporučená přestavba na 2 pruhovou okružní křižovatku. Nesouhlasíme, že se obecně jedná o nebezpečné křižovatky, jsou známá řešení, kdy na okružním páse jsou 3 jízdní pruhy, a křižovatka je bezpečná. Vždy se jedná o konkrétní situaci s řešením „na míru“. V této souvislosti je nutné zmínit, že výkonnost komunikačního skeletu se odvíjí od nejslabšího prvku, což jsou křižovatky.

Ad3) Ilustrační obrázek je pojmenován jako inspirace. Křižovatka třída Budovatelů-Moskevská (u Prioru) vyžaduje přestavbu z titulu bezpečnosti chodců a vzhledem k výkonnosti křižovatky třída Budovatelů-Jaroslava Průchy (u Centralu) je výrazně předimenzovaná. Ve střednědobém horizontu je doporučena výraznější preference vozidel MHD dynamickým způsobem řízení na všech křižovatkách vybavených SSZ.

Ad4) Problematiku parkování a odstavování vozidel nelze zevšeobecnit, a to, že se bude jednat o nabídkovou službu i za úhradu je v kapitole 6. Statická doprava zmíněno vícekrát. Podoba městské koncepce statické bude předmětem přípravy a řešení, domníváme se, že může obsahovat také nezaplatněné parkovací plochy. V jednotlivých lokalitách města, včetně obytných oblastí jsou vytipovány rezervní místa pro doplnění nabídky i ve formě parkovacích/rezidentních objektů.

Ad5) Návrh pěší dopravy představuje základní pěší trasy, včetně jejich hodnocení, případně i náměty na doplnění sítě.

Ředitelství silnic a dálnic ČR

V Praze dne 8. 2. 2018

Vaše zn.:

Naše zn.: 1530-ŘSD-11110-2018

Vyřizuje: Ing. Veronika Misařová
Tel.: 241 084 320
veronika.misarova@rsd.cz

ACCENDO – Centrum pro vědu a
výzkum, z. s. r. o.
Ing. Petr Proška
Švabinského 1749/19
702 00 Ostrava 2

Věc: **Žádost o vyjádření k dokumentaci „Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova“**

Dopisem ze dne 19. 1. 2018 jste nás požádali o vyjádření / stanovisko k dokumentaci „Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova“.

K předloženému návrhu Plánu udržitelné městské mobility Mostu a Litvínova nemáme zásadní připomínky.

Pro upřesnění uvádíme následující doplňující informace k záměrům na silnicích I. třídy uvedeným v podkapitole 4.1.2 Přehled opatření a návrh etapizace dostavby komunikační sítě a v kapitole 10 „Návrh akčního plánu“:

1. I/13 Třebušice MÚK 2. etapa (dopravní bodová závada) - stavba v realizaci, předáno staveniště. Předpoklad dokončení stavby 09/2019.

2. Zkapacitnění silnice I/27 v úseku Most – Litvínov – na stavbu vydáno územní rozhodnutí a prodlouženo do 2019. V současné době dle pokynu Bezpečnostní rady státu a Ministerstva dopravy probíhá zpracování technicko-ekonomické studie „I/27 Most – Litvínov“, která prověřuje původní návrh zkapacitnění silnice I/27 dle současných požadavků bezpečnosti provozu. Předpoklad dokončení studie v 1. polovině roku 2018. Následně bude rozhodnuto o dalším postupu přípravy akce.

4. Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti připojovacího úseku silnic I/13, I/27 Souš - Uvedený záměr ŘSD ČR v současné době neprověřuje. S ohledem na blízký výjezd do lokality Souš a k čerpací stanici bude řešení problému složité. Uvedený termín zahájení realizace (rok 2019) je nereálný.

16. Přestavba křižovatky Čepirožská – Zatecká – ŘSD ČR v současné době s přestavbou křižovatky neuvažuje. Jedná se o výhledový záměr v případě, že dojde k nárůstu zatížení křižovatky a její nehodovosti.

17. Přestavba silnice I/27 s okružní křižovatkou Vtelno - řeší připojení rozvojových ploch v lokalitě Na Sadech. RSD ČR v současné době s přestavbou nijak nepočítá. Jedná se o investici vyvolanou připojením nových rozvojových ploch.

V textové části (str. 15) je doporučeno realizovat kompletaci dálnice D7 ve střednědobém horizontu, do roku 2023. V současné době se předpokládá kompletní dokončení dálnice D7 v roce 2025 (stavba D7 Slaný – hranice Středočeského kraje). Dále je v této části zmiňován obchvat Havraně. Ze strany ŘSD ČR v současné době nejsou činěny kroky k jeho realizaci.

