



# Ústí nad Labem

## PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

C – Návrhová část

D, E – Akční plán, monitoring, evaluace

**Statutární město Ústí nad Labem**  
Velká Hradební 2336/8  
401 00 Ústí nad Labem

# PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

## C – Návrhová část

## D, E – Akční plán, monitoring, evaluace

Červen 2020

---

Zpracovatelé:



**HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.**  
Sokolovská 100/94  
186 00 Praha 8 – Karlín  
[www.rhdhv.cz](http://www.rhdhv.cz)  
[dhvcr@rhdhv.com](mailto:dhvcr@rhdhv.com)

**Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.**  
Líšeňská 33a  
636 00 Brno  
[www.cdv.cz](http://www.cdv.cz)  
[cdv@cdv.cz](mailto:cdv@cdv.cz)

# OBSAH

<b>OBSAH</b> .....	<b>3</b>
<b>1 ÚVODNÍ KAPITOLA</b> .....	<b>6</b>
<b>2 METODICKÝ POSTUP TVORBY NÁVRHOVÉ ČÁSTI</b> .....	<b>7</b>
2.1 NÁVRHOVÁ OBDOBÍ .....	10
2.2 TVORBA ZÁSOBNÍKU OPATŘENÍ.....	10
<b>3 VIZE MOBILITY</b> .....	<b>17</b>
<b>4 STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE</b> .....	<b>19</b>
4.1 MĚSTO S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM.....	21
4.2 KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA .....	26
4.3 CHYTRÁ A INTELIGENTNÍ DOPRAVA .....	30
4.4 SNADNÁ MOBILITA A DOSTUPNOST BEZ BARIÉR .....	32
4.5 BEZPEČNÉ MĚSTO .....	33
4.6 KVALITNÍ A ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÉ PROSTORY .....	35
4.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VE MĚSTĚ.....	37
4.8 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY .....	38
<b>5 SCÉNÁŘE MOBILITY</b> .....	<b>40</b>
5.1 SCÉNÁŘ Č. 1 ZACHOVÁVAJÍCÍ STÁVAJÍCÍ PODMÍNKY.....	40
5.2 SCÉNÁŘ Č. 2 ZAMĚŘENÝ NA ROZVOJ VŠECH DOPRAVNÍCH MÓDŮ S PREFERENCÍ INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY .....	46
5.3 SCÉNÁŘ Č. 3 ZAMĚŘENÝ NA ROZVOJ UDRŽITELNÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ .....	49
5.4 SCÉNÁŘ DOPORUČENÝ K REALIZACI.....	52
<b>6 POPIS NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ</b> .....	<b>61</b>
6.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ.....	62
6.2 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	84
6.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	114
6.4 NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY.....	142
<b>7 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ</b> .....	<b>161</b>
7.1 ZÓNACE A ROZSAH MODELOVÉHO ÚZEMÍ.....	161
7.2 VSTUPNÍ DATA .....	161
7.3 MODEL DOPRAVNÍ POPTÁVKY .....	163
7.4 MODEL DOPRAVNÍ NABÍDKY.....	165
7.5 INTERAKCE MODELU NABÍDKY A POPTÁVKY – ZATĚŽOVÁNÍ SÍŤE .....	165

7.6	KALIBRACE MODELU .....	166
7.7	SCÉNÁŘE VÝVOJE DOPRAVY .....	167
7.8	VÝSLEDKY MODELOVÁNÍ.....	169
7.9	SHRNUTÍ.....	176
<b>8</b>	<b>ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – EMISE Z DOPRAVY .....</b>	<b>178</b>
8.1	ZÁKLADNÍ INFORMACE .....	178
8.2	VLIV VYBRANÝCH MODELOVANÝCH LÁTEK NA ZDRAVÍ OBYVATELSTVA.....	178
8.3	METODIKA EMISNÍHO MODELOVÁNÍ .....	180
8.4	VLIV OPATŘENÍ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	189
<b>9</b>	<b>PARTICIPAČNÍ AKTIVITY .....</b>	<b>190</b>
9.1	PRVNÍ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ .....	192
9.2	DRUHÝ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ.....	194
9.3	ODBORNÝ BRAINSTORMING K TVORBĚ VIZE .....	196
9.4	ODBORNÝ BRAINSTORMING K HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ, OVĚŘENÍ S VIZÍ A JEJICH DOPLNĚNÍ.....	201
9.5	SETKÁNÍ S VEŘEJNOSTÍ V RÁMCI EVRPOSKÉHO TÝDNE MOBILITY .....	211
9.6	POCITOVÁ MAPA .....	213
<b>10</b>	<b>EKONOMICKÁ ROZVAHA A ZDROJE FINANCOVÁNÍ .....</b>	<b>218</b>
10.1	ZAJIŠTĚNÍ FINANČNÍHO RÁMCE .....	218
10.2	ZDROJE FINANCOVÁNÍ .....	221
10.3	EKONOMICKÁ ROZVAHA NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ .....	222
<b>11</b>	<b>AKČNÍ PLÁN .....</b>	<b>228</b>
11.1	INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ .....	228
11.2	OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2025 .....	229
11.3	OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2030 .....	236
11.4	OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2040 .....	242
<b>12</b>	<b>ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ .....</b>	<b>246</b>
12.1	MĚSTO S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM .....	247
12.2	KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA .....	250
12.3	CHYTRÁ A INTELIGENTNÍ DOPRAVA .....	253
12.4	SNADNÁ MOBILITA A DOSTUPNOST BEZ BARIÉR .....	254
12.5	BEZPEČNÉ MĚSTO .....	255
12.6	KVALITNÍ A ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÉ PROSTORY.....	257
12.7	ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VE MĚSTĚ .....	259

12.8	PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY.....	260
<b>13</b>	<b>REFERENCE, SEZNAMY .....</b>	<b>262</b>
13.1	REFERENCE .....	262
13.2	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A POJMŮ.....	264
13.3	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	267
13.4	SEZNAM TABULEK .....	269
13.5	SEZNAM PŘÍLOH.....	271

# 1 ÚVODNÍ KAPITOLA

Tato závěrečná zpráva „C – Návrhová část a D, E – Akční plán, monitoring, evaluace“ je jednou z částí dokumentu Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem (PUMM). Spolu se závěrečnými zprávami „A – Metodické řešení“, „B – Analytická část, díl I. Dopravní průzkumy“, „B – Analytická část, díl II. Průvodní zpráva“, „Komunikační strategie“ a „Dopravní model města Ústí nad Labem“ tvoří nedílnou součást celé dokumentace PUMM.

Návrhová část (C) se věnuje strategické koncepci udržitelné dopravy na území města Ústí nad Labem. Řešeny jsou však i dopravní vazby z dopravně připojených obcí k městu (např. Trmice, Chlumeč), vazby dalších přilehlých obcí v nejbližším okolí i delší regionální i nadregionální vazby na vzdálenější centra (Děčín, Teplice, Praha, Německo apod.).

Na základě analytické části projektu, výchozích strategií z nadřazených dokumentů a pracovních jednání s řídicí skupinou, odbornými skupinami a širší veřejností se návrhová část snaží navrhnout strategii vývoje dopravy ve městě a jeho okolí v následujících obdobích s důrazem na udržitelné dopravní módy.

Ve zprávě jsou definovány vize, strategické cíle, specifické cíle a opatření, které by měly napomoci vyřešit problémy a nedostatky, které jsou dnes na stávající pěší, cyklistické i automobilové komunikační infrastrukturu a podpořit, zatraktivnit a rozvinout nejen městskou a veřejnou hromadnou dopravu v území, ale i pěší a cyklistickou dopravu. Vize, cíle a opatření jsou navrženy s důrazem na dostupnost, bezpečnost, ekologičnost, ekonomičnost, plynulost a kvalitu v principech tzv. SMART cílů. Cílem dokumentu je nastolit určitý „řád“ v dopravě a napomoci městu k udržitelnému dopravnímu chování v následujících letech. Navržena jsou řešení ke zlepšení mobility obyvatel a dostupnosti jednotlivých zdrojů a cílů cest, zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel.

Výstupem této části dokumentu je souhrn opatření, která jsou následně rozdělena do několika variant a jejichž postupnou realizací se podaří naplnit stanovené specifické i strategické cíle a společnou vizi mobility. Smyslem realizace navržených opatření je motivovat obyvatele i návštěvníky města k využití udržitelných dopravních módů pro své pravidelné i nepravidelné cesty, což by mělo vést k dramatickému zvýšení udržitelného dopravního chování a k rozvoji udržitelného dopravního systému města s důrazem na snížení negativních vlivů na životní prostředí vyvolané motorovou dopravou.

## 2 METODICKÝ POSTUP TVORBY NÁVRHOVÉ ČÁSTI

Podrobný popis metodického postupu tvorby dokumentu PUMM, včetně návrhové části, je popsán ve zprávě „A – metodický postup“, která je nedílnou součástí dokumentu PUMM. Konkrétní postup a výstupy návrhové části jsou popsány níže.

K tvorbě návrhové části PUMM bylo možné přistoupit na základě vypracované analytické části. Návrhová část se skládá z několika dílčích, vzájemně na sebe navazujících, částí. První fází je vytvoření vize mobility. Ta byla tvořena na základě zjištěných faktů z analytické části a vychází především z nadřazených dokumentů města, primárně ze Strategie rozvoje města Ústí nad Labem 2015 – 2020 a Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (2012). Přihlédnuto bylo i k nadřazeným dokumentům aglomerace, Ústeckého kraje, České republiky a Evropské unie. Vize byla tvořena ve spolupráci řídicí skupiny, odborných skupin a široké veřejnosti. Po jejím sestavení se zadavatel s vizí ztotožnil a odsouhlasil ji.

Na základě analytické části projektu, nadřazených dokumentů a sestavené vize následně probíhalo sestavování strategických cílů. Na strategické cíle následně navazovaly cíle specifické. Specifické cíle konkretizují a dále rozvíjejí strategické cíle. I cíle byly projednány se všemi zapojenými skupinami stakeholderů.

Hlavním jádrem tvorby návrhové části bylo poté sestavování souborů konkrétních opatření. Smyslem opatření je naplnění specifických a strategických cílů a vize mobility. Opatření by měla být vhodně navržena tak, aby byla v návrhových horizontech reálně uskutečňována a mohly tak být naplňovány definované strategické a specifické cíle. Byl vytvořen zásobník opatření, který byl následně roztříděn do čtyř samostatných kategorií pro lepší orientaci. Těmito kategoriemi jsou:

- Automobilová doprava, parkování
- Pěší a cyklistická doprava
- Veřejná doprava
- Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Navržená opatření byla na proběhlých brainstormingových s řídicí skupinou a odbornými skupinami hodnocena z hlediska jejich přínosů. Detailní popis hodnocení je součástí jedné z dalších kapitol. Díky uskutečněným brainstormingům bylo možné zásobníky opatření také ve zmíněných skupinách diskutovat. Na základě hodnocení a diskusí nad opatřeními bylo následně přistoupeno k mírným korekcím opatření a „vyladění“ zásobníků opatření tak, aby byl jejich přínos pro město Ústí nad Labem co nejvyšší a měl reálnou přidanou hodnotou.

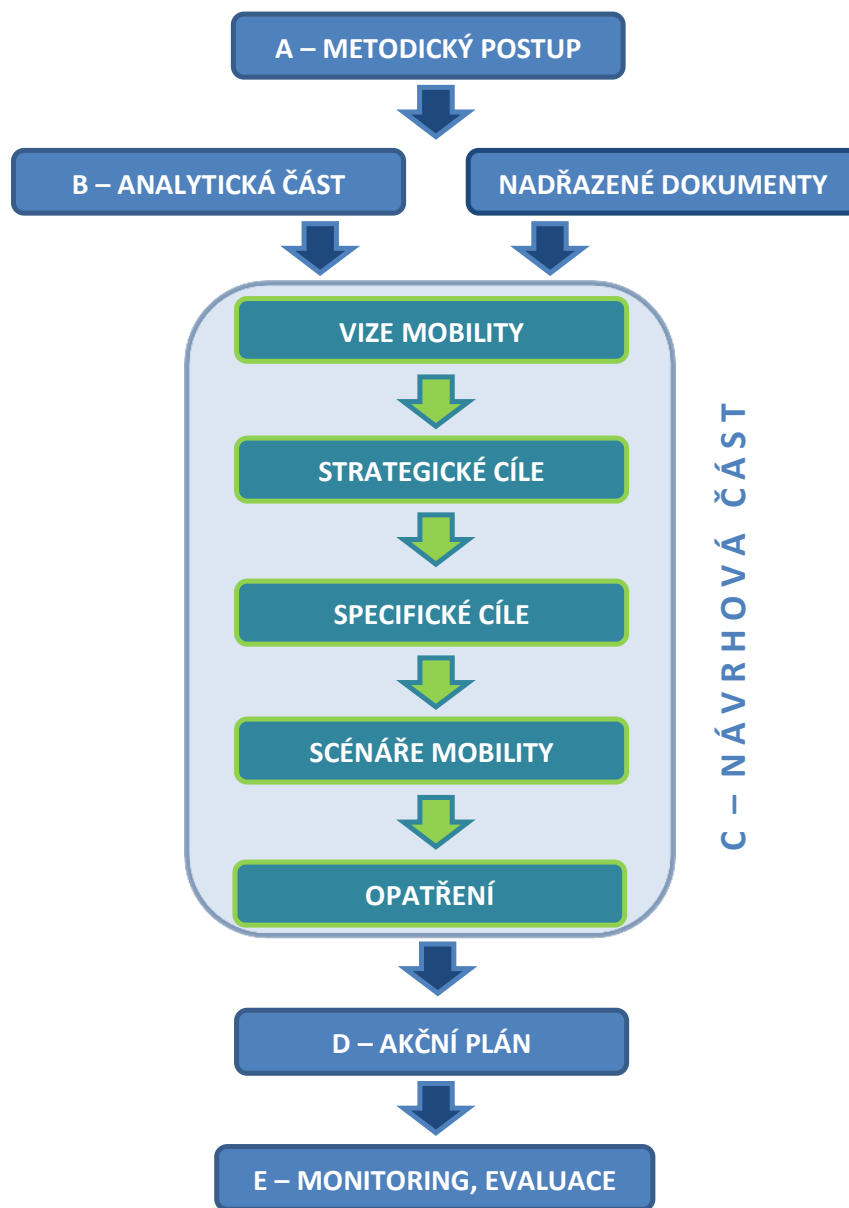
Současně byly tvořeny scénáře mobility. Ve třech různých scénářích byl nastíněn možný vývoj dopravního chování v návrhových horizontech. Ve spolupráci se stakeholdery byl následně vybrán jeden ze scénářů, který se jevil jako nejvhodnější a který by měl být do budoucna

naplňován. Opatření v tomto scénáři poté byla znovu prověřena a korigována i na základě výsledků z hodnocení přínosů od zapojených skupin. Pro vybraný scénář poté vznikl výsledný soubor opatření. Tato opatření budou naplňována v jednotlivých časových horizontech. Všechna navržená opatření jsou detailně popsána v následujících kapitolách, jsou jim přiřazeny atributy (odpovědnost, horizont plnění, finanční náročnost ad.) a jsou dále zpracovány do akčního plánu. Výsledný scénář byl následně ověřen dopravním modelem.

Poslední částí dokumentu je nastavení procesu realizace, monitoringu a evaluace. Zde jsou nastaveny principy a nástroje pro zpětné hodnocení realizovaných opatření a projektů, resp. plnění stanovených specifických cílů, strategických cílů a vize.

Grafické znázornění etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility zobrazuje [Obrázek 1](#).





Obrázek 1 Etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility (zdroj: RHDHV, Metodika pro přípravu PUMM ČR)

## 2.1 NÁVRHOVÁ OBDOBÍ

V rámci dokumentu PUMM Ústí nad Labem byla stanovena celkem tři návrhová období.

Jedná se o návrhové horizonty:

- rok 2025 (krátkodobý horizont)
- rok 2030 (střednědobý horizont)
- rok 2040 (výhledový horizont)

Pro jednotlivé návrhové horizonty byly ve výsledném scénáři zpracovány prognózy vývoje dopravy na území města Ústí nad Labem. Do jednotlivých časových horizontů byla zařazena jednotlivá opatření. Některá opatření pro svoji komplikovanost, dlouhý proces realizovatelnosti či postupnou realizaci byla zařazena do více návrhových horizontů.

## 2.2 TVORBA ZÁSObNÍKU OPATŘENÍ

Opatření tvoří hlavní část tvorby návrhové části projektu PUMM. Jejich smyslem je naplnění specifických a strategických cílů a vize mobility. Opatření by měla být vhodně navržena tak, aby byla v návrhových horizontech reálně uskutečňována a mohly tak být naplňovány definované strategické a specifické cíle. V rámci celé doby zpracovávání PUMM proto byl tvořen zásobník, který byl postupně naplňován jednotlivými opatřeními. Základní soubory opatření byly navrženy zpracovatelem na základě proběhlých průzkumů a analýz, zjištění z analytické části projektu a z nadřazených dokumentů. Následně byla do zásobníku doplňována průběžně opatření, která vzešla z jednání se zadavatelem, řídicí skupinou, odbornými pracovními skupinami. Zpracovány byly relevantní připomínky a podněty od široké veřejnosti, ze socio-dopravních průzkumů a z pocitové mapy. Do pocitové mapy bylo zaznamenáno 1 870 podnětů od 133 respondentů.

S navrženými opatřeními ze zásobníku bylo dále pracováno. Zásobník opatření prošel hodnocením přínosů odborné i širší veřejnosti, a následně byly sestaveny balíčky opatření pro modelování a jednotlivé scénáře (postup viz kapitola 2.1 Postup tvorby návrhové části).

**Do výsledného scénáře doporučeného k realizaci se tak dostala pouze vybraná opatření, která jsou v dalších kapitolách této zprávy detailněji popsána.**

V následující tabulce je pro ilustraci uveden kompletní zásobník opatření, který se podařilo za dobu zpracovávání PUMM sestavit. Ta opatření, která byla vybrána k realizaci, jsou podrobněji popsána v dalších kapitolách.

Tabulka 1 Seznam všech opatření sestavených v rámci PUMM

- ◆ Bezbariérová úprava přístupů na zastávky a dostupnost zastávek
- ◆ Bezbariérová úprava vstupu na mosty přes Labe
- ◆ Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu
- ◆ Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek VHD
- ◆ Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídicího centra dopravy
- ◆ Budování zázemí pro volnočasové využití
- ◆ Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn
- ◆ Dobudování vnitřního okruhu (spojka mezi ulicemi W. Churchilla - Masarykova)
- ◆ Dobudování Labské cyklostezky na území města
- ◆ Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit
- ◆ Dostatečné osvětlení a bezpečné prostupnosti na území města
- ◆ Dostatečné osvětlení přechodů
- ◆ Integrace přívozů do jednotného systému IDS
- ◆ Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí
- ◆ Kvalita povrchu komunikací, chodníků a stezek
- ◆ Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe
- ◆ Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R
- ◆ Marketing a propagace systémů MHD a IDS
- ◆ Masarykova nemocnice - řešení dopravy v klidu
- ◆ Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS
- ◆ Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras
- ◆ Modernizace a rozvoj systému řízení SSZ a optimalizace signálních plánů a jejich vzájemná koordinace
- ◆ Modernizace lanové dráhy
- ◆ Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD
- ◆ Modernizace přechodů do normové podoby (délka přechodů, zřízení ostrůvku pro pěší)
- ◆ Modernizace stávajících elektrických měníren
- ◆ Modernizace stávajících komunikací
- ◆ Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení
- ◆ Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře
- ◆ Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon
- ◆ Napojení dopravního dispečinku na kamerový systém města
- ◆ Nastavení cenové politiky pro parkování
- ◆ Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti
- ◆ Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy
- ◆ Obchvat Božtěšic
- ◆ Obměna dieselových vozidel MHD vozidly na CNG pohon
- ◆ Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů
- ◆ Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)
- ◆ Odstranění bezpečnostně dopravních závad na přechodech
- ◆ Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích
- ◆ Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích
- ◆ Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD
- ◆ Omezení parkování v centru města

- ◆ Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti
- ◆ Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města
- ◆ Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování
- ◆ Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu
- ◆ Organizace vzdělávacích a osvětových programů ke zvýšení bezpečnosti provozu
- ◆ Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi
- ◆ Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit
- ◆ Participace s občany na dopravním plánování ve městě
- ◆ Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách
- ◆ Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE
- ◆ Podpora kombinované nákladní dopravy (silniční, železniční, říční)
- ◆ Podpora pořízení a realizace firemních plánů mobility
- ◆ Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility
- ◆ Podpora přepravy zboží po Labi
- ◆ Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů
- ◆ Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky
- ◆ Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem
- ◆ Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny
- ◆ Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy
- ◆ Podpora zavádění cykloobousměrek
- ◆ Pořízení malokapacitních vozidel
- ◆ Pořízení mobilní zeleně pro veřejná prostranství
- ◆ Pořízení parciálních trolejbusů
- ◆ Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
- ◆ Posílení spojů ve vybraných lokalitách
- ◆ Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech
- ◆ Poskytování informací o možnostech a výhodách cyklistické dopravy, cílech a bezbariérových možnostech
- ◆ Poskytování informací o možnostech a výhodách pěší dopravy, cílech a bezbariérových možnostech
- ◆ Poskytování on-line informací z dopravního centra pro širokou veřejnost
- ◆ Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón
- ◆ Propagace pomocí historických vozidel
- ◆ Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel
- ◆ Propojení Krásného Března a Neštěmic
- ◆ Propojení Labské stezky a centra města
- ◆ Propojení Masarykova - Klíšská
- ◆ Propojení ulice U Trati se silnicí II/613
- ◆ Přeložka I/30 Všebořice - Skorotice
- ◆ Přeložka II/528 - obchvat Strážky
- ◆ Realizace aktivity walking bus
- ◆ Realizace bezbariérových páteřních pěších tras v rámci území celého města
- ◆ Realizace bezbariérových tras mezi dopravními uzly a veřejnými institucemi
- ◆ Realizace bezpečného propojení Ústí a Chlumce u Ústí n. L. pro cyklisty
- ◆ Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras
- ◆ Realizace bikesharingu
- ◆ Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada

- ◆ Realizace cyklopruhů a značení cyklopiktogramy v uličním prostoru
- ◆ Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT
- ◆ Realizace e-shop služeb pro cestující
- ◆ Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy
- ◆ Realizace městského bulváru na ulici Masarykova
- ◆ Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi
- ◆ Realizace nové pěší infrastruktury
- ◆ Realizace nových komunikací a komunikačních propojení
- ◆ Realizace obchvatu města v částečném provedení
- ◆ Realizace páteřních cyklotras na území celého města
- ◆ Realizace páteřních pěších tras
- ◆ Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě
- ◆ Realizace protihlukových opatření
- ◆ Realizace stanovišť pro bikesharing
- ◆ Realizace úprav povrchu vozovek
- ◆ Realizace velkokapacitního parkoviště plochy u Domu techniky
- ◆ Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě
- ◆ Realizace vnějšího radiálního okružního dopravního skeletu
- ◆ Realizace vnitřního radiálního okružního dopravního skeletu
- ◆ Realizace zvláštních bezpečnostních opatření pro cyklisty na rušných křižovatkách
- ◆ Regulace parkování v centru města
- ◆ Rozšíření preferenčních opatření pro vozidla HD v dopravní síti města (bus pruhy, křižovatky se SSZ)
- ◆ Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města
- ◆ Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města
- ◆ Rozvoj dopravního kamerového systému na území města
- ◆ Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury
- ◆ Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)
- ◆ Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)
- ◆ Rozvoj kamerového systému pro bezpečný pohyb městem
- ◆ Rozvoj pěších zón
- ◆ Rozvoj pěších zón v centru města
- ◆ Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty
- ◆ Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola
- ◆ Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi
- ◆ Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit
- ◆ Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe
- ◆ Rozvoj turistických lodních linek
- ◆ Řešení dopravní situace v ul. Sociální péče
- ◆ Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací
- ◆ Spojka mezi ulicemi W. Churchilla – Masarykova
- ◆ Stavebně technické úpravy vybraných komunikací
- ◆ Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)
- ◆ Trolejbusová trať v ul. Štefánikova
- ◆ Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská
- ◆ Trolejbusová trať v ul. Výstupní