Ing. Michal Vrabec
vedoucí odb. koncepce a tech. přípravy

CO:

ŘSD ČR – Spolňa Chomutov, Kochova 3975, Chomutov, 430 01

České dráhy a.s.



Váš dopis č. _____

Ze dne _____

15. 1. 2018

Naše č. _____

885/2018-O32

Datum _____

22. 2. 2018

Vyřizuje _____

Ing. arch. Iva Schneiderová
 Odbor správy a prodeje majetku | stavební oddělení
 T 602 425 612

ACCENDO - Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.

Švabinského 1749/19
 702 00 OSTRAVA 2

E schneiderova@gr.cd.cz

Věc: Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova

Dne 26. ledna 2018 jsme obdrželi Vaši žádost o vyjádření k územně plánovacímu podkladu „Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova“, vypracované Vaší agenturou v roce 2017.

Upozorňujeme, že České dráhy, a.s. (dále ČD), nejsou kompetentním v otázce rozvoje železniční infrastruktury – jím je Správa železniční dopravní cesty, s.o. (dále SŽDC), pověřená ministerstvem dopravy. Z tohoto důvodu informaci o plánovaných modernizacích tratí č. 130 a 134 a propojení tratí 134/135 bereme pouze na vědomí. Pro modernizace tratí č. 130 a 134 jsou v současnosti projednávány dokumentace pro územní rozhodnutí a ČD jsou účastníkem řízení. Záměr propojení tratí č. 134 a 135 je nutné projednat v platné územně plánovací dokumentaci (územní plány obou měst, pravděpodobně i Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje).

Jako dominantního národního dopravce podílejícího se významně i na zajištění příměstské dopravy v návaznosti na IDS Ústeckého kraje je pro nás aktuální návrh rozvoje a modernizace městské hromadné dopravy v obou městech významnou informací. V podrobnějším měřítku jsou pro ČD zajímavé záměry obou měst rozvíjet dopravní terminály v návaznosti na železniční stanice.

Upozorňujeme, že v současnosti probíhá mezi ČD a SŽDC úprava majetkoprávních vztahů, což má přímý vliv na rozdělení nemovitého majetku v železničních stanicích. Nicméně předložený materiál nenavrhuje konkrétní záměry v měřítku, kdy by se dal vliv na majetek ČD posuzovat.



České dráhy, a.s.
 Generální ředitelství
 Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1
 T 972 111 111, www.cd.cz

IČ 70994226 | DIČ CZ70994226
 Zapsané v Obchodním rejstříku Městského soudu
 v Praze, oddíl B, vložka 8039

Strana 1/2

Rádi bychom se zapojili do spolupráce na dalších stupních územně plánovací dokumentace i v konkrétních dílčích projektech, ať už se budou týkat dopravního nebo urbanistického detailu. Předpokládáme na tomto poli budoucí spolupráci s příslušnými reprezentanty měst Mostu i Litvínova.

S přátelským pozdravem



Ing. Petr Král
Vedoucí stavebního oddělení

Kopie : RSM Hradec Králové – pracoviště Ústí nad Labem, Ing. Vedral

Správa železniční dopravní cesty s.o.

----- Přeposlaná zpráva -----

Předmět: Dokumentace - Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova

Datum: Mon, 29 Jan 2018 08:16:04 +0100

Od: Kazda@szdc.cz

Komu: petr.proske@accendo.cz

Kopie: Brejcha@szdc.cz, KasparM@szdc.cz

Dobrý den.

K předložené dokumentaci nemáme z pozice SŽDC, s.o., Oblastního ředitelství Ústí nad Labem připomínek.

K doplnění mohu uvést, že zvažované propojení železniční tratě 134 a 135 ve stanici Litvínov není v současnosti SŽDC sledováno, natož připravováno.

Dále mohu upřesnit v dokumentaci uvedenou stavbu SŽDC Rekonstrukce traťového úseku Bílina – Most – Kyjice na trati 130, že se ve skutečnosti jedná o několik samostatných staveb, které budou vzájemně koordinovány a jejichž příprava se teprve rozbíhá (jsou zadávány Záměry projektu), jedná se o stavby:

Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)

Rekonstrukce ŽST Most

Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)

Zaslaná dokumentace byla též postoupena na GR ŠZDC, odbor strategie. Podle mých informací se Vám kolegové již též vyjádřili.

S pozdravem,

Ing. Jan Kazda

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

Vedoucí odboru provozu infrastruktury

Železničářská 31, 400 03 Ústí nad Labem

Tel.: 972 424 416

Mobil: 724 496 765

Fax: 972 422 627

www.szdc.cz

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese

<http://www.szdc.cz/dolozka>

Krajský úřad Ústeckého kraje

----- Přeposlaná zpráva -----

Předmět: FW: Žádost o vyjádření "Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínov"

Datum: Mon, 29 Jan 2018 08:14:00 +0000

Od: Duda Martin <duda.m@kr-ustecky.cz>

Komu: petr.proske@accendo.cz <petr.proske@accendo.cz>

From: Duda Martin

Sent: Monday, January 29, 2018 9:10 AM

To: 'petr.proske@acendo.cz'

Cc: Franěk Jindřich; Jeřábek Jakub; Smrčka Jiří; Bárta Jiří

Subject: RE: Žádost o vyjádření "Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínov"

Dobrý den,

odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje prostudoval zaslanou dokumentaci Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova a zasíláme vyjádření.

Z pohledu organizátora veřejné dopravy v Ústeckém kraji bychom rádi reagovali na čl. 5.2.1 odst.7

návrhové části týkající se vybudování autobusového nádraží v Mostě. Dle našeho názoru je současná situace dostačující a jako přestupní bod VLD/VLAK/MHD takřka ideální. Předpokládáme, že vybudováním nového autobusového nádraží v Mostě by došlo pro cestující VLD k prodloužení přestupní vzdálenosti a zhoršení komfortu cestování. Dle našeho názoru je vzhledem k nízkému počtu příměstských spojů dostatečná odstavná plocha pro autobusy VLD i počet odjezdových stání. Dle našeho názoru také provozovatelé dálkových linek nebudou mít zájem toto nádraží využívat, neboť obsluhují zastávky v centru města, což je pro cestující výhodné. Také nepředpokládáme, že by výstavbou nového autobusového nádraží došlo k omezení průjezdů příměstských a dálkových autobusů centrem města.

Jako vlastníků pozemních komunikací II. a III. třídy se dle našeho názoru v této fázi a formě nemáme k čemu vyjadřovat. Před zahájením případné přípravy by mělo proběhnout projednání měst s jednotlivými vlastníky komunikací pro jednotlivé položky a u nás případné schválení IZ.

Se zbytkem dokumentace nemáme problém. Omlouváme se opožděnou reakcí.

S pozdravem



Martin Duda

Odbor dopravy a silničního hospodářství

technolog provozu veřejné dopravy – Ústecký kraj-západ

Krajský úřad Ústeckého kraje

Velká Hradební 3118/48

400 02 Ústí nad Labem

Tel.: +420 475 657 582

e-mail: duda.m@kr-ustecky.cz

www.dopravauk.cz

www.kr-ustecky.cz

15. EXTERNÍ FINANČNÍ ZDROJE

Následující kapitola uvádí přehled možných finančních zdrojů na úrovních EU, národní, krajské a na úrovni města pro období přípravy a realizace aktivit projektu. Na zdroje financování dopravy lze pohlížet z hlediska veřejných a alternativních zdrojů. Mezi veřejné zdroje se řadí především finanční prostředky ze státního rozpočtu a státních fondů, dále z krajského rozpočtu, rozpočtu města a mimorozpočtové zdroje veřejných financí (evropské podpůrné fondy a programy). Jako alternativní zdroje k financování dopravy lze využít úvěry, leasing, výběr přímých poplatků za použití infrastruktury, projektové financování za účasti soukromého kapitálu (PPP), dividendy a nerozdělený zisk municipálních společností.

15.1 EVROPSKÉ STRUKTURÁLNÍ A INVESTIČNÍ FONDY A PROGRAMY

EU realizuje cíle své regionální a strukturální politiky v rámci sedmiletých cyklů.

PROGRAMOVÉ OBDOBÍ 2014–2020

Programy pro programové období 2014–2020 byly vymezeny usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. 11. 2012.

15.1.1 OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA

Je zaměřen na silniční a železniční dopravu a silniční infrastrukturu. Cílem programu je podporovat modernizace dopravní infrastruktury a ekologickou dopravu.

- Podporované oblasti:
 - *Prioritní osa 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu*
 - *Prioritní osa 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu*
 - *Prioritní osa 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T*
 - *Prioritní osa 4: Technická pomoc³*

15.1.2 INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM

Pro oblast dopravy cílí na oblast modernizace dopravní infrastruktury a ekologickou dopravu. Je zacílen na dopravu v regionech.

- Podporované oblasti v dopravě:
 - *Prioritní osa 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony⁴*

OSTATNÍ EVROPSKÉ PROGRAMY

15.1.3 INTEGROVANÁ ÚZEMNÍ INVESTICE

Integrovaná územní investice (International Teritorial Investment - dále jen "ITI") představuje realizaci integrované strategie rozvoje metropolitní oblasti, která zahrnuje klíčové investice řešící problémy daného území z více než jedné prioritní osy jednoho nebo více programů financovaných z Evropských strukturálních a investičních fondů. ITI jsou zaměřeny převážně na realizaci strategických projektů, které mají významný dopad pro vymezená území. Mezi hlavní témata ITI se mimo jiné řadí i oblast dopravy a mobility.