- ◆ Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská
- ◆ Tunel pod ulicí Sociální péče
- ◆ Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u P+R
- ◆ Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy
- ◆ Úprava Kostelního náměstí zatraktivněním veřejného prostoru
- ◆ Úprava Mírového náměstí zatraktivněním veřejného prostoru
- ◆ Úprava povrchů ploch podél Labe
- ◆ Úprava prostředí kolem Klíšského potoka
- ◆ Úprava prostředí před budovou ČSSZ
- ◆ Úprava přechodů pro chodce a míst pro přecházení do bezbariérové podoby
- ◆ Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení
- ◆ Úprava technických parametrů vozovek v centru města
- ◆ Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky
- ◆ Vyloučení dopravy v klidu (parkujících automobilů) z areálu Masarykovy nemocnice
- ◆ Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města
- ◆ Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města
- ◆ Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z území města
- ◆ Výsadba izolační zeleně
- ◆ Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích
- ◆ Výstavba doplňující infrastruktury – měnírny, dobíjecí stanice
- ◆ Výstavba dopravního terminálu v centru města
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Krásné Březno
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštěmice
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa (Bělehradská x Krušnohorská x Sociální péče)
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov (Děčínská, Železničářská)
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Tovární ul.
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice
- ◆ Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.
- ◆ Výstavba komunikací pro cyklisty podél hlavních dopravních tahů z okraje města do centra
- ◆ Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská
- ◆ Výstavba parkovišť B+R u zastávek a stanic HD
- ◆ Využití potenciálu přírodní památky Mariánské skály pro turismus
- ◆ Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnicí stanice)
- ◆ Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování
- ◆ Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobility ve městě
- ◆ Vzdělávací a osvětové kampaně na ochranu zdraví před negativními vlivy z dopravy
- ◆ Vzdělávací a osvětové programy k bezpečnosti provozu
- ◆ Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov a center služeb
- ◆ Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru
- ◆ Zajištění bezbariérovosti ve veřejném prostoru
- ◆ Zajištění bezpečnosti cestujících na zastávkách či stanicích
- ◆ Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS

- ◆ Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích
- ◆ Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)
- ◆ Zajištění bezpečných křížení na komunikacích
- ◆ Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD
- ◆ Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD, vč. posílení spojů
- ◆ Zajištění maximální možné eliminace prašnosti a hluku z provozu přístaviště Vaňov
- ◆ Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města
- ◆ Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R
- ◆ Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R
- ◆ Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech
- ◆ Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT
- ◆ Zajištění optimálního počtu přechodů pro propustnost městem
- ◆ Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel
- ◆ Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě
- ◆ Zajištění rozhledových poměrů v blízkosti přechodů
- ◆ Zajištění trasování linek MHD, příp. DÚK k budoucí stanici VRT
- ◆ Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS
- ◆ Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy
- ◆ Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků
- ◆ Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility
- ◆ Zásakové plochy pro zachyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách
- ◆ Zatraktivnění lokality Střekovského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity
- ◆ Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé
- ◆ Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích
- ◆ Zavedení kombinované jízdenky a předplatného na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby
- ◆ Zavedení kombinované jízdenky na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby
- ◆ Zavedení kombinovaného předplatného na MHD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby
- ◆ Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města
- ◆ Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy
- ◆ Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí městské hromadné dopravy
- ◆ Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy
- ◆ Zavedení obytných zón a zón 30
- ◆ Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury
- ◆ Zavedení služby „doprava na zavolání“ typu seniorbus apod.
- ◆ Zavedení služby bikesharing
- ◆ Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury
- ◆ Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě
- ◆ Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)
- ◆ Zkapacitnění parkování u polikliniky
- ◆ Zklidnění dopravy a přeměna ulic Pařížská a Dlouhá v nový městský bulvár
- ◆ Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby
- ◆ Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách
- ◆ Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků
- ◆ Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní a roční kupony)

- ◆ Zpracování park managementu u sportovišť a v blízkosti významných veřejných institucí (univerzit, úřadů, ZOO)
- ◆ Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové využití
- ◆ Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb
- ◆ Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu
- ◆ Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility
- ◆ Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky
- ◆ Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru
- ◆ Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog
- ◆ Zvýhodnění parkování pro carpoolingová vozidla
- ◆ Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla
- ◆ Zvýhodnění parkování pro carsharingová vozidla
- ◆ Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce
- ◆ Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD
- ◆ Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek
- ◆ Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ



### 3 VIZE MOBILITY

Žádoucí budoucí podobu cílového stavu mobility ve městě prezentuje vize mobility. Vize mobility představuje jednoduchý popis její podoby v následujících návrhových obdobích a popis ideálního stavu, kterého chce město svojí strategií dosáhnout. Vize mobility je následně podrobněji definována pomocí strategických cílů, které jsou pak konkretizovány cíli specifickými. Pro město je vize motivační faktor při naplňování stanovených cílů. Klíčové je, aby se s vizí mobility ztotožnilo nejen vedení města, ale i jeho občané.

Při tvorbě vize mobility pro období 2030+ pro PUMM Ústí nad Labem zpracovatel vycházel primárně ze Strategie rozvoje města Ústí nad Labem a Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem. Přihlédnuto bylo i k nadřazeným dokumentům aglomerace, Ústeckého kraje, České republiky a Evropské unie. Dalším podkladem byla analytická část Plánu udržitelné městské mobility, ve které jsou zpracovány mimo jiné poznatky občanů získané v rámci sociodopravního průzkumu. V analytické části byl podrobně popsán stávající stav města z pohledu jeho polohy, přírodních a turistických památek, stavu dopravní infrastruktury pro motorovou i nemotorovou dopravu. Klady a zápory současného stavu ve městě z pohledu dopravy, bezpečnosti a dalších parametrů jsou rozebrány ve SWOT analýzách pro jednotlivé řešené okruhy.

Vize byla tvořena ve spolupráci s řídicí skupinou, odbornými skupinami a širokou veřejností. Na setkáních se stakeholdery v dubnu 2019 byl prováděn sběr hodnot pro vizi. Jako první proběhl odborný workshop s odbornými skupinami, následovaly kulaté stoly se širokou veřejností. Na základě všech výše uvedených podkladů bylo odborným týmem (tým zpracovatele, oddělení koncepcí magistrátu) vytvořeno znění vize mobility 2030+.

Následně bylo znění vytvořené vize mobility 2030+ v červnu 2019 projednáno na setkání s odbornými skupinami. Po projednání a doladění vize poté řídicí skupina vizi odsouhlasila a ztotožnila se s ní.

Široké veřejnosti byla vize mobility 2030+ představena na veřejné akci v rámci Evropského týdne mobility v září 2019.

Detailní popis participačních aktivit, vč. popisu jejich průběhu a výsledků, v rámci tvorby vize je součástí [kapitoly 9 Participační aktivity](#).

Plné znění vize mobility 2030+ pro Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem:

## **Motto: „ÚSTÍ JEDE!“**

Ústí nad Labem je centrem vzdělání, pohybu a živé kultury. Město má kvalitní, bezbariérové a čisté veřejné prostory a živá nábřeží s potenciálem využití řeky Labe.

Město je známé užíváním vozidel v autonomním režimu řízení a průkopníkem v oblasti dopravy na vodíkový pohon.

Vyznačuje se výbornou dostupností a rychlým spojením do hlavního města Prahy a do Německa – po dálnici a vysokorychlostní trati s multimodálním terminálem nadregionálního významu.

Systém linek veřejné hromadné dopravy zajišťuje obslužnost celého území města a všech cílových skupin obyvatelstva. Veřejná hromadná doprava je spolehlivá, kvalitní a ekologická a disponuje moderním vozovým parkem.

V centru města je preferována veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava. Ulice v centru města jsou dopravně zklidněné a automobilový provoz je redukován na bezemisní a nízkoemisní vozidla.

Implementace chytrých řešení a rozvoj inteligentních dopravních systémů v kombinaci s jednotlivými módy dopravy podporují udržitelnou mobilitu, která je konkurenceschopná automobilové dopravě.

Velmi dobře prostupné město se vyznačuje multimodální mobilitou s dostatečnou infrastrukturou i pro uživatele bezmotorové dopravy.

## 4 STRATEGICKÉ A SPECIFICKÉ CÍLE

Smyslem návrhu strategických a specifických cílů je podrobněji vytyčit cestu, jakým způsobem naplňovat vizi mobility. Strategické cíle vycházejí z nadřazených evropských, národních, krajských a městských dokumentů v oblasti dopravy, životního prostředí, ekonomické a sociální oblasti a jsou doplněny o cíle města, které vzešly z analytické části projektu a z projednání s dotčenými zainteresovanými skupinami. Specifické cíle jsou podrobnější a dále zpřesňují a konkretizují strategické cíle. Specifické cíle poté obsahují zásobník konkrétních opatření, která bude vhodné ve třech návrhových obdobích realizovat pro uplatnění a naplnění principů udržitelné městské mobility.

Ke každému specifickému cíli byl na závěr stanoven indikátor plnění, dle kterého bude moci město zpětně evaluovat jeho naplnění. Indikátorům se věnuje samostatná [kapitola 12 Zajištění monitoringu pro sledování indikátorů](#).

Plán udržitelné městské mobility je prezentován těmito strategickými (➔) a specifickými cíli (⇨):

### ➔ Město s udržitelným dopravním chováním

- ⇨ Moderní a ekologický vozový park MHD
- ⇨ Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD
- ⇨ Zkvalitnění dopravní obsluhy města
- ⇨ Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)
- ⇨ Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje
- ⇨ Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování
- ⇨ Podpora multimodálního dopravního chování
- ⇨ Využití potenciálu nábřeží řeky Labe
- ⇨ Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury

### ➔ Kvalitní dopravní infrastruktura

- ⇨ Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD
- ⇨ Rozvoj komunikační infrastruktury
- ⇨ Řešení problematiky parkování
- ⇨ Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj
- ⇨ Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj
- ⇨ Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura

### ➔ Chytrá a inteligentní doprava

- ⇨ Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení
- ⇨ Optimalizace městské logistiky

### → Snadná mobilita a dostupnost bez bariér

- ⇒ Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru a u veřejných budov
- ⇒ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

### → Bezpečné město

- ⇒ Zajištění bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy
- ⇒ Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře, vč. křížení s ostatní infrastrukturou
- ⇒ Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města
- ⇒ Zajištění bezpečnosti na přechodech pro chodce a v místech pro přecházení

### → Kvalitní a atraktivní veřejné prostory

- ⇒ Realizace živých nábřeží řeky Labe
- ⇒ Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch
- ⇒ Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci
- ⇒ Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

### → Zlepšení životního prostředí ve městě

- ⇒ Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon
- ⇒ Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

### → Podpora managementu mobility

- ⇒ Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě
- ⇒ Poskytování informací o udržitelné mobilitě
- ⇒ Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility
- ⇒ Participace s v otázkách udržitelné mobility
- ⇒ Zajištění managementu mobility

Následuje detailnější popis jednotlivých strategických a specifických cílů.

## 4.1 MĚSTO S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM

Z analytické části vyplynulo, že jednotlivé druhy dopravy nejsou využívány rovnoměrně a podíl všech uskutečněných cest individuální automobilovou dopravou dosahuje 44 % (při započítání všech cest – vnitřních i vnějších), resp. 37 % pouze pro vnitřní cesty po Ústí nad Labem. Tento podíl automobilové dopravy je z hlediska městské mobility a udržitelných forem dopravy nevyhovující a ve srovnání s jinými městy velmi vysoký. Je proto žádoucí, aby se aktivně podporovala veřejná, pěší a cyklistická doprava a vytvořila se i možnost využití služeb sdílené mobility.

Podpora udržitelných forem dopravy přispěje k lepšímu a rychlejšímu pohybu obyvatel nejen na území města, ale i v jeho okolí, sníží se hluk a znečištění ovzduší a obecně se zvýší kvalita života ve městě. Smyslem je podpořit využívání udržitelných forem dopravy na úkor využívání individuální automobilové dopravy a docílit tak příznivějšího rozložení dělby přepravní práce ve prospěch těchto módů.

### 4.1.1 *Moderní a ekologický vozový park MHD*

Moderní a ekologický vozidlový park je primárním předpokladem pro vytvoření atraktivní a kvalitní služby dopravní obslužnosti. Pro tyto potřeby je potřebná kontinuální a trvalá obměna vozidlového parku. Dopravnímu podniku se v posledních obdobích daří vozidla obměňovat průběžně. Je však potřebné se zaměřit na pořizování nových moderních vozidel splňujících moderní požadavky, jakými jsou zejména stoprocentní bezbariérovost, celovozová klimatizace pro cestující, informační prvky, kamerový systém ad. i pro návrhové časové horizonty v letech 2025, 2030 a 2040. Zároveň je důležité při pořizování nových vozidel dbát na jejich snadnou údržbu a čištění vozidel, komfort interiéru, hygieničnost sedadel a madel. Při obnově vozidlového parku je nutné zajistit vyváženou modernizaci všech typů vozidel (autobusů, trolejbusů, lanové dráhy; servisních, odtahových a dispečerských vozidel apod.).

V zájmu trvalé udržitelnosti dopravy, životního prostředí, otázky ekologie i energetických úspor je však vhodné postupně přecházet na ekologické druhy pohonů, kterými jsou zejména vozidla na elektrickou trakci, hybridní vozidla, vozidla na stlačený zemní plyn (CNG), vozidla na vodíkový pohon, příp. vozidla využívající další jiné ekologické formy paliva.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H1 Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnicí stanice)
- H2 Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů
- H3 Pořízení parciálních trolejbusů
- H8 Pořízení malokapacitních vozidel

#### 4.1.2 Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD

Podpora ekologických forem dopravy je základním aspektem pro atraktivní dopravní systém a udržitelné městské prostředí. Rozvoj trolejbusové dopravy, respektive elektrické trakce v městské hromadné dopravě, se předpokládá ve dvou rovinách. První rovinou je výstavba nových trolejbusových tratí ve vytipovaných úsecích, druhou pak provozování hybridních vozidel s pomocným bateriovým pohonem na trolejbusových tratích nevybavených trolejovým vedením (pomocí parciálních trolejbusů).

Rozvoj trolejbusové dopravy a elektrické trakce v MHD přinese zejména zvýšení podílu elektrické trakce na celkových výkonech ústecké MHD a s tím plynoucí zlepšení životního prostředí, snížení exhalací, hluku a vibrací od motorových vozidel.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H4 Trolejbusová trať v ul. Výstupní
- H5 Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská
- H6 Trolejbusová trať v ul. Štefánikova
- H7 Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská
- H9 Výstavba doplňující infrastruktury - měnírny, dobíjecí stanice

#### 4.1.3 Zkvalitnění dopravní obsluhy města

Síť městské hromadné dopravy poměrně dobře pokrývá celé území města. Opatření však řeší problematiku těch míst, která v současné době nejsou dopravně obsloužena nebo mají delší docházkovou vzdálenost na nejbližší zastávku veřejné dopravy či lokalit, u kterých se předpokládá v budoucnu rozvoj. V rámci naplnění cíle je také potřeba se zaměřit na návaznost spojů a zajištění dopravy pro seniory.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H10 Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi
- H11 Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit
- H12 Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby
- H13 Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD, vč. posílení spojů
- H14 Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy
- H15 Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy
- H16 Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech
- H17 Realizace e-shop služeb pro cestující
- H18 Zavedení služby „doprava na zavolání“ typu seniorbus apod.

#### 4.1.4 Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)

Zajištěním rychlého a komfortního spojení realizací vysokorychlostní tratě s hlavním městem Prahou a dalšími městy na jedné straně a městy na území Německa na straně druhé se zvýší atraktivita města. Z tohoto důvodu je potřeba kromě podpory její realizace zajistit i návaznou dopravní infrastrukturu a služby.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem
- H20 Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT
- H21 Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT
- H22 Zajištění trasování linek MHD, příp. DÚK k budoucí stanici VRT

#### 4.1.5 Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje

Ve správně fungujícím integrovaném dopravním systému jsou začleněny všechny druhy hromadné dopravy, vyskytující se na daném území. To je v krajském IDS Doprava Ústeckého kraje splněno, je však potřebné se zaměřit na dílčí problémy, jejichž vyřešením se podaří tento systém ještě více zkvalitnit.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H23 Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
- H24 Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích
- H25 Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS
- H26 Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy
- H27 Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD

#### 4.1.6 Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

Město v současné době postrádá ucelený přístup k multimodalitě. Multimodální dopravní chování, neboli vzájemné využívání více druhů dopravních módů při jedné cestě, může být jak pro obyvatele, tak pro městský dopravní systém velmi výhodné. Realizací záchytných parkovišť P+R, P+G, K+R nebo B+R a zajištění k nim návazných spojů hromadnou dopravou dojde k podpoře využívání jiných módů dopravy než individuální automobilové a tím i ke snížení intenzit dopravy na komunikační síti města. Parkoviště P+R na okrajích města také pomohou řešit problém s nedostatečnými parkovacími kapacitami v centru města a mohou pomoci

uvolnit ulice od parkujících automobilů, na jejichž úkor lze následně rozšířit pobytový prostor pro chodce či dopravní prostor pro cyklistickou dopravu.

*Opatření s vazbou na tento specifický cíl:*

- A21 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštěmice
- A22 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.
- A23 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa (Bělehradská × Krušnohorská × Sociální péče)
- A24 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov (Děčínská, Železničářská)
- A25 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice
- A26 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.
- A27 Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská
- A31 Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží
- A28 Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování
- H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R
- C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R
- M1 lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R
- C2 Výstavba parkovišť B+R u zastávek a stanic HD
- H29 Výstavba dopravního terminálu v centru města
- A29 Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb
- M4 Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů

#### **4.1.7 Podpora multimodálního dopravního chování**

Tento cíl se zaměřuje na podporu multimodality formou zvýhodněných tarifů na veřejnou dopravu a související služby jako jsou kombinované jízdenky, předplatné, věrnostní programy apod.

*Opatření s vazbou na tento specifický cíl:*

- H30 Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní a roční kupony)
- H31 Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města
- M1 Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R
- M2 Zavedení kombinované jízdenky a předplatného na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby
- M3 Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě



- M4 Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů

#### 4.1.8 *Využití potenciálu nábřeží řeky Labe*

Potenciál řeky Labe procházející městem Ústí nad Labem a jeho nábřeží lze využít nejen pro lodní dopravu či přepravu po řece, jež jsou vysoce závislé a podmíněné dostačující výškou vodní hladiny, ale také zejména jako městotvorný prvek podporující atraktivitu a možnosti pro volnočasové aktivity obyvatel i návštěvníků města. Nábřeží řeky Labe mohou také nabídnout atraktivní, příjemný a odpočinkový pobytový prostor. Nutnou podmínkou je však zohlednění zájmů ochrany přírody při jakékoli aktivitě související s řekou nebo jejími nábřežími.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H32 Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města
- H33 Integrace přívozů do jednotného systému IDS
- H34 Rozvoj turistických lodních linek
- M5 Podpora přepravy zboží po Labi

#### 4.1.9 *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*

V tomto cíli jde o podporu sdílené mobility, a to pomocí různých motivačních aktivit vedoucích k rozvoji služeb sdílené mobility ve městě. Doplnuje ho platforma pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě Ústí nad Labem.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- M1 Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R
- M2 Zavedení kombinované jízdenky a předplatného na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby
- M6 Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla
- M7 Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi
- M8 Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě
- M9 Realizace stanovišť pro bikesharing
- C46 Realizace bikesharingu

## 4.2 KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Z analytické části vyplynulo, že dopravní infrastruktura má ve městě Ústí nad Labem obecně několik nedostatků. Tento strategický cíl řeší infrastrukturu jak pro motorovou, tak i nemotorovou dopravu. Zabývá se hlavně rozvojem a modernizací již existující komunikační sítě, částečně vytváří také novou síť. Věnuje se i problematice parkování a bezpečností pěších a cyklistů.

### 4.2.1 Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD

Cíl „Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD“ se soustředí na aktivity spojené s infrastrukturou potřebnou pro bezpečné a bezproblémové zajištění dopravní obslužnosti území linkami veřejné dopravy.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H35 Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení
- H36 Modernizace stávajících elektrických měření
- H37 Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit
- H38 Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře
- H39 Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD
- H40 Modernizace lanové dráhy
- H41 Rozšíření preferenčních opatření pro vozidla HD v dopravní síti města (bus pruhy, křižovatky se SSZ)

### 4.2.2 Rozvoj komunikační infrastruktury

Tento cíl zastřešuje veškerý rozvoj a stavební úpravy na základní komunikační síti města Ústí nad Labem. Cílem opatření je zvýšit efektivitu komunikační sítě Ústí nad Labem. Výstavbou nových komunikací nebo jejich modernizací lze napomoci rozložit zátěž z automobilové dopravy na širší komunikační síť. Změnou organizace dopravy a odstraněním úzkých hrdel na síti je poté možné zlepšit propustnost dopravy. Eliminací nebezpečných míst se rovněž zvýší celková bezpečnost na silnicích v Ústí nad Labem.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- A1 Realizace nových komunikací a komunikačních propojení
- A2 Modernizace stávajících komunikací
- A3 Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek

- A4 Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury
- A15 Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametry vozidel
- A32 Řešení dopravní situace v ul. Sociální péče
- A33 Propojení ulice U Trati se silnicí II/613
- A34 Realizace obchvatu města v částečném provedení
- M11 Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí

#### 4.2.3 **Řešení problematiky parkování**

Vhodné nastavení managementu parkování má velký přínos pro město. Magistrát města Ústí nad Labem prostřednictvím navržených opatření může vhodně regulovat stání především v centru města, regulovat počet parkujících vozidel a motivovat řidiče používat záchytná parkoviště a kombinovat je s ostatními druhy dopravy pro dosažení svých cílů. Realizací odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu na vhodných plochách dojde ke zvýšení bezpečí a pořádku v dosud pro tyto účely využívaných a nevhodných lokalitách. Současně dojde k celkovému zlepšení dopravní situace a životního prostředí ve městě.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- A5 Omezení parkování v centru města
- A13 Masarykova nemocnice – řešení dopravy v klidu
- A14 Zkapacitnění parkování u polikliniky
- A16 Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy
- A30 Zpracování managementu parkování u sportovišť a v blízkosti významných veřejných institucí (univerzit, úřadů, ZOO)
- M12 Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu
- M19 Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města

#### 4.2.4 **Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj**

Tento cíl se zaměřuje na rozvoj a modernizaci pěší infrastruktury na území města. Mimo to opatření upozorňují na potřebnou modernizaci komunikací pro pěší, která je nezbytná pro každodenní pohyb po městě. Tímto cílem lze dosáhnout kvalitnější nabídky pěší infrastruktury, zvýšení atraktivity pěší dopravy a změny dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných dopravních módů.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C3 Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras
- C4 Realizace nové pěší infrastruktury
- C5 Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras
- C45 Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe

#### 4.2.5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

Hlavním účelem je vytvořit vhodné podmínky pro cyklistickou dopravu jak rekreační, tak především pro každodenní dopravní funkci, která je ve městě potřebná. Je žádoucí zvýšit podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce, která v současné době tvoří pouhých 2 procenta z celkového podílu dopravy ve městě. Základem je rozvoj cyklistických tras ve formě ucelené sítě infrastruktury, vybudování návazné doplňkové infrastruktury, dobudování a modernizace těch stávajících. Ohled musí být brán také na zvýšení bezpečnosti těchto účastníků silničního provozu.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C6 Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada
- C7 Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u P+R
- C8 Podpora zavádění cykloobousměrek
- C9 Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy
- C10 Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury
- C11 Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)
- C12 Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)
- C13 Dobudování Labské stezky na území města
- C14 Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města
- C15 Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny
- C16 Realizace páteřních cyklotras na území celého města
- C17 Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách
- C18 Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón
- C19 Realizace bezpečného propojení Ústí n. L. a Chlumce u Ústí n. L. pro cyklisty
- C45 Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe

#### 4.2.6 **Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura**

Zvyšováním podílu bezbariérových komunikací pro pěší a realizací bezbariérových zastávek a nástupišť dojde k podpoře ztraktivnějšímu využívání pěší a veřejné dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C20 Bezbariérová úprava vstupu na mosty přes Labe
- C22 Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení
- C23 Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé
- C24 Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek VHD

### 4.3 CHYTRÁ A INTELIGENTNÍ DOPRAVA

Inteligentní dopravní systém je dnes již běžnou součástí vyspělých společností. Kromě inteligentního parkování a citylogistiky tento strategický cíl rozvíjí město a umožňuje mu držet krok s moderním světem.