Počet ITI je v ČR vymezen počtem metropolitních oblastí definovaných ve Strategii regionálního rozvoje ČR 2014-2020:

- Pražská
- Brněnská
- Ostravská

³ Operační program doprava schválen Evropskou komisí dne 11. 5. 2015 [online]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/9a58eb35-5808-426a-945f-39315cb0c7ce/OPD_final_2014CZ16M1OP001_11_05_05.pdf?ext=.pdf

⁴ Integrovaný regionální operační program schválen Evropskou komisí dne 4. 6. 2015 [online]. Dostupné z: https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/52791db3-c01e-4058-9314-9c3aeaac82ff/PD-IROP-20150604-schvalen-EK_2.pdf?ext=.pdf

- Plzeňská
- Hradecko-pardubická
- Ústecko-chomutovská aglomerace: města Most a Litvínov jsou součástí ústecko-chomutovské aglomerace, pro kterou byla zpracována Integrovaná strategie Ústecko-chomutovské aglomerace
- Olomoucká⁵

15.1.4 PROGRAM SPOLUPRÁCE INTERREG CENTRAL EUROPE

Program je realizován na území 9 států: Rakousko (celá země), Česká republika (celá země), Německo (regiony Bádensko-Württembersko, Bavorsko, Berlín, Braniborsko, Meklenbursko-Přední Pomořansko, Sasko, Sasko-Anhaltsko), Maďarsko (celá země), Itálie (Emilia-Romagna, Furlandsko-Julské Benátsko, Ligurie, Lombardie, Piemont, autonomní provincie Bolzano, autonomní provincie Trento, Valle d'Aosta a Benátsko), Polsko (celá země), Slovenská republika (celá země), Slovinsko (celá země) a Chorvatsko (celá země).

Program má čtyři prioritní osy. Na oblast dopravy je zaměřena prioritní osa 4.

- **Prioritní osa 4: Spolupráce v oblasti dopravy s cílem zajistit lepší spojení ve Střední Evropě**

4.1 Zlepšit plánování a koordinaci systémů regionální osobní dopravy s cílem zajistit lepší napojení na vnitrostátní a evropské dopravní sítě

4.2 Zlepšit koordinaci mezi subjekty působícími v oblasti nákladní dopravy s cílem zvýšit využití ekologických multimodálních dopravních řešení⁶

15.2 STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

15.2.1 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

Ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) lze čerpat finanční příspěvky na financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Finanční prostředky na akce v dopravní infrastruktuře zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy nebo jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podél silnic I., II., III. třídy nebo místních komunikacích schválených v rámci záměrů Národního rozvojového programu mobility pro všechny a dále akce zaměřené na úpravy dopravní infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy a jejího zklidnění na silnicích I., II. nebo III. třídy.

Z rozpočtu SFDI pro rok 2017 lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85 % celkových uznatelných nákladů akce realizované v roce 2017. Limitní výše finančních prostředků, které mohou být poskytnuty jednomu žadateli, činí maximálně 20 mil. Kč.⁷

15.2.2 CYKLISTICKÉ STEZKY

Příspěvek z rozpočtu SFDI lze čerpat pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřízení jízdních pruhů pro cyklisty. Příspěvek je možné poskytnout výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky, zřízení jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy.

Z rozpočtu SFDI pro rok 2018 lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 85 %.⁸

⁵ Integrované územní investice v programovém období 2014–2020 [online]. Dostupné z: http://www.iti-ucha.cz/files/iti-ucha_publicace-iti.pdf

⁶ Program nadnárodní spolupráce Interreg CENTRAL EUROPE. Evropské strukturální a investiční fondy [online]. Dostupné z: <https://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy/OP-nadnarodni-spoluprace>

⁷ Pravidla pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace pro rok 2017. SFDI [online]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/zvysovani-bezpecnosti/2016_pravidla-2017_bezpecnost_vybor31.pdf

15.2.3 KŘÍŽENÍ KOMUNIKACÍ

Příspěvek je určen na financování výstavby, modernizace a opravy místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v místech křížení s nadřazenou dopravní infrastrukturou. Příspěvek lze poskytnout na stavební objekty, kterými místní nebo veřejně přístupná účelová komunikace kříží nadřazenou dopravní infrastrukturu (zejména na lávky, mosty, podchody a podjezdy).

Na vybranou akci lze poskytnout příspěvek ve výši:

- 100 %, v případě opravy či modernizace místa křížení místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace s nadřazenou dopravní infrastrukturou ve vlastnictví státu (dálnice, silnice I. třídy, celostátní a regionální dráhy, dopravně významné vodní cesty),
- 85 %, v případě výstavby místa křížení místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace s nadřazenou dopravní infrastrukturou ve vlastnictví státu (dálnice, silnice I. třídy, celostátní a regionální dráhy, dopravně významné vodní cesty),
- 75 %, v případě oprav či modernizace ostatních míst křížení místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace s nadřazenou dopravní infrastrukturou (silnice II. a III. třídy), z celkových uznatelných nákladů akce.⁹

15.2.4 PROJEKTOVÉ ČINNOSTI

Příspěvek SFDI je určen pro financování průzkumných nebo projektových prací anebo studijních nebo expertních činností v oblasti výstavby, modernizace nebo oprav dopravní infrastruktury. Příspěvek lze poskytnout pouze na akce řešící technologie, postupy nebo metody, které dosud nebyly pro daný účel použity v České republice.

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek na vybranou akci maximálně do výše 75 %.¹⁰

15.3 STÁTNÍ FOND ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

15.3.1 NÁRODNÍ PROGRAM ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Národní program Životní prostředí (NPŽP) podporuje projekty a aktivity přispívající k ochraně životního prostředí v České republice.

Program je rozdělen do sedmi prioritních oblastí:

- Prioritní oblast: Voda
- Prioritní oblast: Ovzduší
- Prioritní oblast: Odpady, staré zátěže, environmentální rizika
- Prioritní oblast: Příroda a krajina
- **Prioritní oblast: Životní prostředí ve městech a obcích**
 - **Podoblast 1: Implementace systémových nástrojů**
 - *Místní Agenda 21: Cílem podoblasti je podpořit udržitelný rozvoj měst a obcí a zlepšení kvality života obyvatel a životního prostředí.*

⁸ Pravidla pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty pro rok 2018. SFDI [online]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklisticke-sterky/2017_pravidla_cyklo_2018.pdf

⁹ Pravidla pro financování výstavby, modernizace a oprav místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v místech křížení s nadřazenou dopravní infrastrukturou pro rok 2018. SFDI [online]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/krizeni/2017_pravidla_krizeni_2018.pdf

¹⁰ Pravidla pro financování průzkumných nebo projektových prací anebo studijních nebo expertních činností v oblasti výstavby, modernizace nebo oprav dopravní infrastruktury („Nové technologie“) pro rok 2017. SFDI [online]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/projektove-cinnosti/2016_nt_pravidla_2017.pdf

- *Inteligentní města a obce: Cílem podoblasti je zlepšení životního prostředí měst a obcí a příspěvek k dosažení klimaticko-energetických závazků skrze propojování tří oblastí – ICT, energetika a doprava.*
- **Podoblast 2: Udržitelná městská doprava a mobilita**
 - *Čistá mobilita: Cílem je snížení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí, tj. zejména snížení emisí z dopravy, snížení hlukové zátěže a omezení světelného smogu.*
 - *Hluk: Cílem je zlepšení ochrany obyvatel měst a obcí před hlukem.*
- **Podoblast 3: Podpora energetické účinnosti a snížení světelného znečištění:** Cílem je zvyšovat energetickou účinnost při spotřebě energie ve městech a obcích s důrazem na snížení světelného smogu.
- **Podoblast 4: Zlepšení funkčního stavu zeleně ve městech a obcích:** Cílem je zajistit zachování a vymezení nových ploch a prvků zeleně, jako součásti funkčního a strukturovaného systému sídelní zeleně v sídlech v rámci územního plánování tak, aby byla zajištěna základní podmínka pro plnění jeho funkcí (mj. snižování efektu tepelného ostrova, záchyt prašnosti).
- **Prioritní oblast: Environmentální prevence**
 - **Podoblast 1: Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta:** Cílem podoblasti je zlepšit kompetence (znalosti a dovednosti) cílových skupin v environmentální oblasti a v oblasti udržitelného rozvoje prostřednictvím výukových programů, exkurzí a dalších forem vzdělávacích a osvětových aktivit a kampaní
 - **Podoblast 2: Environmentální poradenství:** Cílem podoblasti je poskytnout široké veřejnosti přístup k informacím o životním prostředí prostřednictvím odborné služby ekoporaden.¹¹

15.4 ÚSTECKÝ KRAJ

Ústecký kraj vyhlašuje dotační tituly na podporu různých oblastí veřejného zájmu. Poskytování dotací Ústeckým krajem se řídí Zásadami pro poskytování dotací a návratných finančních výpomocí z rozpočtu Ústeckého kraje, které jsou každoročně schvalovány zastupitelstvem kraje. Oblast dopravy je součástí jediného dotačního titulu Ústeckého kraje, Program obnovy venkova 2017, který je určen pouze obcím do 2 000 obyvatel.