#### 4.3.1 *Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení*

Tento cíl sleduje realizaci inteligentního dopravního systému. Jeho nosným pilířem je zřízení dopravního dispečinku, na které navazují další opatření. Jako celek tak vytvářejí inteligentní dopravní systém, který jde jednoduše řídit a přináší obyvatelům města značné výhody. Ať už jde o moderní inteligentní zastávky, dynamické řízení provozu, inteligentní navigační prvky či elektronický sběr dopravních dat pro následné snazší plánování dopravy v dalších obdobích. Tento celý systém se neobejde bez monitorujících prvků.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H42 Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky
- H43 Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)
- A6 Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti
- A7 Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit
- A8 Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi
- M8 Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě
- M13 Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídicího centra dopravy
- A35 Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE

#### 4.3.2 *Optimalizace městské logistiky*

Vhodnými restrikcemi městské logistiky je možné eliminovat zbytnou nákladní dopravu ve městě Ústí nad Labem, převážně v jeho centru. Její správné usměrnění, rozvoj ploch pro ni určených a využití více druhů dopravy přispěje k lepší mobilitě a životnímu prostředí ve městě Ústí nad Labem.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- M10 Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné dopravní infrastruktury
- M14 Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování
- M15 Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města
- M16 Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky
- M17 Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky
- M18 Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti
- M19 Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města

## 4.4 SNADNÁ MOBILITA A DOSTUPNOST BEZ BARIÉR

Pro zajištění lepší dostupnosti jednotlivých cílů na území města je potřeba realizovat taková opatření, které umožní obyvatelům jednoduchou a bezpečnou dopravu. K dosažení tohoto cíle je zapotřebí realizovat opatření, která zajistí bezbariérovou dostupnost veřejných cílů a veřejné dopravy všem obyvatelům města pomocí rekonstrukce nebo zřízení nových zastávek. Lepší a bezpečnější dostupnost vybraných lokalit na území města lze také dosáhnout zavedením pěších zón nebo zón „30“.

### 4.4.1 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru a u veřejných budov

Pro větší využívání pěších tras je potřeba realizovat bezbariérová opatření jak na stávajících, tak i nově budovaných trasách. Takto nově postavené nebo upravené trasy podpoří lepší dostupnost veřejných budov a větší využívání pěší dopravy, což má pozitivní vliv jak na životní prostředí ve městě, tak i na zdraví obyvatel.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C25 Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru

### 4.4.2 Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

Rozvoj zón s omezenou rychlostí, omezení individuální dopravy, případně její vyloučení z některých ulic zklidní dopravu na vybraných místech komunikační sítě. Opatření v tomto cíli podpoří snížení intenzity dopravy na požadovaných úsecích komunikační sítě města, zvýší bezpečnost pěších a cyklistů a zvýší celkovou atraktivitu města pro rezidenty a návštěvníky města.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- A9 Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích
- A17 Zavedení obytných zón a zón 30
- C26 Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků
- C27 Rozvoj pěších zón v centru města



## 4.5 BEZPEČNÉ MĚSTO

V dnešní době je vyvíjen velký celospolečenský tlak na zvyšování bezpečnosti dopravy. Z analytické části je zřejmé, že bezpečnost dopravy na území města Ústí nad Labem nestoupá, ale má stagnující charakter. Navíc se na jeho území objevuje několik potenciálně nebezpečných míst s častým výskytem dopravních nehod. Tato situace tak po městu vyžaduje vyvíjení aktivit, které by pomohly zvyšovat bezpečnost dopravy. Z průzkumů mezi obyvateli města vyplývá, že kromě bezpečnosti na komunikacích je pro občany důležité řešit i bezpečnost v prostředcích hromadné dopravy a na veřejných prostranstvích. Následující navržené cíle a opatření by měly podpořit zvýšení bezpečnosti obyvatel ve všech problematických oblastech.

### 4.5.1 Zajištění bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy

Z analytické části díla vyplývá nespokojenost občanů s bezpečností nejen v prostředcích hromadné dopravy, ale i na zastávkách. Realizací patřičných opatření dojde ke zlepšení bezpečnosti cestujících.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H44 Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích

### 4.5.2 Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře, vč. křížení s ostatní infrastrukturou

Se vzrůstající automobilovou dopravou je potřeba řešit kolizní místa mezi komunikacemi pro motorovou dopravu a mezi pěší a cyklistickou infrastrukturou. Na mnoha místech ve městě není zajištěno bezpečné překonání silnic pěšími a cyklisty. Z tohoto důvodu je nutné odstranit riziková místa na těchto komunikacích, realizovat segregované komunikace pro cyklisty a průběžně zvyšovat bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C21 Realizace zvláštních bezpečnostních opatření pro cyklisty na rušných křižovatkách
- C28 Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)
- C29 Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty

### **4.5.3 Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města**

Tento cíl se snaží úpravami, nejen stavebními, ale i organizačními, řešit kritické, nehodové nebo jinak nevyhovující uzly a úseky na komunikační síti města Ústí nad Labem, které mají vliv na bezpečnost dopravy ve městě. Organizací osvětových kampaní mezi obyvateli se podpoří vliv na zlepšení bezpečnosti všech účastníků motorové i nemotorové dopravy.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- A10 Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města
- A11 Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích
- A18 Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD

### **4.5.4 Zajištění bezpečnosti na přechodech pro chodce a v místech pro přecházení**

Nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu jsou chodci na místech, kde musí překonat vozovku. Tento cíl sleduje, aby se bezpečnost chodců zvyšovala v co největší možné míře a na co největší části území města.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C30 Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce

## 4.6 KVALITNÍ A ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÉ PROSTORY

Veřejný prostor je prostor, který je obecně dostupný pro atraktivní trávení volného času, zábavu, obchod, komunikaci i užívání služeb, a tím jej povyšuje nad ostatní prostorové kategorie. Pro veřejný prostor je podstatné, aby v něm lidé zůstávali a hledali nové pocity, zážitky a sociální kontakty. Z tohoto důvodu je důležité rozvíjet jeho funkčnost, aby obyvatele přilákal v co největší míře k trávení svého volného času. Kromě rekonstrukcí již existujících veřejných prostor je možné jejich navýšení revitalizací neefektivně využívaných urbanizovaných ploch na nové a pro tuto úpravu vhodné.

### 4.6.1 Realizace živých nábřeží řeky Labe

Vhodnými úpravami ploch nábřeží řeky Labe, realizací zázemí pro společenská setkání a sportovní vyžití obyvatel a návštěvníků města, se zvýší jeho atraktivita. Území se stane zajímavějším pro širší část populace jak z pohledu pasivního, tak i aktivního odpočinku. Důležité je však zohlednění zájmů ochrany přírody při realizaci navržených aktivit a opatření.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C31 Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe
- C32 Budování zázemí pro volnočasové vyžití
- C33 Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové vyžití
- C34 Úprava povrchů ploch podél Labe
- C43 Zatraktivnění lokality Střekovského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity

### 4.6.2 Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch

Revitalizací zelených ploch, obnovou parků, výsadbou zeleně na veřejných plochách a realizaci zelených střež dojde k výraznému zlepšení životního prostředí ve městě. Zelené plochy déle zadrží vláhu v zemi a následky veder jsou méně citelné jak pro obyvatele, tak i faunu. Mezi přínosy patří také i atraktivnější veřejný prostor pro obyvatele a návštěvníky města.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C35 Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích
- C36 Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střež a stěň
- C37 Zásakové plochy pro zachyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách

#### **4.6.3 Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci**

Na mnoha místech v Ústí nad Labem jsou chodci a cyklisté utlačováni automobily a jejich veřejný prostor je velmi omezen. Tento cíl si dává za úkol vrátit jim tento prostor na úkor dynamické i statické dopravy. Rozvojem těchto ploch se výrazně zvýší atraktivita veřejného prostoru a také se zvýší pozitivní pocit jeho uživatelů.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C38 Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)
- C41 Zklidnění dopravy a přeměna ulic Pařížská a Dlouhá v nový městský bulvár
- C44 Realizace městského bulváru na ulici Masarykova

#### **4.6.4 Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci**

Tento cíl má za úkol vhodným rozvojem a úpravami veřejného prostoru zvýšit jeho atraktivitu. Vhodná opatření pro tento cíl řeší revitalizaci stávajících ploch a zatraktivnění pobytových lokalit.

##### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- C39 Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog
- C40 Úprava prostředí kolem Klíšského potoka
- C42 Využití potenciálu přírodní památky Mariánské skály pro volnočasové aktivity

## 4.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VE MĚSTĚ

Péče a potřeba ochrany životního prostředí je jedním z nejdůležitějších cílů. Obzvláště pokud se jedná o region ležící v kraji, který patří mezi kraje s nejvíce znečištěným ovzduším. Proto se tento strategický cíl zaměřuje na jeho další ochranu využíváním čisté dopravy. Zejména aktivním podporováním udržitelných dopravních módů, jako je pěší a cyklistická doprava, ale i ekologická veřejná doprava, lze napomoci ke zlepšení životního prostředí ve městě.

### 4.7.1 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

Cílem opatření je nadále podporovat využívání autobusů na CNG a plně využít nových alternativních pohonů jako je vodík. Neméně důležitá je i podpora elektromobility jako prostředku čisté mobility, jež se stává běžnou součástí dnešních měst. Cílem je přejít na ekologické formy pohonů u co nejvíce vozidel, vč. vozidel všech organizací či společností zřizovaných městem, příp. krajem.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- M20 Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola
- M21 Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon
- M22 Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města
- M23 Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)

### 4.7.2 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

Tento cíl se snaží vhodnými úpravami na komunikační síti a jejím okolí snížit negativní vlivy z dopravy na obyvatele města Ústí nad Labem. Modernizací povrchů komunikací, realizací opatření na snížení rychlosti vozidel a podporou rozvoje vozidel na alternativní pohony je možné snižovat hluk a emise z dopravy.

#### Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- A12 Výsadba izolační zeleně
- A19 Realizace protihlukových opatření
- A20 Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací

## 4.8 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY

Nástroje managementu mobility jsou založeny na kvalitním informování, intenzivní komunikaci, organizaci mobility a její koordinaci. Pro management mobility je důležité ovlivňování lidské volby dopravního módu předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat. Zahrnuty jsou také motivační aktivity na podporu udržitelného dopravního chování a multimodálního chování obyvatel i návštěvníků města.

### 4.8.1 Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě

Pro další rozvoj povědomí občanů o udržitelné dopravě ve městě a jeho okolí je potřeba provádět mezi občany, a hlavně dětmi osvětlu pomocí kampaní. V rámci marketingu je potřeba poukázat na správnou volbu využití dopravních prostředků při cestách do zaměstnání a škol. V rámci podpory turistického ruchu je potřeba poukázat na rozvinutou síť cyklostezek a pokrytí města linkami veřejné dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- M24 Marketing a propagace systémů MHD a IDS
- M25 Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel
- M26 Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility

### 4.8.2 Poskytování informací o udržitelné mobilitě

Vzděláváním dětí ve školách, osvětou a poskytováním informací občanům v oblastech udržitelné mobility a dopadu dopravy na životní prostředí a život ve městě je potřeba u občanů udržovat povědomí o aktuálním stavu.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- M24 Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách
- M28 Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech

### 4.8.3 Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility

Pořádáním přednášek, diskuzních fór či kulatých stolů je vhodné informovat občany o chystaných aktivitách a projektech na podporu udržitelné dopravy. Dále je potřeba získávat zpětnou vazbu od občanů k otázkám městské mobility a projektům podporující udržitelnou

mobilitu všemi druhy dopravy. Současně by město mělo spolupracovat s místními spolky, městskými organizacemi a se zaměstnavateli na podpoře využívání veřejné dopravy a kol při cestě do zaměstnání, motivačních opatřeních pro stávající i nové zaměstnavatele podporující udržitelné formy dopravy.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- M7 Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi
- M29 Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě
- M30 Podpora pořízení a realizace firemních plánů mobility

#### 4.8.4 Zajištění managementu mobility

Prostřednictvím koordinátora městské mobility je potřeba koordinovat implementaci projektů podporující udržitelnou mobilitu a zajistit naplňování dokumentu „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“. Pro správné fungování dopravy na území města je nutná také podpora policie, města Ústí nad Labem a dalších zainteresovaných subjektů.

Opatření s vazbou na tento specifický cíl:

- H45 Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků
- M31 Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy
- M32 Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS
- M33 Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě
- M34 Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility
- M35 Vzdělávací a osvětové kampaně na ochranu zdraví před negativními vlivy z dopravy
- M36 Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu
- M37 Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy
- M38 Realizace aktivity walking bus

## 5 SCÉNÁŘE MOBILITY

V rámci návrhové části plánu udržitelné městské mobility byly na základě zadávací dokumentace a platné metodiky pro tvorbu plánů navrženy tři možné scénáře vývoje mobility ve městě Ústí nad Labem. Jednalo se o scénář č. 1 zachovávající stávající podmínky a vývoj dopravy, scénář č. 2 zaměřený na rozvoj všech dopravních módů vč. individuální automobilové dopravy a scénář č. 3 zaměřený na rozvoj zejména udržitelných dopravních módů.

V rámci uskutečněných jednání a participačních aktivit s řídicí skupinou a odbornými skupinami byly diskutovány výhody a nevýhody jednotlivých scénářů mobility, přiřazována k nim a diskutována jednotlivá opatření a jejich vliv na mobilitu ve městě.

Výsledně byl vyhodnocen a vybrán jeden nejvhodnější scénář mobility, který byl následně doporučen k realizaci v návrhových horizontech a byla k němu přiřazena relevantní opatření naplňující vizi, strategické a specifické cíle s návazností na daný scénář.

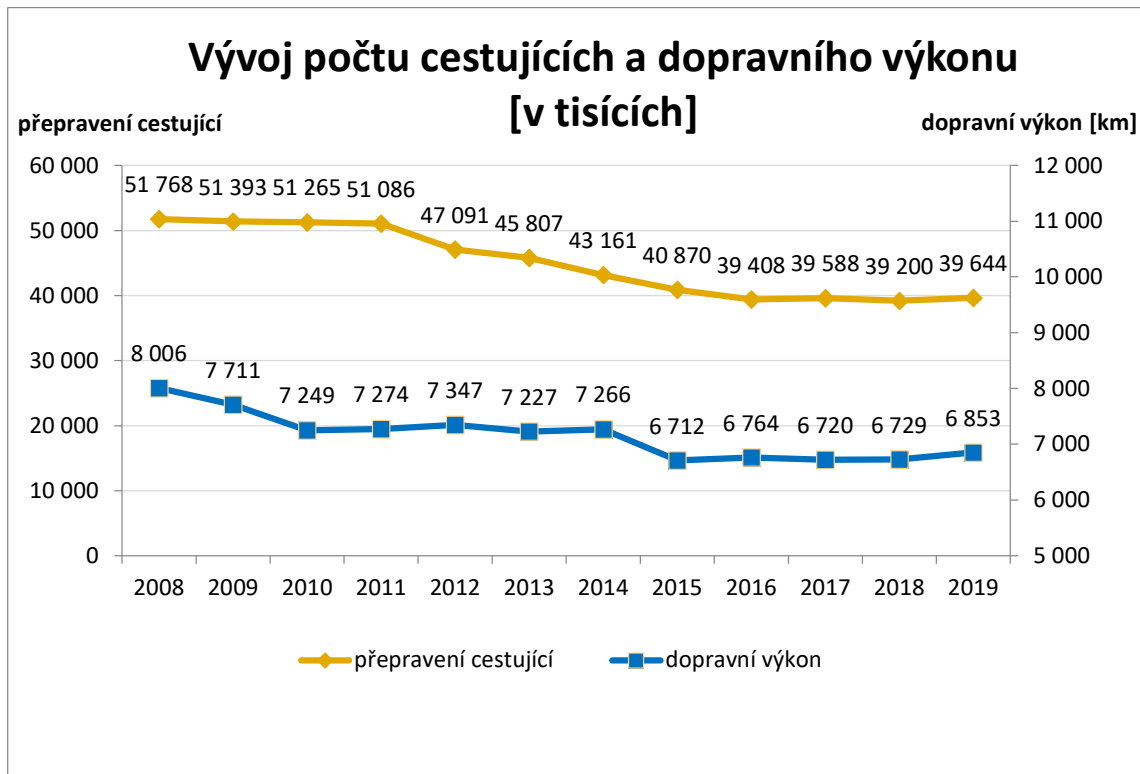
### 5.1 SCÉNÁŘ Č. 1 ZACHOVÁVAJÍCÍ STÁVAJÍCÍ PODMÍNKY

Scénář představuje vývoj dopravy při zachování stávajících podmínek dopravní infrastruktury a využívání jednotlivých módů dopravy při předpokládaném růstu dopravy. Tomuto vývoji je potřeba předejít.

Očekávaný trend růstu automobilizace a poměrně vstřícná automobilová síť, včetně snadné možnosti bezplatně a jednoduše zaparkovat, povede k vyššímu využití automobilů z důvodu vyšší rychlosti a vyšší pohodlnosti. Nárůst automobilové dopravy povede vedle vzniku kongescí na úzkých hrdlech sítě také k růstu hluku a emisí. Inovace automobilů eliminují emise jen z části s ohledem na emise z otěrů. Od růstu dopravy zůstanou ochráněny především oblasti s regulovaným parkováním a lokality, které neumožňují tranzitní dopravu.

Pokud nedojde ke zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity veřejné dopravy, především ke zkrácení cestovních dob, zvýšení a zlepšení dopravní nabídky, lze očekávat úbytek přepravených cestujících. Z grafu na [obrázku 2](#) je možné vyčíst dosavadní vývoj přepravených cestujících a dopravní výkon linek MHD Ústí nad Labem. Počet přepravených cestujících spolu s dopravním výkonem soustavně od roku 2010 do roku 2016 klesal v řádech statisíců cestujících ročně, resp. v řádech statisíců vozkm ročně. V roce 2017 došlo k zastavení poklesu přepravených cestujících a od tohoto roku počty stagnují i přes mírný nárůst dopravního výkonu v posledních dvou letech. Statistické údaje byly poskytnuty Dopravním podnikem města Ústí nad Labem a z výročních zpráv Sdružení dopravních podniků ČR.





Obrázek 2 Vývoj počtu přepravených osob a dopravního výkonu v MHD v Ústí nad Labem (zdroj: SDP ČR, DPmÚL)

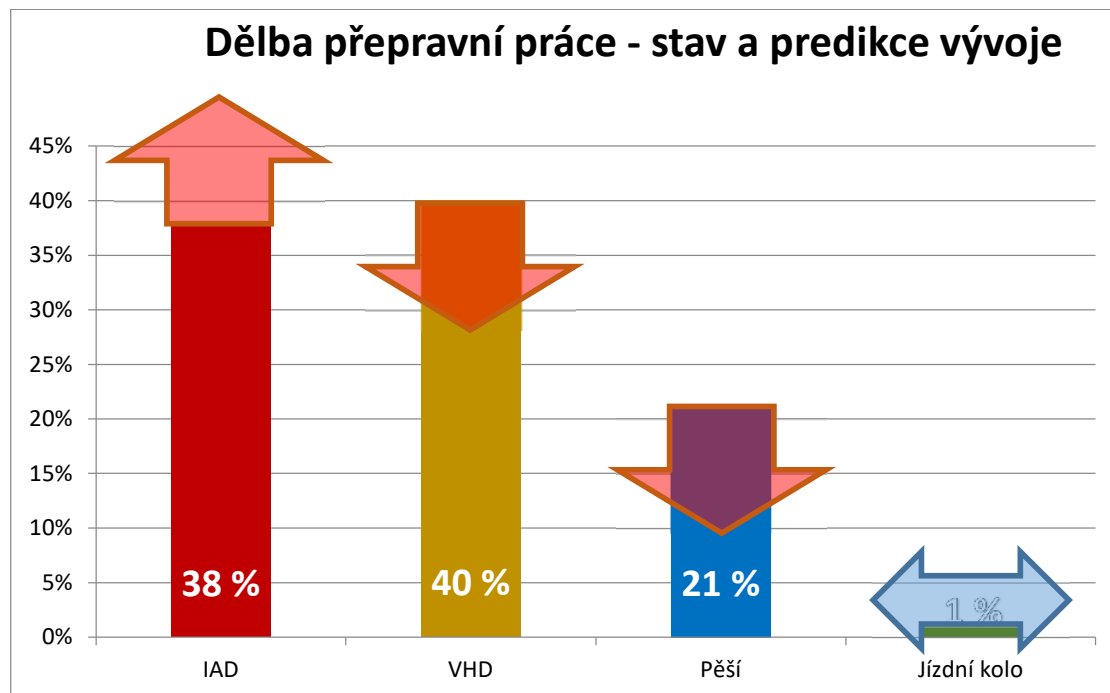
Vlivem růstu automobilizace budou cesty pro pěší a cyklisty méně bezpečné a komfortní. Bude vzrůstat neochota obyvatelstva využívat tyto módy dopravy pro každodenní cesty. Cesty automobily budou postupně nahrazovat dosavadní pěší cesty na krátké vzdálenosti.

#### Očekávané dopady v dopravním systému:

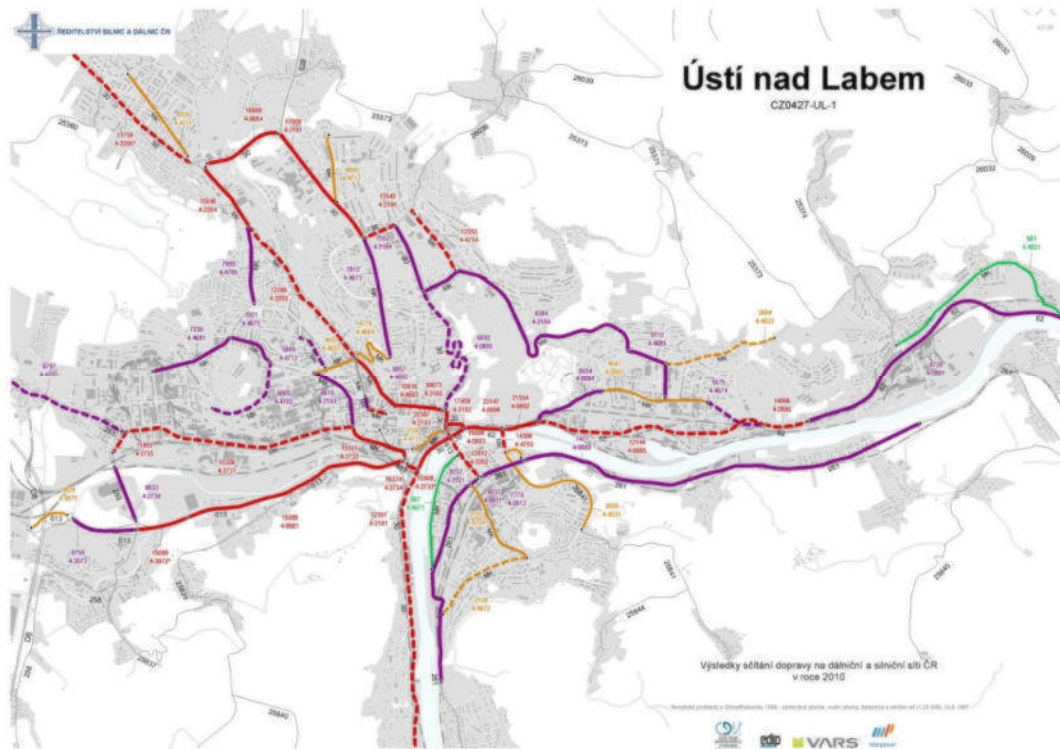
- pokračování trendu nárůstu intenzity automobilové dopravy (viz [Obrázek 4](#) a [Obrázek 5](#) - trend CSD 2010, 2016)
- stagnace, případný pokles počtu odbavených cestujících v MHD (viz [Obrázek 2](#))
- stagnace, případně pokles využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- stagnace, případně pokles využívání pěší dopravy

[Obrázek 3](#) graficky znázorňuje očekávané dopady na dělbu přepravní práce. Na obrázku je predikován možný vývoj dělby přepravní práce pro vnitřní cesty v Ústí nad Labem, pokud by se dopravní chování obyvatelstva ubíralo v návrhových obdobích podle scénáře 1. Procentuální vyjádření využití jednotlivých dopravních módů je platné k roku 2018, kdy byla tato data získána. Jednotlivé šipky poté naznačují trend vývoje. Šipka směrem nahoru označuje

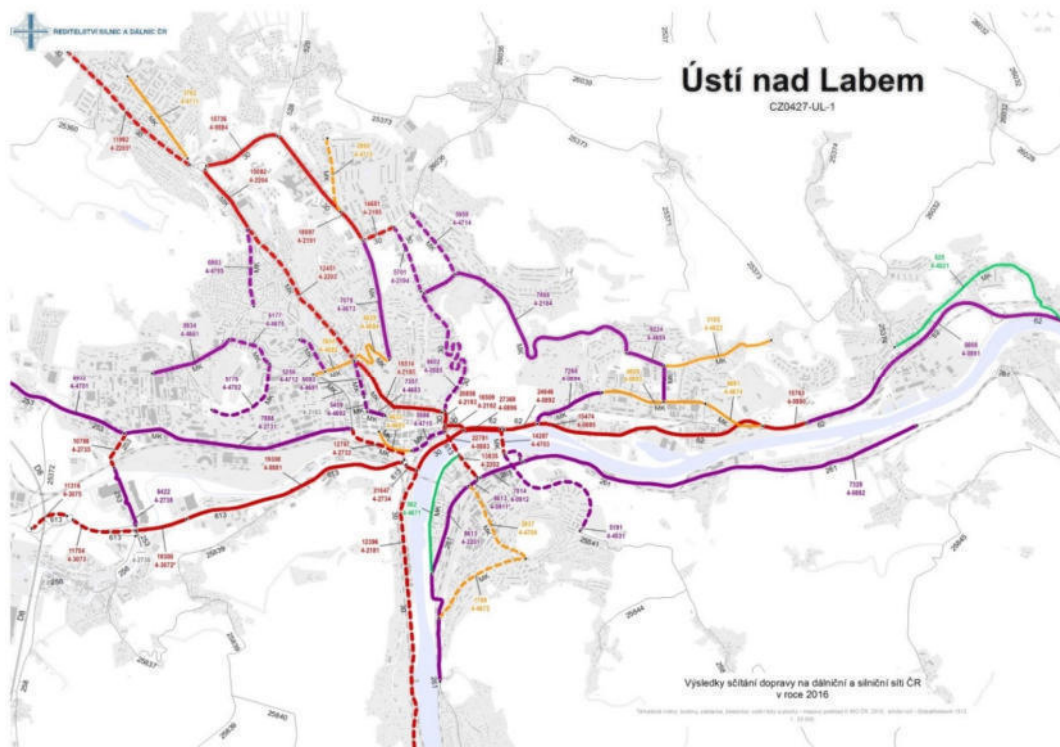
nárůst, šipka směrem dolů pokles, vodorovná modrá šipka poté stagnaci. Červená šipka zároveň znamená nežádoucí trend, zelená žádoucí trend.