15.4.1 PROGRAM OBNOVY VENKOVA 2017 (PRO OBCE DO 2 000 OBYVATEL)

Jedním z cílů tohoto programu je zlepšení stavu dopravních komunikací a zvýšení bezpečnosti provozu. V rámci tohoto programu je Ústeckým krajem podporována výstavba a opravy chodníků a místních komunikací. Pro oblast podpory výstavby a opravy chodníků a místních komunikací je u obcí s více než 1 000 obyvateli intenzita podpory kraje maximálně 40%.¹²

15.5 ROZPOČET MĚSTA

Výdaje obcí a měst na dopravu jsou tvořeny běžnými a kapitálovými výdaji. Běžné výdaje jsou finanční prostředky na běžnou údržbu i opravu majetku obce. Výdaje na dopravu jsou ve městech Most a Litvínov v nejvyšší míře tvořeny výdaji na provoz veřejné silniční dopravy (náklady na provoz veřejné hromadné dopravy, transfery podnikům zajišťujícím MHD a zabezpečení dopravní obslužnosti na území obcí, menší výdaje na údržbu zastávek, laviček, informačních tabulí). Druhou nejvyšší položkou jsou výdaje na místní komunikace, jejich opravy, správu a údržbu. Ostatní záležitosti pozemních komunikací zahrnují výdaje na správu a údržbu parkovišť, chodníků, cyklostezek a dalších ploch týkajících se dopravy.

¹¹ Národní program Životní prostředí. SFŽP [online]. Dostupné z: <https://www.sfzp.cz/soubor-ke-stazeni/60/18087-narodni-program-zivotni-prostredi.pdf>

¹² Program obnovy venkova Ústeckého kraje 2017, Pokyny pro žadatele. Ústecký kraj [online]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/program%2Dobnovy%2Dvenkova%2D2017/d-1708000/p1=204744>

Tab. 15.1 Výdaje statutárního města Most do oblasti dopravy v roce 2016 (v tis. Kč)

Odvětví	Rozpočet schválený	Rozpočet upravený	Skutečné čerpání	Čerpání upraveného rozpočtu (%)
Silnice	36 891	40 333	36 320	90,1
Ostatní záležitosti pozemních komunikací	9 501	18 345	11 271	61,4
Provoz veřejné silniční dopravy	67 248	66 665	65 415	98,1
Bezpečnost silničního provozu	20	20	20	100,0
Provoz ostatních drah	42 756	43 339	43 338	100,0
Celkem	156 416	168 702	156 365	92,7

Zdroj dat: Zdroj dat: Monitor, dostupné z: <http://monitor.statnipokladna.cz>

Výdaje města Litvínov na dopravu byly v roce 2016 v nejvyšší míře tvořeny výdaji na provoz veřejné silniční dopravy (69 %), dále výdaji na místní komunikace, jejich opravy, správu a údržbu (31 %). Procentuální vyčerpanost skutečnosti k rozpočtu upravenému v roce 2016 byla 82 %.

Tab. 15.2 Výdaje města Litvínov do oblasti dopravy v roce 2016 (v tis. Kč)

Odvětví	Rozpočet schválený	Rozpočet upravený	Skutečné čerpání	Čerpání upraveného rozpočtu (%)
Silnice	27 580	36 688	22 809	62,2
Ostatní záležitosti pozemních komunikací	73	73	73	100,0
Provoz veřejné silniční dopravy	53 300	53 300	51 004	95,7
Celkem	80 953	90 061	73 886	82,0

Zdroj dat: Monitor, dostupné z: <http://monitor.statnipokladna.cz>

V letech 2010–2016 tvořily výdaje statutárního města Most na dopravu v průměru 16 % celkových výdajů rozpočtu. Nejvyšší částka do oblasti dopravy byla vynaložena v roce 2014, především z důvodu výdajů do pozemních komunikací (121 187 000 Kč), v tomto roce se výdaje do oblasti dopravy podílely na celkových výdajích v nejvyšší míře (21,7 %).

Tab. 15.3 Rozpočet statutárního města Most a výdaje v oblasti dopravy v letech 2010–2016 (v tis. Kč)

Rok	Celkové výdaje	Výdaje – Doprava	%
2010	1 355 283	207 820	15,3
2011	1 516 427	168 817	11,1
2012	1 069 154	160 934	15,1
2013	1 068 149	186 858	17,5
2014	1 064 648	230 644	21,7
2015	1 019 150	167 866	16,5
2016	1 002 773	156 365	15,6

Zdroj dat: Monitor, dostupné z: <http://monitor.statnipokladna.cz>

V letech 2010–2016 se výdaje do oblasti dopravy podílely na celkových výdajích v průměru 15 %. Nejvyšší výdaje do oblasti dopravy byly vynaloženy v roce 2014 (81 146 000 Kč), a to z důvodu zajištění provozu veřejné silniční dopravy (46 281 000 Kč). V nejvyšší míře se výdaje do oblasti dopravy podílely na celkových výdajích v roce 2016 (18,7 %).