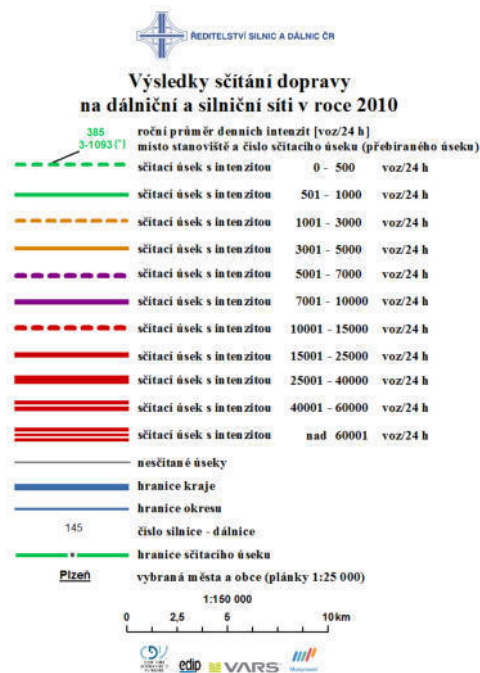
Obrázek 3 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 1 - zachování stávajících podmínek



Obrázek 4 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2010 (zdroj: ŘSD ČR)



Obrázek 5 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2016 (zdroj: ŘSD ČR)



Obrázek 6 Legenda k výsledkům CSD (zdroj: ŘSD ČR)

### 5.1.1 SWOT analýza

#### SILNÉ STRÁNKY

- Finančně nenáročná řešení

#### SLABÉ STRÁNKY

- Pokles cest vykonaných pěšky a na jízdním kole
- Vznik kongescí na komunikační síti, špatně průjezdné město
- IAD převažuje nad ostatními módy dopravy
- Pokles cestujících ve veřejné dopravě
- Průtah silnic vyšší kategorie centrem města

#### PŘÍLEŽITOSTI

- Nejsou

#### HROZBY

- Trvalý růst intenzit IAD
- Saturace dopravní sítě
- Tvorba kongescí
- Zahlcení města automobily
- Špatná dostupnost IZS
- Růst nehod
- Nefunkční MHD
- Neatraktivní prostředí pro pěší a cyklistickou dopravu
- Růst znečištění životního prostředí

## 5.2 SCÉNÁŘ Č. 2 ZAMĚŘENÝ NA ROZVOJ VŠECH DOPRAVNÍCH MÓDŮ S PREFERENCÍ INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Scénář předpokládá rozvoj dopravní infrastruktury a dopravní politiky zaměřené na podporu využívání veřejné, pěší, cyklistické a individuální automobilové dopravy. Zásadními kroky scénáře je rozvoj infrastruktury pro automobilovou dopravu, pěší a cyklistickou dopravu, ale i rozvoj a optimalizace systému veřejné dopravy. Proveditelnost opatření v rámci scénáře se předpokládá pro krátkodobý, střednědobý i dlouhodobý horizont.

V automobilové dopravě bude kladen především důraz na dobudování vnitřního a vnějšího dopravního skeletu, zvýšení výkonosti a bezpečnosti křižovatek, a ještě většímu zkvalitnění komunikací pro automobilovou dopravu. Při rozhodování o volbě dopravního prostředku bude automobil pro většinu cest časově nejvýhodnějším dopravním prostředkem.

Ve veřejné dopravě se předpokládá rozšíření a optimalizace spojů MHD. Dalšími kroky jsou pak aktivní zvyšování standardů kvality veřejné dopravy a přizpůsobování systému rozvoji města. Tato intervence by měla udržet stávající vývoj, tzn. stagnaci přepravených cestujících, avšak v kooperaci s lepšími podmínkami pro automobilovou dopravu nebude možné sledovat změnu podílů na dělbě přepravní práce.

Postupné budování bezbariérových tras a vytváření atraktivnějšího prostředí pro pobytový prostor ve městě pak povede k vyšší atraktivitě pěší dopravy, avšak pouze na krátké cesty.

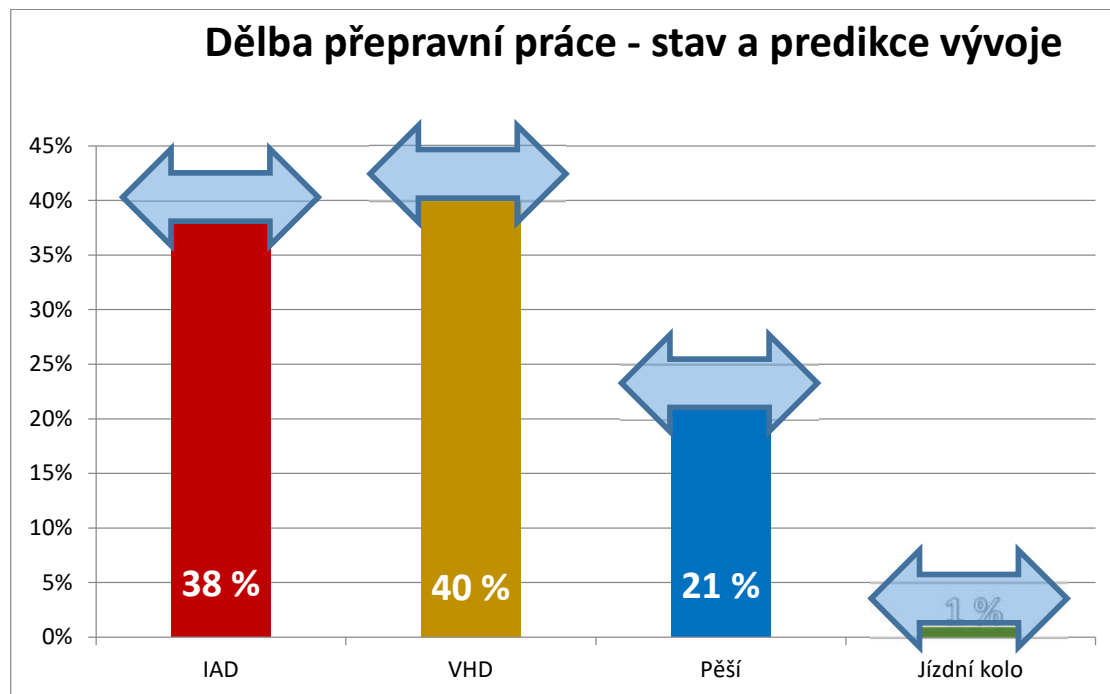
I přes nabídku nové infrastruktury pro cyklistickou dopravu nedojde k navýšení každodenních cest pomocí jízdního kola. Cyklistická doprava bude mít stále pouze velmi omezený rekreační charakter.

### Očekávané dopady v dopravním systému:

- zastavení růstu, případně mírný pokles intenzity automobilové dopravy
- zachování počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě
- stagnace využití pěší dopravy
- stagnace, případně pokles využívání jízdního kola pro každodenní cesty

**Obrázek 6** graficky znázorňuje očekávané dopady na dělbu přepravní práce. Na obrázku je predikován možný vývoj dělby přepravní práce pro vnitřní cesty po Ústí nad Labem, pokud by se dopravní chování obyvatelstva ubíralo v návrhových obdobích podle scénáře č. 2. Procentuální vyjádření využití jednotlivých dopravních módů je platné k roku 2018, kdy byla tato data získána. Jednotlivé šipky poté naznačují trend vývoje. Šipka směrem nahoru označuje

nárůst, šipka směrem dolů pokles, vodorovná modrá šipka poté stagnaci. Červená šipka zároveň znamená nežádoucí trend, zelená žádoucí trend.



Obrázek 7 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 2 – zaměřený na rozvoj všech dopravních módů včetně individuální automobilové dopravy

### 5.2.1 SWOT analýza

Z popisu tohoto scénáře vyplývá, že se předpokládá rozvoj dopravní infrastruktury a dopravní politiky zaměřené na podporu využívání veřejné a pěší dopravy a zároveň rozvíjí automobilovou infrastrukturu.

#### SILNÉ STRÁNKY

- Zvyšování standardů kvality veřejné dopravy
- Modernizace a rozvoj komunikační sítě
- Rozvoj pěší dopravy, budování bezbariérových tras
- Vytváření atraktivního veřejného prostoru

#### SLABÉ STRÁNKY

- Malá podpora cyklistické dopravy
- Průtah silnic vyšší kategorie centrem města
- Větší prostor pro automobilovou dopravu

#### PŘÍLEŽITOSTI

- Zkvalitnění životního prostoru
- Revitalizace stávajících veřejných prostor
- Rozvoj dopravní obslužnosti do dosud neobsluhovaných částí města (i alternativními způsoby)
- Odstranění dopravně-bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- Financování infrastrukturních projektů SFDI
- Čerpání dotací na realizaci pro projekty bezbariérových tras
- Rozvoj a modernizace infrastruktury pro lodní dopravu

#### HROZBY

- Nedostatek financí na realizaci opatření
- Neochota realizace opatření ze strany politické nebo širší veřejnosti



### 5.3 SCÉNÁŘ Č. 3 ZAMĚŘENÝ NA ROZVOJ UDRŽITELNÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ

Ve scénáři se předpokládá aktivní politika zaměřená na rozvoj udržitelných dopravních módů a rozvoj dopravní infrastruktury pro pěší a cyklisty. Cílem je pomocí synergických opatření v jednotlivých druzích dopravy dosáhnout změny v dopravním chování obyvatel ve prospěch veřejné, pěší a cyklistické dopravy. Zásadními kroky scénáře je optimalizace sítě infrastruktury pro automobilovou dopravu, omezení automobilové dopravy v centrech města, restriktivní opatření parkování v centru města, rozvoj cyklistické a pěší infrastruktury, rozvoj a optimalizace systému veřejné dopravy, rozvoj multimodálních opatření umožňující snadnou kombinaci jednotlivých dopravních módů.

Cílem scénáře je získat více pobytového prostoru, vytvořit uživatelsky přívětivější infrastrukturu pro pěší, rozšířit cyklistickou infrastrukturu na úkor prostoru pro automobily, vytvořit záchytná parkoviště včetně parkovišť P+R se zajištěním návazné a atraktivní veřejné dopravy. Důraz je kladen na zajištění a zvýšení bezpečnosti všech dopravních módů a účastníků silničního provozu. Proveditelnost opatření v rámci scénáře se předpokládá v horizontu let 2022 až 2040. Pro výhledové období 2040 je scénář rozdělen na variantu bez realizace vysokorychlostní železniční tratě (VRT) vedené územím města a variantu s realizací vysokorychlostní železniční tratě (VRT) včetně návazných opatření.

V automobilové dopravě bude probíhat omezování vjezdu do centra města, rozšiřování placeného stání a realizace nových parkovacích kapacit formou parkovacích domů a záchytných parkovišť P+R na příjezdových komunikacích do města. Při rozhodování o volbě dopravního prostředku bude pro mnoho tras výhodnější použít jiný dopravní prostředek než automobil. Ve výsledku dojde k poklesu podílu automobilové dopravy na dělbě přepravní práce.

Ve veřejné dopravě se předpokládá shodně se „scénářem č. 2“ rozšíření a optimalizace spojů MHD, rozvoj její sítě a další kroky ke zvyšování standardů kvality veřejné dopravy a přizpůsobování systému rozvoji města. Touto intervencí a v souvislosti s relevantním omezením automobilové dopravy dojde k růstu podílu cest veřejnou dopravou na celkové dělbě přepravní práce. Stávající dopravní prostředky se spalovacími motory budou nahrazovány vozidly na alternativní pohon pro zlepšení životního prostředí ve městě.

Budováním cyklistických tras a ucelené cyklistické infrastrukturní sítě, podpořené aktivní politikou podporující tuto dopravu (aktivní komunikační strategie), lze očekávat významný nárůst podílu cest na dělbě přepravní práce.

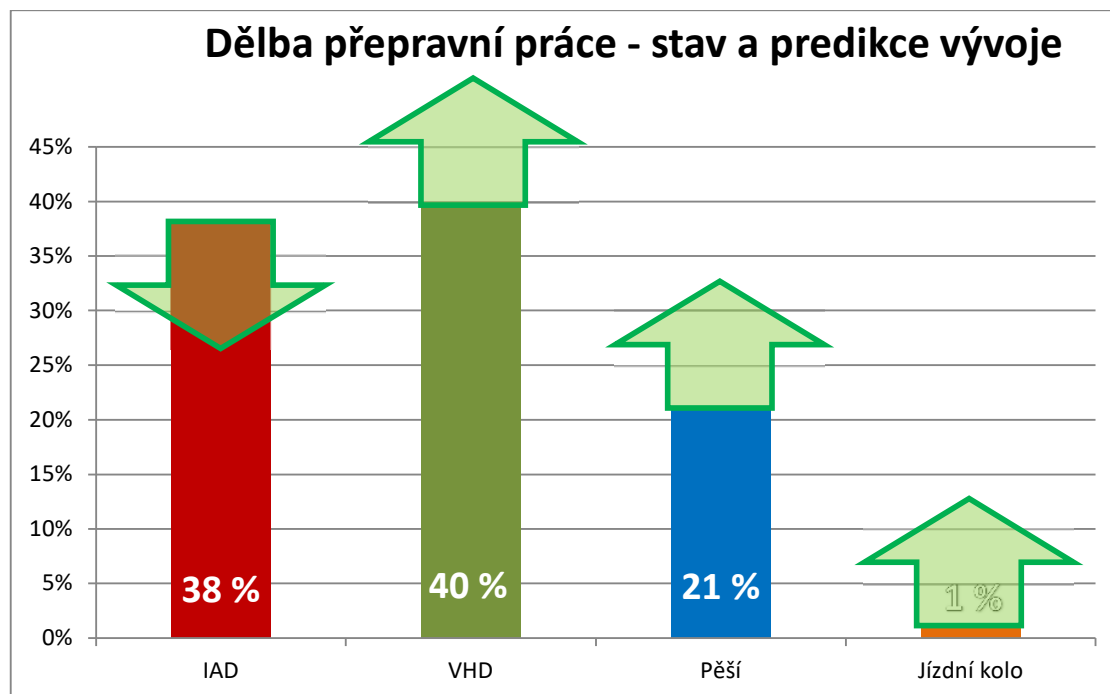
Postupné budování bezbariérových tras a vytváření atraktivnějšího prostředí pro pobytový prostor ve městě povede k vyšší atraktivitě pěší dopravy. V konkurenci s cyklistickou

a veřejnou dopravou by neměl podíl na dělbě přepravní práce klesat, přinejlepším by mohl mírně růst.

#### Očekávané dopady v dopravním systému:

- pokles intenzit automobilové dopravy
- nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě
- růst využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- růst podílu pěší dopravy

**Obrázek 7** graficky znázorňuje očekávané dopady na dělbu přepravní práce. Na obrázku je predikován možný vývoj dělby přepravní práce pro vnitřní cesty v Ústí nad Labem, pokud by se dopravní chování obyvatelstva ubíralo v návrhových obdobích podle scénáře č. 3. Procentuální vyjádření využití jednotlivých dopravních módů je platné k roku 2018, kdy byla tato data získána. Jednotlivé šipky poté naznačují trend vývoje. Šipka směrem nahoru označuje nárůst, šipka směrem dolů pokles, vodorovná modrá šipka poté stagnaci. Červená šipka zároveň znamená nežádoucí trend, zelená žádoucí trend.



**Obrázek 8** Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 3 zaměřený na rozvoj udržitelných dopravních módů

### 5.3.1 SWOT analýza

Z popisu tohoto scénáře vyplývá, že se předpokládá aktivní politika zaměřená na udržitelné dopravní módy a rozvoj dopravní infrastruktury. Cílem scénáře je získat více pobytového prostoru, vytvořit uživatelsky přívětivější infrastrukturu pro pěší, rozšířit cyklistickou infrastrukturu na úkor vozovky pro automobily, omezit parkovací kapacity a zpoplatnit parkování automobilů, vytvořit záchytná parkoviště včetně parkovišť P+R se zajištěním návazné a atraktivní veřejné dopravy. Důraz je kladen na zajištění a zvýšení bezpečnosti všech dopravních módů.

#### SILNÉ STRÁNKY

- Nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě
- Modernizace komunikační sítě
- Rozvoj pěší dopravy, budování bezbariérových tras
- Vytváření atraktivního veřejného prostoru
- Pokles intenzit IAD
- Růst využívání jízdního kola pro každodenní cesty
- Podpora multimodálních opatření
- Rychlé spojení města s Prahou a Německem pomocí VRT

#### SLABÉ STRÁNKY

- Finanční náročnost pro realizaci opatření

#### PŘÍLEŽITOSTI

- Zkvalitnění životního prostoru
- Revitalizace stávajících veřejných prostor
- Rozvoj dopravní obslužnosti do dosud neobsluhovaných částí města (i alternativními způsoby)
- Využití atraktivních alternativ dopravy po městě (na úkor IAD)
- Odstranění dopravně - bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- Financování infrastrukturních projektů SFDI
- Čerpání dotací na realizaci pro projekty bezbariérových tras
- Rozvoj a modernizace infrastruktury pro lodní dopravu
- Výrazné zvýšení využitelnosti cyklistické dopravy (nejen) pro každodenní cesty

#### HROZBY

- Nedostatek financí na realizaci opatření
- Nepochota realizace opatření ze strany politické nebo širší veřejnosti

## 5.4 SCÉNÁŘ DOPORUČENÝ K REALIZACI

Z výše reálně uvažovaných variant vývoje dopravní poptávky byl zpracovatelem plánu a zúčastněnými stakeholdery zvolen jako nejvhodnější „Scénář č. 3 zaměřený na rozvoj udržitelných dopravních módů“. Oproti návrhu scénáře č. 2 nejsou navrženy k realizaci všechny stavby podporující individuální automobilovou dopravu, které by potlačily rozvoj multimodální dopravy.

Bylo by rizikem nezačít podporovat neautomobilovou dopravu a sledovat vývoj podle scénáře č. 1. Scénář č. 2 by přinesl zpomalení růstu intenzit automobilové dopravy a ustálil by počet přepravených osob MHD. Neřešením cyklistické dopravy by nebylo možné dosáhnout kýženého efektu udržitelného dopravního chování a dospět k nastaveným cílům.

Zásadním kritériem je rozdělení opatření, která lze realizovat v krátkém časovém horizontu a opatření výhledová. V horizontu do roku 2025 lze realizovat krátkodobá opatření, mezi něž patří např. organizační změny na dopravní síti, opatření v oblasti organizace parkování a optimalizace spojů veřejné dopravy.

Scénář č. 3 předpokládá aktivní dopravní politiku zaměřenou na podporu využívání všech druhů dopravy tak, aby byla zajištěna udržitelná mobilita na území města. Zásadními kroky scénáře jsou rozvoj a optimalizace spojů MHD, rozvoj a podpora IDS DÚK a vzájemná koordinace těchto dvou dopravních subsystémů, významné omezení automobilové dopravy v centru města a rozvoj cyklistických a pěších tras. Důraz je kladen také na možnost multimodálního chování obyvatel a zajištění atraktivity veřejného prostoru. Proveditelnost opatření v rámci scénáře se předpokládá v horizontech - rok 2025, rok 2030 a rok 2040.

### 5.4.1 Opatření zahrnutá do scénáře doporučeného k realizaci

Do scénáře č. 3 byla zařazena opatření v níže uvedených tabulkách. Jednotlivá opatření v tabulkách jsou zároveň zařazena do jednotlivých časových horizontů (pro horizont 2040 variantně ve scénáři bez VRT a s VRT).

Tabulka 2 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii automobilová doprava, parkování

KATEGORIE OPATŘENÍ: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	Časový horizont			
		2025	2030	2040 bez VRT	2040 s VRT
A1	Realizace nových komunikací a komunikačních propojení	*	*	*	*
A2	Modernizace stávajících komunikací	*	*	*	*
A3	Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ	*	*	*	*
A4	Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury	*			
A5	Omezení parkování v centru města	*			
A6	Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti	*	*		
A7	Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit	*	*		
A8	Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi	*	*		
A9	Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích	*	*		
A10	Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města	*			
A11	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	*	*	*	*
A12	Výsadba izolační zeleně	*	*	*	*
A13	Masarykova nemocnice - řešení dopravy v klidu	*	*		
A14	Zkapacitnění parkování u polikliniky		*		
A15	Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel		*	*	*
A16	Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy		*		
A17	Zavedení obytných zón a zón 30		*		
A18	Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD		*		
A19	Realizace protihlukových opatření		*	*	*
A20	Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací		*		
A21	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštěmice		*		
A22	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.		*		
A23	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa (Bělehradská x Krušnohorská x Sociální péče)		*		
A24	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov (Děčínská, Železničářská)		*		
A25	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice		*		

KATEGORIE OPATŘENÍ: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	Časový horizont			
		2025	2030	2040 bez VRT	2040 s VRT
A26	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.		✱		
A27	Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská	✱	✱		
A28	Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	✱	✱		
A29	Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb	✱			
A30	Zpracování managementu parkování u sportovišť a v blízkosti významných veřejných institucí (univerzit, úřadů, ZOO, ad.)	✱			
A31	Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží			✱	✱
A32	Tunel pod ulicí Sociální péče			✱	✱
A33	Propojení ulice U Trati se silnicí II/613			✱	✱
A34	Realizace obchvatu města v částečném provedení			✱	✱
A35	Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE	✱	✱	✱	✱

Tabulka 3 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii veřejná hromadná doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	Časový horizont			
		2025	2030	2040 bez VRT	2040 s VRT
H1	Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnicí stanice)	*	*		
H2	Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů	*	*	*	*
H3	Pořízení parciálních trolejbusů	*			
H4	Trolejbusová trať v ul. Výstupní	*	*		
H5	Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská			*	*
H6	Trolejbusová trať v ul. Štefánikova		*		
H7	Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská			*	*
H8	Pořízení malokapacitních vozidel		*		
H9	Výstavba doplňující infrastruktury – měnirny, dobíjecí stanice		*	*	*
H10	Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi		*	*	*
H11	Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit		*	*	*
H12	Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby			*	*
H13	Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD, vč. posílení spojů	*	*	*	*
H14	Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy		*		
H15	Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy	*			
H16	Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech	*	*	*	*
H17	Realizace e-shop služeb pro cestující	*			
H18	Zavedení služby „doprava na zavolání“ typu seniorbus apod.			*	*
H19	Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem				*
H20	Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT				*
H21	Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT				*
H22	Zajištění trasování linek MHD, příp. DÚK k budoucí stanici VRT				*
H23	Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova	*	*	*	*
H24	Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích	*	*	*	*
H25	Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS	*			
H26	Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy			*	*
H27	Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD	*	*		
H28	Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R		*		
H29	Výstavba dopravního terminálu v centru města		*		
H30	Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní a roční kupony)		*		

KATEGORIE OPATŘENÍ: VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	Časový horizont			
		2025	2030	2040 bez VRT	2040 s VRT
H31	Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města			☼	☼
H32	Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města		☼		
H33	Integrace přívozů do jednotného systému IDS		☼		
H34	Rozvoj turistických lodních linek		☼		
H35	Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení	☼	☼	☼	☼
H36	Modernizace stávajících elektrických měníren	☼			
H37	Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit	☼	☼	☼	☼
H38	Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře	☼	☼	☼	☼
H39	Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD	☼	☼	☼	☼
H40	Modernizace lanové dráhy	☼	☼	☼	☼
H41	Rozšíření preferenčních opatření pro vozidla HD v dopravní síti města (bus pruhy, křižovatky se SSZ)		☼		
H42	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky	☼	☼	☼	☼
H43	Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)		☼	☼	☼
H44	Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích	☼	☼	☼	☼
H45	Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků	☼	☼	☼	☼



Tabulka 4 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii pěší a cyklistická doprava

KATEGORIE OPATŘENÍ: PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	Časový horizont			
		2025	2030	2040 bez VRT	2040 s VRT
C1	Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R		*		
C2	Výstavba parkovišť B+R u zastávek a stanic hromadné dopravy		*		
C3	Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras	*	*	*	*
C4	Realizace nové pěší infrastruktury	*	*	*	*
C5	Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras	*	*	*	*
C6	Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada		*		
C7	Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u P+R		*		
C8	Podpora zavádění cykloobousměrek	*	*	*	*
C9	Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy	*	*		
C10	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	*	*	*	*
C11	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)	*	*	*	*
C12	Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)	*	*	*	*
C13	Dobudování Labské cyklostezky na území města		*		
C14	Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města	*	*	*	*
C15	Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny		*		
C16	Realizace páteřních cyklotras na území celého města		*		
C17	Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách		*	*	*
C18	Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón	*	*		
C19	Realizace bezpečného propojení Ústí nad Labem a Chlumce u Ústí n. L. pro cyklisty		*		
C20	Bezbariérová úprava vstupu na mosty přes Labe		*		
C21	Realizace zvláštních bezpečnostních opatření pro cyklisty na rušných křižovatkách		*		
C22	Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	*	*	*	*
C23	Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé	*	*		
C24	Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu	*	*	*	*
C25	Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru	*	*		
C26	Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků	*	*	*	*
C27	Rozvoj pěších zón v centru města	*	*		
C28	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	*	*		
C29	Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty	*	*	*	*
C30	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	*	*		
C31	Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe		*	*	*

KATEGORIE OPATŘENÍ: PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	Časový horizont			
		2025	2030	2040 bez VRT	2040 s VRT
C32	Budování zázemí pro volnočasové využití	*	*	*	*
C33	Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové využití		*		
C34	Úprava povrchů ploch podél Labe		*		
C35	Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích	*	*	*	*
C36	Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn	*	*	*	*
C37	Zásakové plochy pro záchyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách	*	*	*	*
C38	Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)		*	*	*
C39	Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog	*	*	*	*
C40	Úprava prostředí kolem Klíšského potoka		*		
C41	Zklidnění dopravy a přeměna ulic Pařížská a Dlouhá v nový městský bulvár			*	*
C42	Využití potenciálu přírodní památky Mariánské skály pro volnočasové aktivity	*	*		
C43	Zatraktivnění lokality Střekovského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity	*			
C44	Realizace městského bulváru na ulici Masarykova		*		
C45	Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe	*	*		
C46	Realizace bikesharingu	*			

**Tabulka 5 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility**

KATEGORIE OPATŘENÍ: NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	Časový horizont			
		2025	2030	2040 bez VRT	2040 s VRT
M1	Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R		*		
M2	Zavedení kombinované jízdenky a předplatného na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby		*		
M3	Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	*	*	*	*
M4	Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů	*			
M5	Podpora přepravy zboží po Labi			*	*
M6	Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla	*			
M7	Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi	*			
M8	Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	*			
M9	Realizace stanovišť pro bikesharing	*			
M10	Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury		*		
M11	Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí	*	*	*	*
M12	Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu	*			
M13	Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídicího centra dopravy		*		
M14	Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování	*			
M15	Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města		*		
M16	Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky		*		
M17	Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky	*	*		
M18	Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti			*	*
M19	Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z území města	*			
M20	Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola	*	*		
M21	Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon	*			
M22	Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města			*	*
M23	Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)	*	*	*	*
M24	Marketing a propagace systémů MHD a IDS	*	*	*	*
M25	Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel	*	*	*	*
M26	Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility	*	*	*	*
M27	Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách	*			
M28	Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech	*	*	*	*
M29	Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě	*			
M30	Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility	*	*	*	*

KATEGORIE OPATŘENÍ: NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY					
Č. OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ	Časový horizont			
		2025	2030	2040 bez VRT	2040 s VRT
M31	Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy	*	*	*	*
M32	Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS	*	*	*	*
M33	Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě	*	*	*	*
M34	Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility	*			
M35	Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě	*	*	*	*
M36	Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu	*	*	*	*
M37	Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy	*	*	*	*
M38	Realizace aktivity walking bus	*			

## 6 POPIS NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Tato kapitola se věnuje rozboru navržených opatření a jejich detailnímu popisu, a to pro scénář doporučený k realizaci – tedy scénář č. 3 zaměřený na rozvoj udržitelných dopravních módů. Opatření jsou rozdělena do kategorií podle jejich tematického zaměření, resp. podle dopravních módů:

- Automobilová doprava, parkování
- Pěší a cyklistická doprava
- Veřejná hromadná doprava
- Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Implementací navržených opatření do praxe dojde k naplnění specifických cílů a následně i strategických cílů a celkové vize mobility.

Vybraná opatření mají vazbu i na dopravní vztahy s ostatními obcemi, ležícími v bezprostředním okolí města Ústí nad Labem nebo s obcemi s významnou dojížděnkou do města Ústí nad Labem. Fungující dopravní systém a udržitelné dopravní chování je v tomto případě prezentováno zejména opatřeními týkajícími se výstavby parkovišť P+R, podporou a rozšiřováním IDS DÚK, podporou modernizací železničních tratí a dalšími vybranými opatřeními.

Následuje popis jednotlivých navržených opatření. **Všechna opatření podléhají před svojí realizací detailnímu naplánování (ve formě studií proveditelnosti, studií realizovatelnosti, projektových dokumentací apod.) a projednání u dotčených orgánů (vč. posouzení vlivu na životní prostředí apod.).**

## 6.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ

Automobilová doprava je součástí našich měst již přes 100 let. Za ten čas prošla velkým vývojem. Zpočátku se konstruktéři zaměřili na pohodlí při jízdě automobilem. V dalším období byl při vývoji automobilů kladen důraz na jejich rychlost a výkon, později byla hlavním tématem bezpečnost a dnes je to ekologie. Zpočátku to byl rozmar pro bohaté, dnes už to je běžná součást všech vrstev obyvatelstva. Dostupnost automobilu pro občany je dnes stále větší a mohou si ho dovolit téměř všichni, kteří ho reálně chtějí. To otevírá možnost, aby se automobily dále rozšiřovaly a dostávaly se všude tam, kde je jim to umožněno. Takovým nekontrolovaným způsobem se může stát, že automobilů bude čím dál více a obyvatelstvo nebude vědět, co s nimi. Začnou všude překážet a přeprava v nich bude pomalá, protože všechny budou stát v kolonách. Proto je třeba k této problematice přistupovat důsledně a vhodně automobilový provoz regulovat. Na městské úrovni se může jednat o regulaci parkovného, zjednosměrnění ulic, omezování rychlosti vozidel, eliminace nechtěné dopravy v centrech měst a na sídlišťích, budování obchvatů a jiných vhodných dopravních staveb.

V dělbě přepravní práce dosahuje individuální doprava v Ústí nad Labem hodnoty 44 % (při započítání vnitřních i vnějších cest). Ze sociodopravního průzkumu navíc vyplynulo, že až 75 % domácnost ve městě má k dispozici automobil a 88 % obyvatel ho může nezávisle používat.

Cílem je, aby tato čísla dále nestoupala, v krátkodobém horizontu se minimálně držela na stávající úrovni a v dlouhodobějších horizontech klesala. Dále je třeba řešit riziková, problémová a nehodová místa, komunikace ve špatném nebo nevyhovujícím stavu a předcházet tomu, aby taková místa dále vznikala.

Níže popisovaná opatření, která vznikla ve spolupráci s odbornou a širší veřejností města Ústí nad Labem, mají za cíl posouvat individuální automobilovou dopravu správným směrem tak, aby nebyla na škodu, ale pomáhala město rozvíjet a byla pouze alternativou k přemísťování pomocí udržitelných dopravních módů.

### 6.1.1 A1 Realizace nových komunikací a komunikačních propojení

#### Popis opatření:

Cílem opatření je realizace nových komunikací a komunikačních propojení, která budou mít vliv na snížení intenzit dopravy především v centru města a jeho zatraktivnění pro ostatní udržitelné dopravní módy – zejména pro chodce a cyklisty. Například propojení ulice U Trati se silnicí II/613 dopravně odlehčí zatížené okružní křižovatce pod zámek Větruše, navazujícím komunikacím v centru města a pomůže v této části města zlepšit životní prostředí. Komunikace a komunikační propojení jsou navrženy v textové i grafické části platného

územního plánu. Významnějším stavbám s dopadem na dopravní situaci ve městě jsou věnována samostatná opatření.

Jedno z komunikačních propojení může být realizováno i mezi křižovatkou ul. Winstona Churchilla × Stroupežnického × Bratislavská a křižovatkou ul. Masarykova × Špitálské náměstí. Jedná se o dobudování tzv. „malého městského okruhu“ kolem centra města a jeho napojení na sběrnou komunikaci ul. Masarykova. Komunikační propojení pomůže odvést dopravu zejména z ul. Velká Hradební a Pařížská, která by se měla stát novým městským bulvárem s upřednostněním chodců a cyklistů.

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

### 6.1.2 A2 Modernizace stávajících komunikací

Popis opatření:

Cílem tohoto opatření je zajištění vyhovujícího technického stavu komunikací na území města a jeho spádových oblastí. Komunikační síť je potřeba rozdělit na komunikace ve správě města (místní a obslužné) a ve správě ŘSD, potažmo Ústeckého kraje (silnice I., II. a III. třídy). Všichni zainteresovaní správci dohlíží na stav silnic, financují rekonstrukce a modernizace úseků ve špatném, havarijním nebo nevyhovujícím stavu, úseky s nedostatečnou kapacitou a rizikové, nehodové nebo bezpečnostně nevyhovující úseky. Včasně plánují údržbu komunikací a dbají na to, aby nevznikaly nové havarijní úseky. Včasnost a efektivitu plánování péče o infrastrukturu zajistí opatření A4.

Návaznost na opatření:

- *A4 Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury*

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

### 6.1.3 A3 Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ

Popis opatření:

Tímto opatřením budou řešeny zejména nepřehledné, nehodové nebo jinak nevyhovující křižovatky. Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti města byla plynulá a průjezd uzly nebyl nebezpečný nebo omezující. Důležitá je také vhodně

dimenzovaná kapacita jednotlivých křižovatek, aby se netvořily kongesce na ramenech křižovatek. Křižovatky by měly být řešeny tak, aby se nejednalo o zbytečně rozsáhlé plochy asfaltu v městské zástavbě. Zvyšování bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastrukturu je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Na plynulost dopravy v křižovatkách má kromě stavebních úprav vliv také vhodné světelné signalizační zařízení. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou se lidé cítit bezpečně a budou více využívat všechny druhy dopravy při cestách po městě.

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

#### **6.1.4 A4 Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury**

Popis opatření:

V rámci přípravy rozpočtu města na další období a v rámci přípravy investičních a modernizačních aktivit je vhodné mít zpracovanou koncepci pro plánování péče o stav dopravní infrastruktury. Jednalo by se o pasport všech městských komunikací (vozovky, chodníky, cyklostezky apod.) vč. zaznamenání v jakém stavu se tyto komunikace nachází. Společně s definovanou koncepcí péče o tuto infrastrukturu a jasnou strukturalizací priorit by bylo možné lépe plánovat investiční akce v návrhových horizontech.

Návaznost na opatření:

- *A2 Modernizace stávajících komunikací*

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

#### **6.1.5 A5 Omezení parkování v centru města**

Popis opatření:

Cílem opatření je regulace parkování v centru města. Z průzkumů statické dopravy vyplývá, že se primárně zaplní parkovací kapacity v uličním prostoru. Využití kapacit parkovacích domů je oproti ulicím nižší, přitom stávající parkovací domy v centru města nabízí dostatečnou kapacitu parkovacích míst. Vhodnou cenovou regulací za parkování, změnou využití stávajících komunikací využívaných k parkování ve prospěch pěších a cyklistů, motivací řidičů k parkování v parkovacích domech či realizací záchytných parkovišť na příjezdových komunikacích



do města dojde i ke snížení dopravy v centru města a jeho zklidnění. Zklidnit ulice v centru města od statické i dynamické dopravy je stěžejním cílem opatření.



Obrázek 9 Parkovací dům v ul. Předmostí (zdroj: RHDHV)

Návaznost na opatření:

- A9 Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích
- A16 Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy

Vazba na specifický cíl:

- Řešení problematiky parkování

### 6.1.6 A6 Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti

Popis opatření:

Díky inteligentním navigačním prvkům využitých pro parkování je možné dosáhnout efektivnější a rovnoměrnější rozložení parkujících automobilů na území města. Místní obyvatelé, ale i návštěvníci tak při příjezdu do města mají více informací o volných parkovacích kapacitách. Řidiči mohou efektivněji najít parkovací místo a sníží se tím zbytná doprava na území města. Dojde také k úspoře času, který by jinak uživatelé ztratili hledáním parkovacího místa. Vhodným způsobem zobrazování těchto informací o parkování je možné částečně usměrňovat dopravu ve městě. V neposlední řadě bude mít opatření pozitivní vliv na životní prostředí.

Ke správnému fungování tohoto opatření je třeba myslet i na zdroje dat. Údaje o volných parkovacích kapacitách je potřeba online zaznamenávat, aby bylo možné navigovat vozidla na volná parkovací místa. Většinou jde o čidla zabudovaná přímo ve vozovce nebo kamery.

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení*

### **6.1.7 A7 Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit**

Popis opatření:

Sběr informací o počtu vozidel na komunikacích je do současnosti realizován formou dopravních průzkumů, které jsou prováděny podle potřeb města. Efektivnějším způsobem, jak sledovat průběžně dopravní proudy na komunikacích, je pomocí automatických sčítačů. Jejich instalací, provozováním a průběžným vyhodnocováním získaných dat bude mít město podrobný přehled o vývoji dopravy a dopravní situaci na území města. Může také lépe plánovat realizaci dopravních opatření nebo případně nutnost stavby nových komunikací. Automatické sčítače budou napojeny na dopravní dispečink a tím bude zajištěno efektivní využití získaných dat.

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení*

### **6.1.8 A8 Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi**

Popis opatření:

Realizace inteligentních navigačních prvků řízených z dopravního dispečinku umožňuje plynule řídit dopravu ve městě, ať se jedná o dopravu tranzitní, vnější nebo vnitřní, a vhodně ji směřovat při mimořádných situacích nebo při přetížení komunikační sítě ve městě. Těmito kroky se dosáhne k výraznému zlepšení situace v rámci udržitelné městské mobility.

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení*

### 6.1.9 A9 Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích

#### Popis opatření:

Vhodným zjednosměrněním ulic vzniká prostor pro zklidnění dopravy a s ním souvisejícím zvýšením bezpečnosti všech účastníků provozu. Uliční prostor může nabídnout jak navýšení parkovacích kapacit v ulici, tak navýšení dopravního prostoru ostatním nemotorovým účastníkům silničního provozu – cyklistům nebo chodcům formou přidání jízdního pruhu pro cyklisty nebo rozšíření chodníků pro pěší. Před zavedením jednosměrek je nutné předem zvážit jejich dopady, aby neměly opačný efekt, než byl smysl jejich zavedení (např. zbytná doprava, efektivita apod.). V následujících obdobích je vhodné pomocí studií revidovat uliční síť (zejména v centru města) a navrhnout změny vedoucí k výše popsáným cílům.

#### Vazba na specifický cíl:

- Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

### 6.1.10 A10 Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města

#### Popis opatření:

Z důvodu výrazného překračování maximální dovolené rychlosti některých řidičů dochází na komunikační síti města ke střetům vozidel a dalších účastníků dopravy. Jednou z možností je realizace zklidňujících opatření stavebními úpravami. Další variantou je osazení zařízení na měření rychlosti, která by měla být především osazována u škol nebo na přímých komunikačních úsecích, na kterých dochází k pravidelnému překračování maximální dovolené rychlosti.

#### Vazba na specifický cíl:

- Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města

### 6.1.11 A11 Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích

#### Popis opatření:

Tímto opatřením budou řešeny zejména nepřehledné, nehodové, kritické nebo jinak nevyhovující úseky komunikací a jejich křížení (křižovatky). Z pohledu udržitelné mobility je nezbytné, aby doprava na komunikační síti města byla plynulá a průjezd uzly nebyl nebezpečný nebo omezující. Důležitá je také vhodně dimenzovaná kapacita jednotlivých úseků a křižovatek, aby se netvořily kongesce na ramenech křižovatek. Křižovatky by měly být řešeny tak, aby se nejednalo o zbytečně rozsáhlé plochy asfaltu v městské zástavbě. Zvyšování

bezpečnosti, nejen pocitové, ale i reálné, na dopravní infrastrukturu je důležité pro další rozvoj města a dopravy v něm. Pouze pokud bude komunikační síť města bezpečná pro všechny módy dopravy, budou se lidé cítit bezpečně a budou více využívat všechny druhy dopravy při cestách po městě. Bezpečnost dopravy byla také podrobně řešena v analytické části dokumentu.

Eliminací bezpečnostních závad je možné zvýšit bezpečnost silničního provozu v řešeném území. Zvýšená bezpečnost znamená snížené externí náklady na IZS, léčebné náklady, ale i škody na majetku a veřejném prostranství a infrastrukturu. V důsledku je možné počítat s menším počtem nehod, které by omezily plynulost silničního provozu.

Vazba na specifický cíl:

- *Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města*

#### **6.1.12 A12 Výsadba izolační zeleně**

Popis opatření:

Výsadba izolační zeleně má kladný vliv na životní prostředí. Izolační zeleň je schopná absorbovat velké množství znečišťujících látek, u nás je kladen důraz primárně na její schopnost snižovat imisní zatížení prostředí prachovými částicemi. Filtrační kapacita zeleně je nejúčinnější při kombinaci všech pater – stromového, keřového a bylinného. Toto opatření by se mělo realizovat všude tam, kde jsou z důvodu vysokých intenzit z dopravy vysoké hodnoty prachových částic a dalších znečišťujících látek zdraví škodlivých a kde je to zároveň technicky a prostorově možné.

Vazba na specifický cíl:

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

#### **6.1.13 A13 Masarykova nemocnice - řešení dopravy v klidu**

Popis opatření:

V areálu krajské Masarykovy nemocnice poptávka po dopravě v klidu výrazně převyšuje nabídku parkovacích míst. Deficit parkovacích míst se projevuje i špatnou dopravní situací v celém areálu Masarykovy nemocnice, ale i v jejím okolí, kdy návštěvníci nemocnice často

vytváří zbytnou dopravu hledáním volných parkovacích míst v přilehlém okolí, které tvoří převážně sídlištní zástavba.

Nutnost řešení problematiky parkování v areálu nemocnice bylo častou připomínkou občanů v tzv. Pocitové mapě. Město by ve spolupráci s provozovatelem nemocnice a dalšími zainteresovanými subjekty mělo hledat způsoby, jak vyřešit deficit parkovacích míst v areálu nemocnice a tím zlepšit celkovou dopravní situaci v areálu i jeho okolí. V současné době probíhají přípravné práce na realizaci parkovacího domu s několika sty parkovacími místy. Na realizaci parkovacího domu je podepsané memorandum o spolupráci mezi Ústeckým krajem, Univerzitou J. E. Purkyně a společností Krajská zdravotní, a.s.

Výstavba parkovacího domu v areálu Masarykovy nemocnice výrazně přispěje k řešení problematiky parkování v této oblasti, vč. zlepšení celkové dopravní situace a s tím souvisejícího zlepšení životního prostředí, zejména omezením současné zbytné dopravy v okolí nemocnice.

Vazba na specifický cíl:

- Řešení problematiky parkování

#### **6.1.14 A14 Zkapacitnění parkování u polikliniky**

Popis opatření:

Opatření vzešlo jako jeden z podnětů pocitové mapy a bylo zároveň podpořeno průzkumy uskutečněnými v rámci analytické části projektu. Jako v případě nemocnice (a dalších podobných míst ve městě), tak i u polikliniky na ul. Masarykova je deficit parkovacích míst a zejména v době jejího provozu nabídka nepostačuje poptávce. Město by ve spolupráci s provozovatelem polikliniky mělo hledat způsoby, jak (alespoň částečně) deficit parkovacích míst snížit. Zároveň je potřebné následně regulovat parkování automobilů tak, aby bylo využíváno pouze návštěvníky polikliniky a nebylo zneužíváno. Situaci lze podpořit i například regulací parkovacích míst v okolních ulicích, kdy by vybraná místa v blízkosti sloužila vhodnou regulací v době provozu polikliniky jejím návštěvníkům, v ostatní době pak rezidentům.

Vazba na specifický cíl:

- Řešení problematiky parkování

### **6.1.15 A15 Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel**

#### Popis opatření:

Opatření je zaměřeno na zajištění průjezdnosti po komunikační síti v místech s nedostatečnými parametry. Těmi mohou být:

- nízký průjezdní profil pod mosty
- úzký průjezdní profil komunikace (nedostatečná šířka)
- nedostatečná únosnost komunikace
- nedostatečná nosnost mostu
- a další

Průjezdnost těchto úzkých míst je potřeba zajistit zejména pro vozidla IZS, aby v případě vážné mimořádné situace měla možnost si zvolit optimální trasu k místu zásahu, zároveň však i pro vozidla hromadné dopravy. Úpravou nedostatečných parametrů komunikací se komunikační síť města otevře novým možnostem obsluhy veřejnou dopravou. Zejména v lokalitách, kde stávající komunikace neumožňují provoz standardního (12 metrového) vozidla hromadné dopravy, je vhodné řešit stávající šířku komunikací a jejich únosnost tak, aby umožňovala průjezd vozidel hromadné dopravy (alespoň pro minibus). Tento aspekt je třeba včas řešit hlavně na trasách nově navrhovaných či prodloužených linek, v případě rozvojových lokalit se již předpokládá s automatickou výstavbou komunikací vyhovujících pro provoz VHD či IZS.

#### Návaznost na opatření:

- *H10 Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi*

#### Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

### **6.1.16 A16 Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy**

#### Popis opatření:

S růstem počtu automobilů jsou kapacity k parkování a odstavování vozidel na území města nedostatečné. Navýšení parkovacích kapacit lze docílit změnou organizace dopravy, a to převážně v těch lokalitách, kde není možnost realizace nových parkovacích ploch. V lokalitách, kde je to prostorově možné, je vhodná realizace nových ploch k parkování.

Navýšení parkovacích kapacit je možné také stavebními úpravami, změnou uspořádání parkujících vozidel (změna z podélného stání na kolmé) nebo úpravou provozního režimu jednotlivých ulic (viz opatření A9 Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích). Nejvyšší deficit parkovacích míst byl dle proběhlých průzkumů zjištěn zejména v lokalitách se sídlištní zástavbou. Změna organizace dopravy v klidu nesmí mít negativní vliv na budování cyklo dopravních opatření.