Tab. 15.4 Rozpočet města Litvínov a výdaje v oblasti dopravy v letech 2010–2016 (v tis. Kč)

Rok	Celkové výdaje	Výdaje – Doprava	%
2010	644 537	63 299	9,8
2011	587 381	65 853	11,2
2012	414 657	70 082	16,9
2013	428 320	75 822	17,7
2014	469 346	81 146	17,3
2015	512 579	68 079	13,3
2016	394 849	73 886	18,7

Zdroj dat: Monitor, dostupné z: <http://monitor.statnipokladna.cz>

16. NAPLŇOVÁNÍ PLÁNU MOBILITY

Přijetím Plánu mobility měst Mostu a Litvínova se města zavazují k jeho plnění a k alokaci potřebných finančních prostředků v rámci sestavování rozpočtu a rozpočtového výhledu. V průběhu období realizace by měla být implementována všechna zahrnutá opatření, vč. monitoringu nastavených cílů a indikátorů. Vedením měst Mostu a Litvínova by měl být ustanoven odpovědný subjekt/odbor/zaměstnanec, který bude průběžně koordinovat a podávat zprávy o plnění jednotlivých cílů.

16.1 NÁVRH STANOVENÍ KOMPETENCÍ PROCESU

Plán mobility měst Mostu a Litvínova je potřeba pravidelně aktualizovat s ohledem na současný stav. Plán mobility vznikl jako výchozí materiál, který byl zpracován s ohledem na zdroje financování v roce 2016/2017. Způsob naplňování stanovených cílů s ohledem na finanční možnosti se bude v průběhu realizace upřesňovat, proto je navrhováno provádět aktualizaci akčního plánu pravidelně po dvou letech. Aktualizaci kompletního Plánu mobility měst pak ve čtyřletém cyklu.

Proces aktualizace by měl být v kompetenci stanoveného subjektu/odboru/zaměstnance v jednotlivých městech. Tento subjekt ponese zodpovědnost za naplňování cílů Plánu mobility, řízení procesu aktualizace a koordinaci odborů města a ostatních zainteresovaných stran v procesu realizace a aktualizace Plánu mobility.

Na procesu aktualizace se mají podílet všechny relevantní odbory obou měst a další organizace. Dále je žádoucí zajistit účast zástupců městské policie, která zabezpečuje místní záležitosti veřejného pořádku v rámci působnosti města a dohlíží na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. V následující tabulce jsou ke specifickým okruhům činností přiřazeny odbory měst a organizace, jejichž zástupci by měli mít poradní funkci. Stanovený subjekt/odbor/zaměstnanec by měl být průběžně informován o všech níže uvedených činnostech a v rámci svých kompetencí do nich zapojen.

Jako výše uváděný odpovědný subjekt je pro město Most navrhován **Odbor rozvoje a dotací**, případně může být vytvořeno nové pracovní místo **Koordinátor udržitelné městské mobility**. V případě města Litvínov je navrhováno tyto kompetence svěřit **Odboru investic a regionálního rozvoje**.

V případě úvahy o vytvoření nového pracovního místa „Koordinátor udržitelné městské mobility“, je důležité pro tuto pozici, jaká zodpovědnost a které povinnosti jsou dané pozici svěřeny. Tato osoba, tj. koordinátor bude oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji městské mobility.

Koordinátor by měl mít minimálně následující pravomoci a z nich vyplývající úkoly:

- *Zapojit se do všech otázek, které se týkají dopravy obecně.*
- *Zapojit se do všech plánů tvorby a změn infrastruktury města i do všech projektů, které mají na dopravu vliv.*
- *Zajistit spolupráci/koordinaci mezi jednotlivými obory nebo dalšími správními či územními celky.*
- *Zajišťovat kontakt s veřejností v otázkách městské mobility.*
- *Mít možnost v rámci lokální politické scény udržitelnou mobilitu prezentovat a vytvářet pozitivní dojem.*
- *Zodpovědností koordinátora má být dosažení cílů, které si město stanovilo v oblasti plánu mobility, což zahrnuje i rozvoj vlastních koncepcí a nápadů na menší vylepšení v infrastruktuře města.*
- *Koordinátor potřebuje svůj vlastní rozpočet (tj. položku v rozpočtu města), aby se vybraná opatření mohla realizovat v krátkodobém horizontu.*