Návaznost na opatření:

- A9 Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích
- C8 Podpora zavádění cykloobousměrek

Vazba na specifický cíl:

- Řešení problematiky parkování

### 6.1.17 A17 Zavedení obytných zón a zón 30

Popis opatření:

Z důvodu zklidňování dopravy a zvyšování bezpečnosti cyklistů a pěších je vhodné na území města realizovat ve vybraných lokalitách obytné zóny a zóny 30. Zóny jsou na vstupních komunikacích vyznačeny svislým dopravním značením, které je potřeba doplnit vhodnými zklidňovacími prvky (zvýšené křižovatky, střídavě oboustranné bodové zúžení, vysazené chodníkové plochy atd.) dle platné legislativy.

Oblast vymezená jako obytná zóna výrazným způsobem preferuje chodce a omezuje provoz motorových vozidel. V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53 (například chůze po chodníku – chodník v obytné zóně neexistuje, chodí se po celé šíři komunikace). Nejvyšší povolená rychlost na komunikacích je 20 km/h. Zóny se zřizují v oblasti obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci.

Oproti obytné zóně je v oblasti vyznačené jako „Zóna 30“ zachováno členění na vozovku a chodník. Minimální šířka jízdního pruhu je 2,5 m, respektive volná šířka pozemní komunikace by měla být minimálně 5 m. V zóně nejsou vyznačeny přechody pro chodce, ti mohou přecházet kdekoliv. Zóny se zřizují v části obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci a zároveň je potřeba zohlednit nároky hromadné dopravy.

Rozvoj těchto opatření může podpořit bezpečnost a komfort chodců, motivovat občany, aby méně využívali vozidla a preferovali dopravu pěšky či na kole. Spolu s dalšími opatřeními, které rozvíjejí pěší a cyklistickou dopravu (zejména pro cyklisty obousměrně průjezdné jednosměrky), mohou tyto zóny vhodně koexistovat na mnoha místech ve městě.

Realizace jednotlivých zón bude vycházet z potřeby zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy ve vybraných lokalitách města.

Plošné zklidňování dopravy má zároveň nezanedbatelný vliv na emisní chování vozidel v provozu a tím i na úroveň imisí škodlivých látek v ovzduší.

Návaznost na opatření:

- C8 Podpora zavádění cykloobousměrek

Vazba na specifický cíl:

- Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti města

### 6.1.18 A18 Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD

Popis opatření:

Prostředkům veřejné hromadné dopravy má být v prostředí místních komunikací poskytována co největší přednost opatřeními organizačními i stavebními tak, aby jejich výjezd ze zastávek byl relativně rychlý, plynulý a bezpečný. Z tohoto důvodu je potřeba u vybraných zastávek realizovat opatření, která zvýší bezpečnost účastníků silničního provozu. Vozidlo vyjíždějící ze zastávky má přednost před vozidly jedoucími v jízdním pruhu automaticky ze zákona, ne vždy je však přednost ze strany řidičů dodržována. Přednost lze podpořit vhodnými organizačními či stavebními úpravami tak, aby vozidlo ze zastávky nebylo zdržováno ostatními účastníky. Opatření zároveň podpoří veřejnou dopravu ve smyslu preference, kdy vozidlo může rychleji opustit prostor zastávky s pozitivním vlivem na cestovní / jízdní dobu.



Obrázek 10 Výjezd ze zastávky řízený SSZ – Plzeň, U Školky, výjezd ze zastávky řešený pomocí DZ a organizací dopravy – Praha, Metodějova (zdroj: maps.google.com, RHDHV)



### Vazba na specifický cíl:

- *Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města*

### **6.1.19 A19 Realizace protihlukových opatření**

#### Popis opatření:

Protihluková opatření se týkají zejména obyvatel bydlících v blízkosti rušných dopravních komunikací a železničních tratí. Realizací tohoto opatření se sníží hladina hluku, obyvatelům se zatraktivní jejich životní prostředí a přispěje k jejich vyšší spokojenosti a životní pohodě. Použití vhodných prvků přispěje k pozitivní celkové vizáži dotčené oblasti. Při realizaci protihlukových opatření nemusí proto jít jen o obyčejné "stěny".

#### Vazba na specifický cíl:

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

### **6.1.20 A20 Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací**

#### Popis opatření:

Snížení rychlosti je nutné zajistit opatřeními, kterými dojde ke zklidnění dopravy, čímž se zvýší bezpečnost silničního provozu a zejména bezpečnost jejich nejzranitelnějších účastníků, kterými jsou cyklisté a chodci. Při zvyšujícím se pocitu bezpečí ve veřejném prostoru roste ochota pohybovat se po městě na jízdním kole a případně využívat chůzi ve větší míře. To vše přispívá k pocitu bezpečnějšího a komfortnějšího města pro jeho obyvatele i jeho návštěvníky.

Typovými zklidňujícími opatřeními mohou být:

- bodová opatření – na jednom konkrétním místě na pozemní komunikaci,
- úseková opatření – omezení v daném úseku vozovky,
- plošná opatření – zavedená na vybraném území obce.

Typovými příklady fyzických zpomalovacích prvků jsou (zároveň se tyto prvky nesmějí dostávat do konfliktu s cykloopatřeními na komunikacích):

- zpomalovací prahy (plynule průjezdné pro cyklisty),
- zpomalovací polštáře (plynule průjezdné pro cyklisty),
- vyvýšené plochy (plynule průjezdné pro cyklisty),
- miniokružní křižovatky,

- změny trasy (vychýlení) jízdního pruhu,
- ostrůvky ve středu komunikací,
- vysazené plochy či jiná zúžení vozovky.

Typickými příklady psychologických zpomalovacích prvků jsou:

- svislé a vodorovné dopravní značení,
- informativní radary či figuríny policistů,
- světelná signalizační zařízení reagující na rychlost přijíždějícího vozidla,
- vyhrazené jízdní pruhy,
- piktogramové koridory pro cyklisty,
- optické brzdy,
- změna barvy nebo materiálu povrchu vozovky,
- střídání světla a stínu,
- diody v přechodech pro chodce.

Vazba na specifický cíl:

- *Snížení negativních vlivů z motorové dopravy*

### **6.1.21 A21 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštětice**

Popis opatření:

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (resp. P+G s pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Smyslem je zaparkovat automobil na okraji města/území, do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou a nezatěžovat ulice města zbytnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu, příp. může být i zdarma. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK. Záchytné parkoviště v oblasti Neštětice bude společně s funkční veřejnou dopravou „stahovat“ automobily přijíždějící po silnici I/62 ze směru Děčín.

V rámci řešení je potřebné prověřit nejvhodnější lokalizaci pro parkoviště a zajistit soulad s územním plánem.

Návaznost na opatření:

- *H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R*
- *C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R*

- C7 Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u parkovišť P+R

Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

### 6.1.22 A22 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.

Popis opatření:

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (resp. P+G s pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Smyslem je zaparkovat automobil na okraji města/území, do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou a nezatěžovat ulice města zbytnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu, příp. může být i zdarma. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK. Záchytné parkoviště v oblasti Pražské ul. bude společně s funkční veřejnou dopravou „stahovat“ automobily přijíždějící po silnici I/30 ze směru Lovosice.

V rámci řešení je potřebné prověřit nejvhodnější lokalizaci pro parkoviště a zajistit soulad s územním plánem.

Návaznost na opatření:

- H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R
- C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R
- C7 Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u parkovišť P+R

Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

### 6.1.23 A23 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa (Bělehradská × Krušnohorská × Sociální péče)

Popis opatření:

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (resp. P+G s pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Smyslem je zaparkovat automobil

na okraji města/území, do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou a nezatěžovat ulice města zbytnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu, příp. může být i zdarma. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK. Záchytné parkoviště v oblasti Severní Terasy bude společně s funkční veřejnou dopravou „stahovat“ automobily přijíždějící od severu.

V rámci řešení je potřebné prověřit nejvhodnější lokalizaci pro parkoviště a zajistit soulad s územním plánem.

#### Návaznost na opatření:

- *H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R*
- *C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R*
- *C7 Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u parkovišť P+R*

#### Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

### **6.1.24 A24 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov (Děčínská, Železničářská)**

#### Popis opatření:

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (resp. P+G s pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Smyslem je zaparkovat automobil na okraji města/území, do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou a nezatěžovat ulice města zbytnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu, příp. může být i zdarma. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK. Záchytné parkoviště v oblasti Střekova bude společně s funkční veřejnou dopravou „stahovat“ automobily přijíždějící po silnici II/261 ze směru Litoměřice a Česká Lípa.

V rámci řešení je potřebné prověřit nejvhodnější lokalizaci pro parkoviště a zajistit soulad s územním plánem.

#### Návaznost na opatření:

- *H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R*
- *C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R*
- *C7 Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u parkovišť P+R*

### Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

#### **6.1.25 A25 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice**

##### Popis opatření:

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (resp. P+G s pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Smyslem je zaparkovat automobil na okraji města/území, do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou a nezatěžovat ulice města zbytnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu, příp. může být i zdarma. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK. Záchytné parkoviště v oblasti Všebořice bude společně s funkční veřejnou dopravou „stahovat“ automobily přijíždějící po silnici I/30.

V rámci řešení je potřebné prověřit nejvhodnější lokalizaci pro parkoviště a zajistit soulad s územním plánem.

##### Návaznost na opatření:

- H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R
- C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R
- C7 Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u parkovišť P+R

### Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

#### **6.1.26 A26 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.**

##### Popis opatření:

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (resp. P+G s pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Smyslem je zaparkovat automobil na okraji města/území, do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou a nezatěžovat ulice města zbytnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu, příp. může být i zdarma. Parkovné je vhodné propojit

s tarifem DÚK. Záchytné parkoviště v oblasti Trmic (Žižkova ul.) bude společně s funkční veřejnou dopravou „stahovat“ automobily přijíždějící ze západního směru (po dálnici D8, silnici I/62).

V rámci řešení je potřebné prověřit nejvhodnější lokalizaci pro parkoviště a zajistit soulad s územním plánem.

Návaznost na opatření:

- H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R
- C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R
- C7 Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u parkovišť P+R

Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

### **6.1.27 A27 Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská**

Popis opatření:

Výstavbou parkovacího domu v ulici Vinařská, na asfaltové ploše mezi ulicí Vinařská a Klišským potokem, dojde k navýšení stávajících parkovacích kapacit v dané lokalitě. Parkovací dům bude primárně sloužit návštěvníkům zimního stadionu a přilehlých sportovišť. Realizace tohoto opatření podpoří zklidnění dopravní situace v přilehlé obytné zástavbě. Tato lokalita je zároveň dobře napojena na systém veřejné dopravy, parkoviště tak může být využíváno i jako záchytné parkoviště P+R (resp. P+G) pro cesty do centra města.

Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

### **6.1.28 A28 Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování**

Popis opatření:

Brownfieldy, plochy bez dlouhodobého využití, jsou potencionálními rozvojovými plochami. Jednou z možností jejich využití je realizace záchytných parkovacích ploch ve formě parkovišť P+R (P+G). Tyto parkovací plochy by měly být umístěny tak, aby vytvořily záchytný kordon pro automobily směřující do centra města. Na tato parkoviště pak musí navazovat fungující veřejná doprava. Realizací tohoto opatření dojde ke snížení zbytné dopravy do centra města

a k jeho dopravnímu zklidnění. Cílem je snížení intenzit automobilové dopravy na komunikační síti města a podpora multimodálního chování obyvatel i návštěvníků.

V rámci řešení je potřebné prověřit nejvhodnější lokalizaci pro parkoviště a zajistit soulad s územním plánem.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

### **6.1.29 A29 Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb**

Popis opatření:

Realizace vyhrazených parkovišť K+R u terminálů veřejné dopravy výrazně podpoří multimodalitu dopravního chování obyvatel města Ústí nad Labem. Parkovací místo K+R (česky Polib a jed) umožňuje krátké zastavení vozidla (příp. jeho vyčkávání) a vysazení spolujezdce. Řidič automobilu přepravuje spolujezdce do tohoto místa, spolujezdec vystoupí/přestoupí a pokračuje veřejnou dopravou, řidič pokračuje do cíle své cesty automobilem.

Lidé často využívají (nelegálně) pro tento účel prostor autobusových zastávek a zdržují tím ostatní dopravu (zejména hromadnou). Budování míst K+R tak eliminuje toto chování. Rovněž je v těchto lokalitách vhodné parkoviště K+R upřednostnit před klasickým parkováním, aby se vhodně preferovala sdílená mobilita a multimodalita.

Vyhrazená místa je vhodné zřizovat především v místech u železničních stanic a zastávek, u autobusových nádraží a dalších frekventovaných zastávek veřejné dopravy, u úřadů a institucí, u nemocnic, u všech typů škol apod. Zejména před školskými zařízeními může parkoviště K+R vhodným způsobem zlepšit dopravní situaci při návozu/odvozu dětí do škol – očekává se zde rychloobrátkové zastavení, a i zde je tak vhodné upřednostňovat zřízení těchto míst před klasickým parkováním.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*

### **6.1.30 A30 Zpracování managementu parkování u sportovišť a v blízkosti významných veřejných institucí (univerzit, úřadů, ZOO, ad.)**

#### Popis opatření:

V současné době jsou parkovací kapacity u mnoha cílů (např. úřady, veřejné instituce) využívány spíše k odstavení vozidel. Z tohoto důvodu je potřeba vypracovat management parkování, který by zefektivnil parkování.

Management parkování je sadou opatření a nástrojů, pomocí kterých lze efektivněji využívat parkovací plochy. Pomocí managementu můžeme definovat příčiny řady dopravních problémů a dosáhnout větší různorodosti používaných druhů dopravy.

#### Vazba na specifický cíl:

- Řešení problematiky parkování

### **6.1.31 A31 Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží**

#### Popis opatření:

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (resp. P+G s pěší dopravou). Určené je pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Smyslem je zaparkovat automobil na okraji města/území, do cíle své cesty pokračovat veřejnou dopravou a nezatěžovat ulice města zbytečnou dopravou. Poplatek za toto parkování bývá propojen s jízdenkami na veřejnou dopravu formou výhodného tarifu, příp. může být i zdarma. Parkovné je vhodné propojit s tarifem DÚK. Záchytné parkoviště u budoucí stanice VRT v lokalitě stávajícího Západního nádraží bude sloužit zejména pro přestup na železniční dopravu, příměstskou i městskou hromadnou dopravu a bude i záchytným parkovištěm pro centrum a širší centrum města.

#### Návaznost na opatření:

- H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem
- H21 Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT
- H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R
- C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R
- C7 Umístění cyklostojanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u parkovišť P+R

#### Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování



### 6.1.32 A32 Řešení dopravní situace v ul. Sociální péče

#### Popis opatření:

Na ulici Sociální péče, v úseku mezi ulicemi Petrovická a Špálava v městské části Severní Terasa, je potřeba vyřešit stávající nepříznivou dopravní situaci. Důvodem řešení situace je zklidnění dopravy a celého dopravního prostoru v prostoru před Masarykovou nemocnicí. V současném stavu je dopravní situace poměrně složitá, neboť zde dochází ke střetu silných intenzit jak automobilové, tak pěší dopravy. Místo je také dle proběhlých analýz nehodovosti jedním z nejvíce nehodových míst mezi pěší a automobilovou dopravou. Řešení, které řeší zklidnění dopravy v této oblasti je projekt světelně řízeného koordinovaného toku dopravy. Další řešení je navrženo v územním plánu a jedná se o tunelové vedení stávající silnice I/30. Dle schválené kategorizace silniční sítě předpokládá MDČR převedení trasy silnice I/30 směrem do Děčína (stávající trasa I/62) a řešený úsek bude zařazen jako místní komunikace. Navržené řešení předpokládá převedení dopravy, která nemá zdroj ani cíl v prostoru nemocnice a části dopravní obsluhy sídliště Severní Terasa, tunelem. Povrchová komunikace bude dále využívána hromadnou dopravou a cílovou dopravou do nemocnice. Její prostorové uspořádání bude upraveno na nižší objemy dopravy. Konkrétní umístění projektu je zobrazeno růžovou barvou ve výřezu z platného územního plánu města.



Obrázek 11 Tunel pod ulicí Sociální péče (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem)

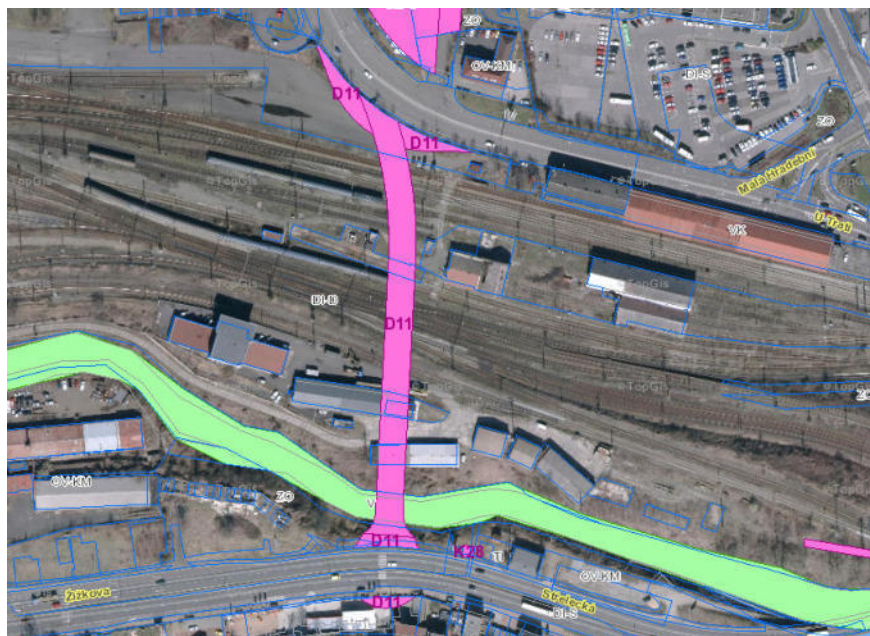
### Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

#### **6.1.33 A33 Propojení ulice U Trati se silnicí II/613**

##### Popis opatření:

Komunikační propojení je navrženo z důvodu snížení dopravní zátěže v poměrně složitém dopravním uzlu u Hlavního nádraží a v podjezdech pod železniční tratí. Složitě křížení několika komunikací vč. napojení parkovišť komerčního zařízení a dalších ploch neúměrně zatěžuje tento prostor. Z tohoto důvodu je navrženo kapacitnější a méně kolizní napojení ulice U Trati na komunikaci II/613 (Žižkova ul.). Začátek propojovací komunikace je navržen v místě křížení s ul. Revoluční jako pokračování ul. Panské s přemostěním železničních kolejí a vyústěním do Žižkovy ul. Celou tuto oblast je však vhodné řešit uceleně s ohledem na zdejší budoucí umístění stanice VRT. Konkrétní umístění projektu je zobrazeno růžovou barvou ve výřezu z platného územního plánu města.



Obrázek 12 Propojení ulice U Trati se silnicí II/613 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem)

##### Návaznost na opatření:

- *H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem*
- *H21 Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT*

### Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

### **6.1.34 A34 Realizace obchvatu města v částečném provedení**

#### Popis opatření:

Součástí územního plánu jsou územní rezervy pro tunely, mosty i povrchovou dopravní infrastrukturu, která by v budoucnu měla být realizována pro odlehčení dopravy v centru města. V případě realizace povede obchvat města od MÚK Podmokelská/Pekařská (ve východní části města) jižním směrem, mostem přes Labe s napojením na ul. Vítězná, dále jihozápadním směrem tunelem pod vrchem „Sedlo“ s vyústěním v městské části Střekov, dalším mostem přes Labe v jižní části města a od něj severozápadním směrem, tunelem, pod vrchem „Ořechovka“ s napojením na ulici Žižkova. Další části plánovaného obchvatu, tj. most přes Západní nádraží a tunel pod Střížovickým vrchem byly zrušeny, proto nejsou v dopravním modelu ani v PUMM zahrnuty.

### Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

### **6.1.35 A35 Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE**

#### Popis opatření:

Cílem daného opatření je podporovat všechny inovativní projekty, které jsou důležité pro zahájení a průběh prací v rámci projektu U SMART ZONE. V lednu 2019 byla vytvořena studie proveditelnosti, ze které vzešel návrh na vytvoření polygonu pro testování autonomních systémů řízení v městském provozu. Jedná se o 2 okruhy. Kratší varianta testovacího okruhu je umístěna na sídlišti Severní Terasa a delší varianta pak navazuje dále na dálnici D8.

### Vazba na specifický cíl:

- *Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení*

## 6.2 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

I přes to, že pěší a cyklistická doprava jsou často opomíjené, jsou velmi důležitou součástí dopravního systému města. Ve městě je tento způsob dopravy žádoucí, protože zabírá, narozdíl od automobilové dopravy, méně dopravního prostoru, dopravně zklidňuje a oživuje město. Obyvatelé využívající tyto způsoby dopravy provádějí zdravý a aktivní pohyb a také podporují lokální ekonomiku, cestovní ruch a tím zvyšují prosperitu města, případně regionu.

Pěší doprava je nejpřirozenějším způsobem přemístování. Každá vykonaná cesta obsahuje pěší mód, přičemž každá cesta tímto dopravním módem minimálně začíná a končí. Pouze pomocí pěší dopravy jsou vykonávané především krátké či střednědlouhé cesty v rámci města, u delších cest v rámci města, či při cestách do regionu poté převažuje kombinace pěší dopravy a dalších dopravních módů (tzv. multimodální chování). Problematiku pěší dopravy je vhodné řešit nejen z pohledu zásadních zdrojů a cílů a jejich vzájemného propojení, ale i z pohledu intermodality, tj. je důležité řešit vzájemné vazby s ostatními druhy dopravy – cyklistickou, hromadnou i individuální automobilovou dopravou tak, aby obyvatelé města mohli tyto dopravní módy snadno a komfortně kombinovat.

Větší podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce přináší společnosti méně kongescí, znečištění ovzduší, nižší nemocnost, vyšší průměrnou délku života a také nižší náklady na budování a údržbu infrastruktury. Dosažení vyššího podílu cest ovšem vyžaduje významnou změnu v nabídce komunikační sítě a také zajištění absolutní bezpečnosti těchto účastníků provozu.

Bezbariérové úpravy přispějí ke zkvalitnění pohybu pěších na vybraných stávajících trasách, které nesplňují parametry bezbariérovosti. Mimo jiné by měl být zajištěn přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, seniory nebo dočasně imobilní občany do veřejných budov spolu s jejich přístupovými cestami. Dále je to úprava veřejného prostoru, který bude volně přístupný a zároveň atraktivní všem uživatelům.

### 6.2.1 C1 Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R

#### Popis opatření:

Parkoviště P+R tvoří zpravidla propojení mezi statickou dopravou a veřejnou dopravou. V ideálním případě je však k parkovišti přivedena i kvalitní a bezpečná infrastruktura pro cyklisty (resp. i pro pěší), čímž se zásadním způsobem podpoří multimodální chování ve městě. Parkoviště P+R tak nemusí sloužit pouze pro kombinace dopravních módů automobil – veřejná doprava, ale i automobil – cyklistická doprava.

### Návaznost na opatření:

- A21 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštějnice
- A22 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.
- A23 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa
- A24 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov
- A25 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice
- A26 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.
- A31 Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží

### Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

## **6.2.2 C2 Výstavba parkovišť B+R u zastávek a stanic hromadné dopravy**

### Popis opatření:

Bezpečné a pohodlné parkování jízdních kol u zastávek a stanic hromadné dopravy (tzv. bike and ride) zvyšuje uživatelský komfort urbánní cyklistiky a zároveň je v souladu s trendy městské mobility 21. století, které jdou vstříc multimodalitě, tedy kombinování různých typů dopravy pro jednu cestu.

Možnost bezpečného uschování kola i po dobu několika hodin v kombinaci s kvalitní veřejnou hromadnou dopravou může lidi motivovat ke každodennímu cestování tímto způsobem např. za prací za hranice města nebo naopak z okolních obcí do Ústí nad Labem, čímž se také přispívá ke snížení počtu cest do města individuální automobilovou dopravou a ke zlepšení dopravní situace v ulicích města.

### Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

## **6.2.3 C3 Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras**

### Popis opatření:

Pro bezpečnější a atraktivnější pěší pohyb po městě je nezbytná modernizace existujících komunikací pro pěší. Modernizace představuje především opravy chodníků, výměnu a sjednocení nevyhovujících povrchů, odvodnění apod., stejně jako zajištění bezbariérovosti povrchů, včetně odstranění bariér na chodnících a na veřejných prostranstvích (viz samostatné

opatření). Opatření cílí také na modernizaci pěších turistických tras na katastrálním území města Ústí nad Labem.

Chůze je nejpřirozenější lidský pohyb a zároveň bezemisní forma mobility dostupná všem socio-ekonomickým skupinám obyvatel. Zlepšování podmínek pro pěší dopravu má tedy dopad na zlepšení kvality mobility všech obyvatel města.

Na základě podnětů od občanů z realizované pocitové mapy se modernizace a rozvoj stávající infrastruktury týká např. ul. 5. května, Na Spálence, Hradiště, Kruhová, U Krematoria, Hornická, zkratky pro pěší mezi ulicemi Koněvova a Masarykova, Vilová ulička, Masarykova, churona Churchilla ad. Tyto vyjmenované úseky jsou jedněmi z možných úseků k řešení, v návrhových horizontech se předpokládá i realizace dalších, zde nevyjmenovaných, projektů.

Realizací tohoto opatření se zvýší bezpečnost chodců, atraktivita pěší dopravy, atraktivita území, očekává se vyšší podíl pěších na dělbě přepravní práce, vyšší spokojenost obyvatel a návštěvníků města Ústí nad Labem.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj*

### **6.2.4 C4 Realizace nové pěší infrastruktury**

#### Popis opatření:

Budování nové pěší infrastruktury vede ke zkracování docházkových vzdáleností, vyšší bezpečnosti chodců, lepší prostupnosti území, a tím i ke zvyšování atraktivity chůze a její větší konkurenceschopnosti s ostatními dopravními módy. Opatření cílí také na vznik nových pěších turistických tras na katastrálním území města Ústí nad Labem.

Chodníky je nutné realizovat na všech úsecích všech typů komunikací s motorovou dopravou, kde chodníky chybějí (mimo zóny 30). Při revitalizacích sídlišť, projektů řešících rozvojová území i ostatních projektů je vhodné respektovat nejkratší spojnice pro pěší dopravu (bez zacházek). Určitým vodítkem pro vytipování míst k realizaci nových komunikačních propojení jsou tzv. „vyšlapané cestičky“ v terénu.

Na základě podnětů od občanů z tzv. Pčitové mapy chybí pěší infrastruktura např. po celé délce ulice Do Vrchu, podél ulice Chuderovské mezi Božtěšicemi a Severní Terasou, na ulici Kočkovské v úseku mezi Severní a Jizerskou, ulice U Koupaliště, nové propojení na Větruši a na dalších místech. Tyto vyjmenované úseky jsou jedněmi z možných úseků k řešení, v návrhových horizontech se předpokládá i realizace dalších, zde nevyjmenovaných, projektů.

### Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj*

## **6.2.5 C5 Realizace bezpečných, příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras**

### Popis opatření:

Páteřní pěší trasy by měly být přirozenými, intuitivními spojnicemi pro chodce propojující celé území města včetně městských obvodů na obou březích řeky Labe. Jako takové by si zasloužily postupnou humanizaci, zklidnění dopravy, doplnění mobiliáře a zeleně, oživení uličního parteru apod. A to zejména proto, aby pohyb po nich byl samozřejmý a příjemný, nikoli obávaný, a město patřilo více svým obyvatelům a návštěvníkům než automobilům. Takové kroky by jednak zlepšily a narovnaly podmínky pro pěší dopravu, ale také zvýšily kvalitu života osob bydlících v blízkosti vytížených komunikací. Mají-li být ulice skutečně místem pro pohyb všech občanů, je nutné, aby se na nich aplikovala také bezbariérová opatření.

### Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj*

## **6.2.6 C6 Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada**

### Popis opatření:

Jezero Milada, oblíbený rekreační cíl ústeckých občanů, je na intravilán města napojen dopravní infrastrukturou vhodnou pouze pro potřeby motorové dopravy. Dle četných podnětů od veřejnosti z tzv. Pocitové mapy však existuje poptávka po cykloopatření, které zajistí do této lokality bezpečnou jízdu na kole, čímž se naplní potenciál aktivní mobility také v segmentu trávení volného času. Jezero Milada by bylo vhodné propojit s městem přes Předlice (směr od Klíše i od centra města) a přes Trmice stezkou podél řeky Bíliny.

### Návaznost na opatření:

- *C10 Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury*
- *C14 Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města*
- *C15 Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny*

### Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

### 6.2.7 C7 Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u parkovišť P+R

#### Popis opatření:

Vybudovat systém parkovišť B+R znamená vytvořit infrastrukturu umožňující bezpečné a pohodlné celodenní odstavení jízdního kola nejen v přestupních uzlech, ale také na parkovištích P+R. Dostatečné množství kvalitních cyklostanů v přestupních uzlech a u parkovišť P+R umožní cestujícím pokračovat k cíli své cesty veřejnou hromadnou dopravou anebo právě na kole. Poplatek za parkování kola by měl integrován do systému veřejné dopravy a sdílené mobility nebo by mělo být umožněno bezplatné parkování. Pro vyšší bezpečnost je vhodné tato stání monitorovat pomocí kamerového systému.



Obrázek 13 Cykloboxy u jezera Milada (zdroj:facebook.com/jezero.milada)

#### Vazba na specifický cíl:

- Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

### 6.2.8 C8 Podpora zavádění cykloobousměrek

#### Popis opatření:

Cykloobousměrky patří k efektivním, na finance nenáročným, bezpečným a také poměrně rychle aplikovatelným opatřením, jelikož nevyžadují stavební úpravy. Jednosměrné ulice, které se zpravidla nacházejí v dopravně klidnějších rezidentních oblastech, pro cyklisty znamenají více ujetých kilometrů a delší cestu. To se v případě cyklotransporthy (na rozdíl od cykloturistiky) jeví jako nežádoucí – cyklista chce svého cíle dosáhnout snadno a rychle. Pro plynulou jízdu na kole je tedy ideální spojitá síť, které je možno dosáhnout také zavedením cykloobousměrek. V ideálním případě je dobré toto opatření aplikovat systematicky pro širší



oblast, aby bylo dopravní řešení pro všechny účastníky provozu vždy předvídatelné a samozřejmé. Se zaváděním cykloobousměrek je nutné řešit i bezpečnost cyklistů v navazujících křižovatkách. Cykloobousměrky jsou již úspěšně realizovány v mnoha městech České republiky.



Obrázek 14 Cykloobousměrka v Pardubicích (zdroj: mapy.cz)

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

### 6.2.9 C9 Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy

Popis opatření:

Centrum města má být dopravně zklidněné a upravené především pro potřeby chodců. Cyklisté však nesmí být z centra města vytlačováni, naopak musí být zajištěna co největší průjezdnost města pro cyklisty samozřejmě s ohledem na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků provozu. Cyklistům musí být povolen vjezd do existujících i nově vzniklých pěších zón (nejen) v centru města (vyloučení cyklistického provozu z pěších zón se v současné době provádí pouze výjimečně a odůvodněně) i do zklidněných ulic s jednosměrným provozem pomocí cykloobousměrek. Průjezdnost centra města spolu s realizací navazujících cykloopatření zlepší dostupnost pro cyklisty i do dalších městských částí.

V některých případech je též vhodné povolit vjezd cyklistům tam, kde je komunikace uzavřena zákazovými značkami B1 Zákaz vjezdu všech vozidel. Jako příklad umožnění vjezdu cyklistům lze považovat např. ulice Hradiště a Klášterní. Celou oblast centra města (mezi muzeem, křižovatkou Revoluční × U Trati × Panská, Malá Hradební, U Nádraží, křižovatka Hrnčířská ×

Velká Hradební) je však potřebné přehesit do jednotného dopravního řešení. Zajistit je poté třeba bezpečnost na vjezdech a výjezdech do/z této oblasti, vč. řešení návazností (k hlavnímu nádraží, mostu Dr. E. Beneše a do dalších směrů).

Povolený obousměrný průjezd cyklistů těmito ulicemi, resp. povolení jízdy cyklistů v celé řešené oblasti, by velmi výrazně zkrátil jejich cesty od hlavního nádraží směrem k OC Forum a na Mírové náměstí.

#### Návaznost na opatření:

- C8 Podpora zavádění cykloobousměrek
- C10 Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury
- C11 Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)
- C14 Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města
- C16 Realizace páteřních cyklotras na území celého města
- C18 Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón
- C21 Realizace zvláštních bezpečnostních opatření pro cyklisty na rušných křižovatkách
- C45 Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe

#### Vazba na specifický cíl:

- Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

### **6.2.10 C10 Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury**

#### Popis opatření:

Dopravní značení pro cyklistickou dopravu navazuje na rozvoj celé cyklistické infrastruktury ve městě. Jednotné značení přispívá ke zpřehlednění dopravní situace, pro rychlou orientaci v prostoru a bezproblémový průjezd městem a ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Opatření řeší i modernizaci či obměnu stávajícího dopravního značení.

#### Vazba na specifický cíl:

- Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

### **6.2.11 C11 Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)**

#### Popis opatření:

Hustá síť doprovodné infrastruktury je pro efektivní využití jízdního kola jako dopravního prostředku stejně důležitá jako kvalitní infrastruktura, a jejich budování by tak mělo jít „ruku v ruce“. Rozvojem nových možností parkování kol po celém městě se bude předcházet jejich zamykání k dopravním značkám či jiným zařízením, které tomuto účelu nemají sloužit. Důležitou infrastrukturou pro cyklisty je kvalitní síť stojanů na kole po celém městě, zejména v centru. Umístění stojanů je vhodné především u významných cílů občanské vybavenosti, kterými jsou např. budovy městských a krajských institucí, nákupní střediska a obchodní centra, sportoviště, vzdělávací a kulturní zařízení, nemocnice, univerzitní kampus, nádraží apod. Jejich umísťování by mělo vycházet ze zažité zkušenosti cyklistů a v návaznosti na zpřístupňování města cyklistům, nikoliv nahodile. Na vybraných místech je potřebné realizovat kapacitní parkovací místo, např. ve formě parkovacích věží pro jízdní kola. Příkladem umístění parkovací věže pro kola může být dopravní uzel u železniční stanice Ústí nad Labem hl. n.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

### **6.2.12 C12 Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)**

#### Popis opatření:

Hustá síť doprovodné cyklistické infrastruktury je důležitá pro efektivní a každodenní využití kola jako rychlého dopravního prostředku po městě i pro cykloturistiku. Cestu na kole mohou zpříjemnit či dokonce zachránit přístřešky, odpočívky, informační panely a servisní místa ve vytipovaných lokalitách s vyšší koncentrací cyklistů. Veřejné servisní stojany jsou samoobslužné a vybavené potřebnými nástroji pro běžnou údržbu a opravy kol, od utažení řídítek až po dohuštění kola. Realizace servisních stojanů zlepšuje a podporuje rozvoj cyklistické dopravy, aby se tento způsob dopravy stal běžnou součástí každodenních i rekreačních cest a aby si běžný uživatel jízdního kola mohl provést základní úkony na svém dopravním prostředku



Obrázek 15 Servisní stojan pro cyklisty v Roudnici nad Labem (zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl:

- Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

### 6.2.13 C13 Dobudování Labské cyklostezky na území města

Popis opatření:

Labská stezka tvoří páteřní cyklistické propojení napříč městem, vedené po pravém břehu Labe. Tato stezka navazuje na německou Elberadweg a je také součástí sítě evropských tras EuroVelo (č. 7 vedoucí z Norska na Maltu). Labská stezka by měla být, i s ohledem na svůj význam, spojitá a plynulá a měla by být tvořena bezpečnou, tedy oddělenou komunikací pro cyklisty.

V současné době není Labská stezka na území města ve své celé délce vedena jako cyklostezka. V některých místech je značena pouze jako cyklotrasa a je vedena po místních komunikacích společně s motorovými vozidly nebo naopak po sdružené komunikaci pro pěší a cyklisty. S ohledem na charakter Labské stezky, její využívanost a páteřnost jsou tyto úseky potencionálním bezpečnostním rizikem jak pro samotné cyklisty, tak další účastníky provozu, absence separovaného úseku může mít i negativní psychologický dopad na využívání této stezky. Celistvé propojení stezky zvýší její atraktivitu a bude mít i zásadní vliv na bezpečnost cyklistů v těchto úsecích. Na území města se jedná o tyto úseky Labské stezky:

- průjezd částí Církvice, vč. nutnosti překonání komunikace II/261 a výškového převýšení, délka úseku 450 m
- průjezd částí Sebusín, vč. nutnosti překonání komunikace II/261 a výškového převýšení, délka úseku 1300 m
- průjezd částí Sebusín (mezi vodotečemi Rytina a Němečský potok), SDZ C14a „Cyklisto, sesedni z kola“, délka úseku 550 m
- ul. U Viaduktu, délka úseku 450 m
- ul. Říční, Lázeňská, délka úseku 850 m
- ul. Koperníkova, vč. nutnosti použití podchodu se schody, délka úseku 650 m
- ul. Střekovské nábřeží, délka úseku 350 m
- ul. Děčínská, Vítězná (vedeno po komunikaci II/261, 2× křížení komunikace), délka úseku 1700 m



Obrázek 16 Úsek Labské stezky vedený po místní komunikaci - Střekovské nábř. (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

#### 6.2.14 C14 Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města

##### Popis opatření:

Ústí nad Labem nedisponuje dostatečně propojenou a hustou sítí bezpečné cykloinfrastruktury, která by mohla nabídnout obyvatelům požadovaný komfort cestování. K tomu je zapotřebí dalšího rozvoje cyklotras nebo jiných cykloopatření. Je třeba, aby infrastruktura byla pohodlná a bezpečná pro cyklisty všech úrovní zdatnosti a každého věku.

Prioritou města by mělo být propojení stávajících cyklotras v městském centru. Souvislá propojená cyklistická síť s atraktivními cíli, které se ve městě a okolí nacházejí, jsou největším předpokladem pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky ve městě Ústí nad Labem.

Jako cykloopatření lze uvést (seřazeno od nejvíce bezpečných/segregovaných):

- liniová integrační opatření pro cyklisty ve vozovce
  - samostatný jednosměrný cyklistický pás
  - vyhrazený pruh pro cyklisty
  - ochranný pruh pro cyklisty
  - piktogramový koridor pro cyklisty)
- realizace samostatných stezek
  - stezka pro cyklisty
  - stezka pro chodce a cyklisty dělená
  - stezka pro chodce a cyklisty společná
  - stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

Zapomínat nelze na řešení úrovnových křížení (křižovatek) s komunikacemi s provozem vozidel, pěšimi, ale i dalším cyklistickým provozem, řešení přejezdů pro cyklisty a napojení na ostatní infrastrukturu.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

#### 6.2.15 C15 Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny

##### Popis opatření:

Cyklostezka na levém břehu Bíliny a Labe má potenciál stát se páteří komunikací a klidnou variantou pro jízdu na kole mimo rušné komunikace v centrální části města za předpokladu, že dojde k výstavbě zpevněné cyklostezky s odpovídající šířkou profilu. Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem v souladu s územním plánem navrhuje její vedení po dnes již existujících komunikacích, respektive pěšinách na levém břehu Bíliny, viz následující trasování:

začátek v prostoru křižovatky ulic Přístavní x Přístaviště, dále proti toku pod železničními mosty; do Trmic po komunikaci mezi objekty drah, nutno překonat horkovod; následuje nejužší úsek (dnes nezpevněný) severně od supermarketu Makro; severozápadně od Makra se trasa stáčí podél toku Bíliny směrem do Trmic, kde opouští řešené území. Cyklostezka je kromě počátečního úseku na komunikaci Přístaviště vedena mimo intenzivní automobilovou dopravu. Nutné je vyřešení napojení cyklostezky na stávající infrastrukturu (Labskou stezku na pravém břehu Labe přes bariérový železniční most nebo novou lávku pro pěší a cyklisty přes Labe k nádraží) a její napojení na centrum města. Cyklistické propojení podél Bíliny zajistí i cyklistické propojení obce Trmice s centrem Ústí nad Labem, propojení obchodních zařízení na ul. Žižkova a Tyršova s centrem města a dále by se měla stát součástí poptávaného propojení města s jezerem Milada. V budoucnu je také vhodné napojení cyklostezky do nového terminálu VRT v prostoru západního nádraží, které projde proměnou.

Důležitý je také cyklistický tah po levém břehu řeky Labe. Od nové stezky podél řeky Bíliny (vč. zajištění návazností z centra města a Labské stezky) je vhodné pokračovat s realizací cyklostezky po levém břehu Labe směrem do Krásného Března a Neštěmic (již dnes existuje úsek komunikace opatřený VDZ podél části ul. Přístavní, avšak bez označení SDZ a dalších návazností).

#### Návaznost na opatření:

- C6 Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada
- C11 Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)
- C14 Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města
- C16 Realizace páteřních cyklotras na území celého města
- C20 Bezbariérová úprava vstupu na mosty přes Labe
- H20 Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT
- H21 Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT

#### Vazba na specifický cíl:

- Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

### **6.2.16 C16 Realizace páteřních cyklotras na území celého města**

#### Popis opatření:

Vznik bezpečných páteřních cyklotras (ideálně formou samostatných stezek pro cyklisty, případně formou liniových integračních opatření ve vozovce) v rámci celého města je jedním ze základních předpokladů pro snadnou a intuitivní jízdu po městě bez nutnosti plánování trasy před samotnou cestou. Legitimní pocit nebezpečí z jízdy ve společném prostoru s motorovou

dopravou, především na hlavních komunikacích, kdy střet s vozidlem může mít pro osobu na jízdě kole fatální následky, bývá hlavním důvodem, proč volí lidé raději jiné dopravní prostředky. Větší množství bezpečných cyklotras tak, dle zkušeností z jiných měst i dle tzv. dopravní indukce, vede k navýšení počtu městských cyklistů, změny celkové dělby přepravní práce a v konečném důsledku i ke snižování negativních dopadů na životní prostředí ve městě. Opatření vychází z četných podnětů veřejnosti v tzv. Pocitové mapě pro PUMM Ústí nad Labem. Propojení centra města s okolními částmi (např. Bukov, Klíše, Krásné Březno, Neštětice a další sídliště) je podrobně zpracováno v Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (strana 349–351, 2012) a ve výkresu koncepce dopravní infrastruktury územního plánu.

Realizací vhodných cykloopatření, páteřních cyklotras a jejich spojitou sítí na území celého města lze docílit významné změny dělby přepravní práce ve prospěch cyklistů a zajistit tak udržitelné dopravní chování obyvatel města. Pokud město nabídne bezpečné, spojitě a komfortní podmínky pro cyklistickou dopravu a dokáže své obyvatele dostatečně motivovat, lidé se jí dokáží naučit využívat.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

### **6.2.17 C17 Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách**

#### Popis opatření:

Cílem opatření je zachování prostupnosti území pro cyklisty také v rozvojových lokalitách dle platného územního plánu díky budování cyklistické infrastruktury. Komunikační síť v rozvojových lokalitách musí být plánována s ohledem na všechny módy dopravy a s důrazem na bezpečnost všech účastníků provozu. U plánování infrastruktury v rozvojových oblastech tak musí být kladen důraz mimo jiné i na kvalitní a bezpečné napojení oblasti pomocí cyklistické dopravy. U nových projektů je žádoucí, aby se v maximální možné míře přistupovalo k realizaci oddělených cyklostezek od infrastruktury pro motorovou dopravu a pro pěší.

Vhodné je též rozvíjet infrastrukturu pro sportovní cyklistiku realizací pumptracků, singletracků, bike parků apod.

**Pumptracková dráha** je uzavřený, uměle vytvořený okruh pro jízdu prioritně na kole, který je možný projíždět bez šlapání. Okruh je tvořený vlnkami a klopenými zatáčkami, které umožňují udržovat nebo i zvyšovat rychlost. Principem pumptracku je, že kolo pohání setrvačností a cyklista mu v tom pomáhá pohybem těla nahoru a dolů.



Dráha s asfaltovým povrchem je vhodná i pro skateboard, longboard, inline brusle, koloběžky a také i nejmenší děti na odrážedlech. Kromě toho snese následky nepříznivého počasí lépe než hlína nebo štěrk a je také méně náročný na údržbu.

**Singletracková dráha** je přírodní trať vhodná pro jízdu na horských kolech s různými přírodními a umělými překážkami. Trať je široká pouze přibližně na šíři řídicího kola.

Vhodnou lokalitou pro realizaci pumtrackové a singletrackové dráhy je lokalita Střížovického vrchu v západní části města.

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

### **6.2.18 C18 Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón**

Popis opatření:

Vzhledem k tomu, že opatření pěších zón se týká především ulic v obchodním nebo historickém centru města, vyloučení cyklistické dopravy by představovalo značné snížení efektivity tohoto dopravního prostředku pro každodenní cesty za prací, nákupy, službami, kulturou apod. Jízda na kole mimo cíle v pěší zóně by se zase prodloužila o objízdou trasu zóny.

Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón tedy přispěje ke zvýšení uživatelského komfortu jízdního kola, navíc v bezpečnějším prostoru bez většího pohybu motorových vozidel. Pro zvýšení bezpečnosti všech zúčastněných je však kromě vzájemné ohleduplnosti vhodné přistoupit i ke zřetelnému vyznačení prostoru pro pohyb cyklistů.

V dnešní době je v pěších zónách vyloučení nebo časové omezení cyklistického provozu nežádoucí a přistupuje se k němu pouze výjimečně a odůvodněně.

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

### **6.2.19 C19 Realizace bezpečného propojení Ústí n. L. a Chlumce u Ústí n. L. pro cyklisty**

Popis opatření:

Opatření vychází z Generelu udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (2012), ale také z podnětů od veřejnosti z tzv. Pocitové mapy pro účely PUMM Ústí nad Labem. Napojení Chlumce na centrum města se nabízí v rámci projektu tzv. Ústecké spojky, která má spojit dvě

významné cyklotrasy – Labskou stezku s Krušnohorskou magistrálou. Jedna ze dvou možných variant nového propojení je vedena právě z Chlumce, má méně náročný výškový profil (oproti druhé, více rekreační variantě přes Střížovický vrch) a je tedy vhodnější pro každodenní dojížděky. Trasa je v platném Generelu navržena v linii ulic Revoluční – Masarykova – Herbenova – Vinařská – Bukov (zde pak další směřování přes Všebořice, příp. Skorotice a Strážky do Chlumce a dále k cyklotrase č. 23). Vzhledem k tomu, že tato varianta řešení spojky je vedena i po ulicích s intenzivní automobilovou dopravou, je nezbytné dbát při její realizaci na aplikování vhodných integračních cykloopatření, která zajistí bezpečnost cyklistů i ostatních účastníků silničního provozu.

Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

### **6.2.20 C20 Bezbariérová úprava vstupu na mosty přes Labe**

Popis opatření:

Bariéry v prostoru znepříjemňují život nejen hendikepovaným občanům či uživatelům invalidním vozíků, ale i jinak fyzicky znevýhodněným osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (ať už dočasně kvůli zranění, nebo trvale), avšak jejich odstranění je ku prospěchu také lidem staršího věku, rodičům s kočárky či mladším dětem. Obecně se tak dá říct, že v různých etapách lidského života těží z bezbariérových úprav celá společnost. Ve věci pravolevých spojení městských obvodů mosty se však bezbariérovost týká také cyklistů, kterým poskytne plynulou jízdu. Generel udržitelné dopravy navrhuje pro překonání Mariánského mostu kompromisní řešení (které však není vhodné pro tělesně znevýhodněné osoby), a to opatřit schody k mostu dostatečně širokou vodící lištou pro kola. Žádoucí je také bezbariérové zpřístupnění železničního mostu (oboustranně).