POPIS AKTIVITY	ODPOVĚDNOST	
	Most	Litvínov
Koncepční řešení dopravy a projednání s veřejností	Odbor rozvoje a dotací	Odbor investic a regionálního rozvoje
Propagace a prezentace záměrů	Oddělení kancelář primátora a tajemníka	Odbor kanceláře tajemníka
Zajištění externího financování	Odbor investic	Odbor investic a regionálního rozvoje
Příprava investic dopravních staveb	Odbor investic	Odbor investic a regionálního rozvoje
Příprava a koordinace rekonstrukcí dopravních staveb	Odbor investic	Odbor investic a regionálního rozvoje
Příprava a koordinace změn organizace dopravy	Odbor správních činností (oddělení registrací, dopravy a komunikací)	Odbor investic a regionálního rozvoje, Odbor stavebního úřadu
Příprava a koordinace změn ZPS (zóny placeného stání)	Odbor rozvoje a dotací, Odbor správních činností (oddělení registrací, dopravy a komunikací)	Odbor investic a regionálního rozvoje, Odbor stavebního úřadu
Objednávka výkonu veřejné dopravy a stanovení kvality služby	Odbor správních činností (oddělení registrací, dopravy a komunikací)	Odbor investic a regionálního rozvoje
Propagace a prezentace realizace staveb	Oddělení kancelář primátora a tajemníka	Odbor kanceláře tajemníka
Realizace investic dopravních staveb	Odbor investic	Odbor investic a regionálního rozvoje
Realizace rekonstrukcí či údržby	Technické služby města Mostu a.s. nebo firma na základě výběrového řízení	Technické služby Litvínov s.r.o. nebo firma na základě výběrového řízení
Realizace změn v organizaci dopravy	Technické služby města Mostu a.s.	Technické služby Litvínov s.r.o.
Realizace změn ZPS (zóny placeného stání)	Odbor rozvoje a dotací, Odbor správních činností (oddělení registrací, dopravy a komunikací)	Odbor investic a regionálního rozvoje
Realizace výkonů MHD/VHD na základě objednávky	Dopravní podnik měst Most a Litvínov, koordinátor Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje, dopravci	Dopravní podnik měst Most a Litvínov, koordinátor Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje, dopravci
Prezentace a propagace měkkých opatření pro změnu dopravního chování	Oddělení kancelář primátora a tajemníka	Odbor kanceláře tajemníka
Podněty oddělení školství a mládeže	Odbor školství, kultury a sportu	Odbor sociálních věcí a školství
Vyhodnocení dopadů na životní prostředí	Odbor životního prostředí a mimořádných událostí	Odbor životního prostředí
Podněty veřejnosti	Oddělení kancelář primátora a tajemníka	Odbor kanceláře tajemníka
BESIP	Odbor školství, kultury a sportu, Městská policie Most	Odbor sociálních věcí a školství, Městská policie Litvínov
Prevence	Městská policie Most	Městská policie Litvínov
Zveřejnění zásobníku investic a rekonstrukcí	Oddělení kancelář primátora a tajemníka	Odbor kanceláře tajemníka
Koordinace územního plánu s koncepcí dopravy	Odbor stavební úřad	Odbor investic a regionálního rozvoje
GIS analýzy/mapy	Odbor informačního systému (oddělení GIS)	Odbor investic a regionálního rozvoje

16.2 NÁVRH A ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ

V Plánu mobility jsou definovány indikátory v jednotlivých oblastech, jichž by mělo být dosaženo v rámci realizace. Tyto indikátory stanovuje Plán mobility a jejich vyhodnocování by mělo být pravidelně prověřováno společně s aktualizací Plánu mobility (ve čtyřletém cyklu).

V rámci zjišťování naplňování stanovených indikátorů bude rovněž také nutné, aby stanovený odbor/koordinátor mobility zajistil realizaci dotazníkových šetření a dopravních průzkumů/analýz z toho důvodu, že řada indikátorů není přímo měřitelná.

Po vyhodnocení jednotlivých indikátorů bude provedena jejich komparace s cíli stanovenými v Plánu mobility. Na základě výsledků mohou být indikátory doplněny nebo upřesněny vzhledem k nově zjištěným skutečnostem. V případě, že zjištěné hodnoty nebudou korespondovat s hodnotami navrženými v plánu mobility, bude nutné provést analýzu příčin a vyvodit z ní závěry, proč nebylo dosaženo předpokládaného stavu. Návrh na změnu indikátorů bude nutné projednat se zástupci zainteresovaných odborů města a následně provést prezentaci občanům. Pro projednání změn indikátorů bude vhodné ustanovit řídicí skupinu z řad zástupců města a odborníků, kteří budou jednotlivé změny konzultovat a následně budou tyto změny prezentovány veřejnosti. Součástí návrhu bude zdůvodnění změny indikátoru, která je předkládána. Po skončení tohoto procesu budou indikátory upraveny a následně bude monitorováno jejich plnění. Tyto činnosti budou v kompetenci stanoveného odboru/koordinátora mobility, který bude činnosti řídit a provádět kontrolu jejich realizace.