Vazba na specifický cíl:

- *Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura*

### **6.2.21 C21 Realizace zvláštních bezpečnostních opatření pro cyklisty na rušných křižovatkách**

Popis opatření:

Funkční a bezpečnou cyklistickou infrastrukturu v urbánním prostředí je nutné budovat jako celek, tudíž není možné vypustit ani vhodná řešení rušných křižovatkových úseků, které zpravidla patří do páteřní sítě cyklotras. V souladu s TP 179 se preferují jednoduchá,

uživatelsky srozumitelná a přívětivá opatření – např. prostor pro cyklisty (tzv. předsunutá stopčára), signalizační zařízení pro cyklisty ad., aby byla zajištěna vzájemná předvídatelnost pohybu a vizuální kontakt jednotlivých účastníků provozu. Je dobré přistoupit k opatřením, která zvýší kompaktnost křižovatek, ale sníží rychlost a propustnost pro automobily, která by se jinak prosadila na úkor bezpečnosti cyklistů.

Návaznost na opatření:

- C8 Podpora zavádění cykloobousměrek
- C9 Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy
- C16 Realizace páteřních cyklotras na území celého města

Vazba na specifický cíl:

- Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře, vč. křížení s ostatní infrastrukturou

## 6.2.22 C22 Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení

Popis opatření:

Bariéry v prostoru znepříjemňují život především lidem se sníženou schopností pohybu a orientace v prostoru (ať už dočasně kvůli zranění, nebo trvale), jejich odstranění ale uvítají i lidé staršího věku, rodiče s kočárky či mladším dětem. Obecně se tak dá říct, že bezbariérové úpravy usnadňují život celé společnosti. K bezbariérovým úpravám patří odstranění překážek v podobě malých schůdků, obrubníků a venkovních schodišť, výměna nevyhovujících povrchů, snížení příliš velkého příčného či podélného sklonu pozemních komunikací. Prvním krokem k bezbariérovosti města může být vytvoření studie, která zanalyzuje město optikou (bez)bariérovosti. Pomocí webového portálu/aplikace je pak účelné prezentovat bezbariérové úseky infrastruktury v mapě. Webová aplikace prezentující bezbariérové přístupy a vhodné trasy pro vozíčkáře, handicapované občany, seniory či osoby s kočárky již existuje, vznikla v roce 2013 v rámci projektu Civitas společně s Generem udržitelné dopravy města Ústí nad Labem. Data v aplikaci však nejsou aktualizována a jsou platná k době vytvoření. Je tak vhodné tyto data aktualizovat a udržovat data v mapě průběžně aktuální. Webová aplikace je dostupná na webovém odkazu <http://bezbari.usti.cdsw.cz>.

Vazba na specifický cíl:

- Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura

### 6.2.23 C23 Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé

Cílem opatření je zlepšení podmínek pro samostatný a bezproblémový pohyb po městě pro zrakově znevýhodněné osoby. Jedním z prvků komplexního orientačního systému pro nevidomé či lidi s nepatrným zbytkem zraku je zvuková navigace. Ta pomocí tzv. hlasových majáček bezpečně navede k určitému referenčnímu bodu. Signálem je buď prostý zvuk, případně je doplněn o hlasovou informaci. Užívá se téměř výhradně v exteriérech (např. akustické signály na světelných přechodech pro chodce, informace o spoji VHD v zastávce apod.).

#### Vazba na specifický cíl:

- *Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura*

### 6.2.24 C24 Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu

#### Popis opatření:

Pro skutečně bezbariérovou městskou mobilitu je nutné se zaměřit nejen na jednotlivé druhy dopravy izolovaně, ale také na jejich návaznosti. To platí i u veřejné hromadné dopravy (VHD), kdy je nutné zajistit k jednotlivým zastávkám jak bezbariérový přístup, tak i nástup do prostředků veřejné hromadné dopravy tak, aby z jejího užívání nebyly vyloučeny žádné skupiny obyvatel, ale naopak vzrostla motivace k cestování VHD.

Nově realizované zastávky VHD jsou již standardně projektovány v bezbariérové úpravě v souladu s normami a technickými podmínkami. Důležité je však zaměřit se na stávající zastávky VHD, které prvky bezbariérovosti často z minulosti nesplňují či u nich úplně absentují. Bezbariérovými úpravami zastávek a jejich zpřístupnění nejen výše vyjmenovaným znevýhodněným skupinám obyvatel lze veřejnou dopravu zatraktivnit a podpořit změnu dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných dopravních módů.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura*

### **6.2.25 C25 Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru**

#### Popis opatření:

Stejně jako bezbariérovost infrastruktury je pro narovnání podmínek pro všechny skupiny obyvatel včetně osob jakkoli fyzicky znevýhodněných podstatná také bezbariérovost cílů cest po městě. Takové objekty mohou být vybrány a popsány v rámci studie věnující se (bez)bariérovosti města Ústí nad Labem (audit bezbariérovosti, generel bezbariérových tras apod.). Přístupy musí být bez schodů a vyrovnávacích stupňů, musí se vytyčit přirozenými nebo umělými vodicími liniemi, u budov se specializovanými službami pro osoby se zrakovým postižením, nemocnic, krajských úřadů, nádražních budov, odbavovacích terminálů veřejné dopravy musí být vybaveny akustickými prvky, musí být v úrovni komunikace pro chodce. Brání-li tomuto řešení závažné územně technické nebo stavebně technické důvody, může být vyrovnání výškového rozdílu řešeno bezbariérovou rampou, v odůvodněných případech u dokončených staveb zdvihací plošinou. Důsledný apel na bezbariérovost veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru může vést k emancipaci hendikepovaných osob a jejich většímu zapojení do chodu majoritní společnosti. Opatření se týká nejen budov ve vlastnictví či správě města, ale i ostatních vlastníků a správců.

Příkladem bezbariérového přístupu veřejného prostoru může být rovněž napojení sídliště Severní Terasa ke sportovnímu areálu Sektorové centrum.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru a u veřejných budov*

### **6.2.26 C26 Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků**

#### Popis opatření:

Zklidňování veřejného prostranství pomocí urbanistických prvků, a to především doplněním vhodné zeleně a mobiliáře, pomáhá vytvářet místa vybízející pěší, cyklisty, obyvatele města i jeho návštěvníky k odpočinku nebo trávení svého volného času ve veřejném prostoru města. K dosažení zklidněného prostoru je třeba usměrnit dopravu tak, aby neomezovala využití prostranství pěšími. Interakce pěších s motorovou dopravou musí být provedena jednoznačně a musí respektovat zásady pro zajištění bezpečnosti ohrožených skupin. Samotné zklidnění dopravy a provozu ve městě zvýší atraktivitu dotčeného veřejného prostoru a bezpečnost pro chodce i cyklisty.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti*

### 6.2.27 C27 Rozvoj pěších zón v centru města

#### Popis opatření:

Pěší zóna je místní komunikace s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužné motorové dopravy za stanovených podmínek provozu. Pěší zóny tvoří jedna nebo více zklidněných komunikací (ulic, náměstí, příp. další veřejné prostory), obvykle v obchodním nebo historickém centru města nebo v centrech občanského vybavení. Prostor místní komunikace v této zóně je zpravidla řešen v jedné úrovni a stavebně upraven.

Občané města velikosti a významu Ústí nad Labem si zaslouží pěší zóny v centru jakožto důležitého místa setkávání i služeb. Opatření cílí na vyloučení zbytné dopravy, která činí rušné místo nebezpečnějším pro zranitelné účastníky provozu. Zklidněním motorové dopravy se podpoří lidský prvek na úkor automobilů, lokálně dojde ke snížení emisí i hlukové zátěže. V kombinaci s opatřeními na rozvoj veřejného prostoru nabude centrum města znovu na svůj důležitost a atraktivitě. Opatření vychází z četných podnětů veřejnosti z tzv. Pocitové mapy, vhodné je uvažovat např. nad ulicemi Dlouhá, Pařížská, Brněnská, U Kostela, Velká Hradební ad.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti*

### 6.2.28 C28 Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)

#### Popis opatření:

Opatření cílí na zvýšení bezpečnosti na pěších a cyklistických trasách do škol. Děti, které se po městě pohybují samostatně, jsou v mnoha ohledech zranitelnými účastníky silničního provozu. Ať už je to např. kvůli jejich nižšímu vzrůstu, pro který je mohou řidiči a řidičky spíše přehlédnout, anebo kvůli neúplné znalosti dopravních předpisů. Pro zachování a podporu svobodného a samostatného pohybu dětí a mládeže po městě je nutné přistoupit ke krokům, které zajistí jejich větší bezpečnost, budou předcházet kolizním situacím a tím i sníží potřebu rodičů vozit své děti do školy automobilem. Budou-li děti v cestách pěšky a na kole podporovány a motivovány, budou si budovat pozitivní návyky a vztah k udržitelné mobilitě. Cílení opatření na dnešní děti a mládež může mít za důsledek udržitelné město v budoucnosti.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře, vč. křížení s ostatní infrastrukturou*

### 6.2.29 C29 Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty

#### Popis opatření:

Cílem opatření je vymezit oddělený prostor pro cyklisty a chodce na samostatné komunikaci, který přispívá k zajištění větší bezpečnosti pro jednotlivé skupiny účastníků silničního provozu. Využity mohou být také vytipované široké chodníky. Nejasné vyznačení prostoru pro chodce a cyklisty vede k potenciálně konfliktním situacím, které mnohdy končí agresivním chováním či kolizí a úrazem. Segregované komunikace tak přispějí k větší bezpečnosti všech skupin účastníků silničního provozu ve městě.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře, vč. křížení s ostatní infrastrukturou*

### 6.2.30 C30 Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce

#### Popis opatření:

Přecházení chodců přes pozemní komunikace patří mezi nejrizikovější manévry pěšího pohybu. Proto je potřeba dbát na realizaci bezpečných přechodů a míst pro přecházení. Aby přechody pro chodce plnily svoji funkci, musí být přehledné a splňovat dle norem určité parametry. U nedělených a nesignalizovaných přechodů by měla být délka přechodu mezi obrubami maximálně 6,5 m (ve výjimečných případech na stávajících přechodech při rekonstrukcích 7 m). U přechodů pro chodce překonávajících širší komunikaci je třeba zřizovat ochranné ostrůvky. Rozhledová vzdálenost při rychlosti vozidla musí být minimálně 50 m. U škol se doporučuje maximální dovolená rychlost 30 km/h. Každý přechod pro chodce by měl být zároveň vhodně nasvětlen pro zajištění maximální možné bezpečnosti chodců. V rámci úprav či realizace přechodů pro chodce je třeba brát v úvahu i pohyb cyklistů, a tedy úpravy tomu adekvátně přizpůsobit.

Aby nedocházelo ke konfliktům mezi řidiči a chodci, a především aby byl chodcům umožněn plynulý průchod městem, musí být na komunikační síti dostatečné množství kvalitních přechodů ideálně i s prvky pro zklidnění dopravy. Ve městě Ústí nad Labem je na řadě míst mimoúrovňové křížení motoristické a nemotoristické dopravy, což zvyšuje kapacitu komunikací a zejména bezpečnost účastníků silničního provozu. Ne vždy je ovšem toto řešení možné či vhodné. Ve většině případů je nutné stávající přechody modernizovat s cílem zvýšení bezpečnosti.

Mezi problematické úseky patří například silnice I/30 (ulice Sociální péče a Božtěšická), kde v blízkosti Masarykovy nemocnice dochází k významnému střetu automobilové dopravy a chodců na pěším propojení zastávek MHD a sídliště s nemocnicí. Další problematická místa

jsou v okolí Jsou v okolí velkých křižovatek (Všebořická × Lipová, Bělehradská × Malátova, Londýnská × Klíšská ad., železničních stanic, v centru města, kde je vysoká koncentrace chodců a v blízkosti školních, předškolních a zájmových zařízení. K hlavním problémům z hlediska bezpečnosti pěší dopravy dochází na nejvíce zatížených komunikacích. Některá problematická místa z hlediska bezpečnosti chodců leží i na méně zatížených komunikacích. Mohou to být komunikace, po kterých jsou vedeny linky MHD, místa v blízkosti nákupních center, sportovišť, sídel škol, zdravotnických a kulturních zařízení a v bezprostřední blízkosti bytové zástavby. Prioritně je potřeba se zaměřit na výše zmíněné lokality a lokality s výskytem dopravních nehod. Nehodovosti a nehodovým místům chodců se věnuje samostatná kapitola v analytické části projektu.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění bezpečnosti na přechodech pro chodce a v místech pro přecházení*

### **6.2.31 C31 Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe**

Popis opatření:

K atraktivitě území, a hlavně k využití potenciálu řeky, patří nepochybně i sportovní aktivity. Labe je v případě, kdy není koryto řeky vyschlé, atraktivní pro vodní turismus. Proto je vhodné podpořit tuto sportovní aktivitu rozvojem služeb pro vodáky jako jsou například půjčovny vybavení či vybudováním míst pro kotvení lodí. Ve městě sídlí vodácký, veslařský a plavební klub, pro jejichž účely a rozvoj aktivit je vhodné realizovat přístaviště či náplavku pro sjezd plavidel. Realizace těchto aktivit je podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody.

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace živých nábřeží řeky Labe*

### **6.2.32 C32 Budování zázemí pro volnočasové vyžití**

Popis opatření:

K tomu, aby mohli obyvatelé města i jeho návštěvníci trávit svůj volný čas ve veřejném prostoru, musí mít k dispozici dostatečné zázemí. Jedná se například o doprovodné prvky, kam řadíme barbecue místa, kde se může grilovat, altánky, pingpongové stoly, přenosný mobiliář, pítka, veřejné osvětlení, veřejné toalety a další.



### Vazba na specifický cíl:

- Realizace živých nábřeží řeky Labe

#### **6.2.33 C33 Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové využití**

##### Popis opatření:

Řeka Labe nehledě na svoji splavnost v sobě skýtá potenciál kvalitního a atraktivního veřejného prostoru nábřeží, které bude poskytovat možnosti sportovních i pobytových aktivit. K tomu je potřeba revitalizovat prostor nábřeží (především se nabízí pravý břeh Labe) tak, aby umožňoval bezpečný přístup k řece a aktivní trávení volného času. Vytvořením „živé zóny“ v okolí řeky je možné docílit socializace obyvatel a návštěvníků města, zvýšit atraktivitu území, zkvalitnit a nabídnout prostor pro odpočinek, procházky a další volnočasové využití.

Realizace těchto aktivit je podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody.



Obrázek 17 Nábřeží řeky Sprévy v centru Berlína (zdroj: RHDHV)

### Vazba na specifický cíl:

- Realizace živých nábřeží řeky Labe

#### **6.2.34 C34 Úprava povrchů ploch podél Labe**

##### Popis opatření:

V rámci realizace živých nábřeží řeky Labe, jejich oživení a zpřístupnění je také potřebné zajistit jejich napojení na Labskou stezku a další cyklistické i pěší komunikace, realizovat úpravy nábřeží a doplnit mobiliář. Realizace těchto aktivit je podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody.



Obrázek 18 Levý břeh Labe v centru Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV)

Návaznost na opatření:

- C33 Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové využití

Vazba na specifický cíl:

- Realizace živých nábřeží řeky Labe

### 6.2.35 C35 Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích

Popis opatření:

Pravidelná údržba veřejné zeleně formou revitalizací zelených ploch a obnovou parků vede k výraznému zlepšení životního prostředí ve městě. Zelené plochy déle zadrží vláhu v zemi a následky veder jsou méně citelné jak pro obyvatele, tak i faunu. Vzrostlá zeď poskytuje stín v letním období, tlumí hluk z motorové dopravy a má pozitivní vliv na psychiku pěších, čímž vytváří atraktivnější veřejný prostor pro obyvatele a návštěvníky města. Opatření nemíří pouze na revitalizace, ale také na realizaci úplně nových zelených ploch ve městě.

Vazba na specifický cíl:

- Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch

### **6.2.36 C36 Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn**

#### Popis opatření:

Zelená infrastruktura ve spojení s modrou infrastrukturou (zeleň a vodní plochy ve městech) zahrnuje prostorově specifické přírodní a přírodě blízké oblasti, které mají další environmentální funkce a přínosy pro kvalitu života obyvatel. Zelená infrastruktura zahrnuje zelené střechy a zelené fasády (zvyšování energetické efektivity staveb, přírodní chlazení a podpora zadržování vody) a zeleň ve veřejných prostorech (např. parky, travnaté pásy). Tyto městské zelené prvky tvoří přirozené prostředí pro biologickou rozmanitost a umožňují ekosystémům, aby fungovaly.

#### Vazba na specifický cíl:

- Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch

### **6.2.37 C37 Zásakové plochy pro zachyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách**

#### Popis opatření:

Urbanizovaná území jsou specifická vysokým podílem nepropustných ploch (např. komunikace, střechy budov), na nichž se srážková voda nemůže přirozeně vsakovat do půdy a do horninového prostředí a následně se transformovat na podzemní vodu a rychle odtéká po povrchu, přičemž odtok z urbanizovaných území je ještě dále urychlen stokovou sítí. Důsledkem jsou na jedné straně povodně, na druhé straně snižování objemu a hladiny podzemní vody, která hraje roli zejména v suchých obdobích roku. Rovněž výpar je v urbanizovaných povodích oproti přirozeným podmínkám nižší, což vede ke změně mikroklimatu (nižší vlhkosti vzduchu) a vzniku tzv. tepelných ostrovů. Možným řešením problému je vytváření zásakových ploch pro zachyt dešťové vody na komunikacích (např. zasakovací travnatý pás, propustné parkoviště, vsakovací bloky) nebo na budovách.

#### Vazba na specifický cíl:

- Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch

### **6.2.38 C38 Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)**

#### Popis opatření:

Mnohaleté systematické upřednostňování automobilové dopravy zásadní měrou proměnilo tvář města a zapříčinilo utiskování potřeb pěších logikou „slabší ustoupí silnějším“. Aby došlo

k narovnání podmínek směrem k udržitelným módům dopravy a chodcům byl vyhrazen adekvátní prostor v ulicích pro pohodlnou a bezpečnou chůzi, bude v některých případech nutné přistoupit k úpravám uličních profilů pro rozšíření chodníků. Takové změny mohou na některých místech zasáhnout do počtu parkovacích míst nebo do šířky komunikace pro motorovou dopravu. V konečném důsledku a z dlouhodobého hlediska však toto opatření zklidní dopravu, čímž se také sníží množství emisí z dopravy, dojde ke zatraktivnění ulic pro pobyt venku a k motivaci občanů k pěší dopravě.

Vazba na specifický cíl:

- *Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

**6.2.39 C39 Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog**

Popis opatření:

Pro veřejný prostor je podstatné, aby v něm lidé zůstávali a hledali nové pocity, zážitky a sociální kontakty. Z tohoto důvodu je důležité rozvíjet jeho přitažlivost a funkčnost, aby obyvatele přilákal v co největší míře k trávení svého volného času. Vyšší atraktivitu veřejného prostoru města Ústí nad Labem se dá dosáhnout zajištěním dostatečného množství, rozsahu a kvality doprovodné pěší infrastruktury a mobiliáře, rozšiřováním chodníků a pobytových přilehlých prostranství a vymístěním parkujících vozidel. Kromě rekonstrukcí již existujících veřejných prostor je možné jejich navýšení revitalizací neefektivně využívaných ploch. Atraktivitu veřejného prostoru zvyšuje i městská zeleň a vodní prvky, které mimo jiné ochlazuje veřejný prostor.

Styl a design městského mobiliáře ve městě je vhodné mít sjednocený. Především se tím vizuálnímu smogu, který trápí mnoho měst. S odstraňováním vizuálního smogu souvisí regulace reklamy ve veřejném prostoru a regulace designu výloh a reklamních poutačů u jednotlivých obchodů a provozoven, která bude mít za následek zlepšení fyzického vzhledu města a zatraktivnění veřejného prostoru.

Vazba na specifický cíl:

- *Zvyšování atraktivitu veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci*

#### 6.2.40 C40 Úprava prostředí kolem Klíšského potoka

##### Popis opatření:

Revitalizace okolí Klíšského potoka v lokalitě mezi ulicí Vinařská a sportovišti na ulici Masarykova přispěje ke zvýšení atraktivity tohoto místa jako odpočinkové zóny pro obyvatele z přilehlého sídliště Pod Holoměří, na ulici Baráčnické či z nedalekého domova pro seniory a rodinných domů na ulici Za Vozovnou. Místo by mohlo být doplněno jak o nové mobiliář (lavičky, odpadkové koše, pítka apod.), tak o zeleň schopnu adaptace na klimatické změny. Opatření vychází z podnětů veřejnosti z tzv. Pocitové mapy pro PUMM Ústí nad Labem.

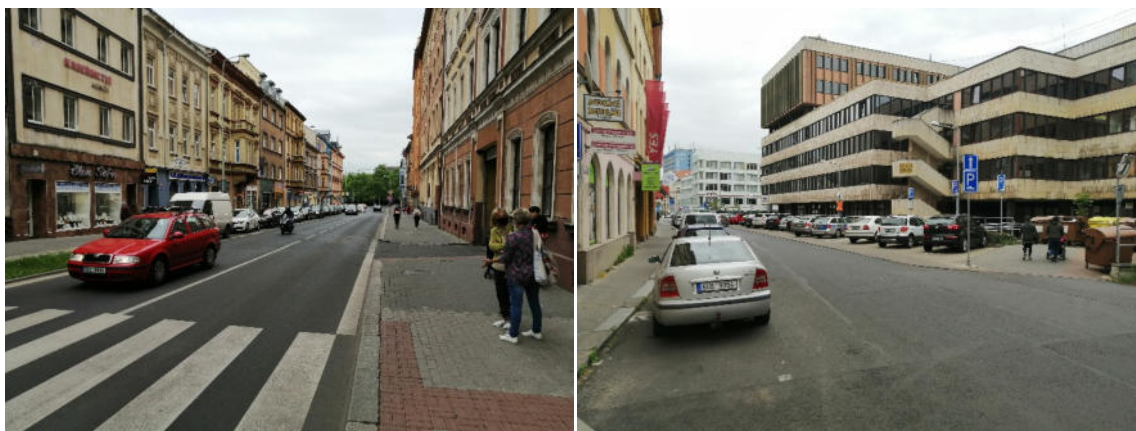
##### Vazba na specifický cíl:

- Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

#### 6.2.41 C41 Zklidnění dopravy a přeměna ulic Pařížská a Dlouhá v nový městský bulvár

##### Popis opatření:

Opatření vychází z návrhů občanů v tzv. Pocitové mapě, kteří vyjadřovali přání na proměnu ulic Pařížské a Dlouhé v užším centru města v reprezentativní městský bulvár s upřednostněním pěších a cyklistů a vyloučením či značným omezením vjezdu automobilové dopravy. Ulice je již dnes díky množství maloobchodních provozoven živá a pěšími hojně využívaná, avšak velkou většinu dopravního prostoru zabírá místo pro vozidla (jízdni pruhy, parkování). V obou ulicích zcela chybí prostor pro vedení cyklistické dopravy, v ul. Dlouhá je velmi omezený prostor pro pohyb pěších. Zklidnění dopravy by dle zkušeností ze zahraničních i tuzemských měst mělo pozitivní dopad na zvýšení atraktivity místa pro jeho návštěvníky, v souvislosti s čímž by byl také podpořen byznys místních drobných živnostníků.



Obrázek 19 Hlavní dopravní prostor ulic Pařížská a Dlouhá (zdroj: RHDHV)

### Vazba na specifický cíl:

- Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

#### **6.2.42 C42 Využití potenciálu přírodní památky Mariánské skály pro volnočasové aktivity**

##### Popis opatření:

Jedna z výrazných přírodních dominant Ústí nad Labem – Mariánská skála, která také do značné míry určuje podobu města na jeho levém břehu, skýtá dosud nedostatečně využitý turistický potenciál. Zatraktivnění místa bude vyžadovat jednak propagaci ze strany města, zároveň je cílem opatření také celé místo včetně pěšího přístupu na vyhlídku citlivě revitalizovat do podoby moderní přírodní památky, kdy je použito jenom tolik prvků, aby byl návštěvníkům zaručen bezpečný a příjemný pobyt, ale zároveň nebyl upozaděn genius loci. Nabízí se např. vytvoření naučné stezky, doplnění mobiliáře, zabezpečení vyhlídkových míst, zpevnění pěší stezky. Opatření vychází z podnětů veřejnosti z tzv. Pocitové mapy pro PUMM Ústí nad Labem. Realizace tohoto opatření je podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody.

##### Vazba na specifický cíl:

- Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

#### **6.2.43 C43 Zatraktivnění lokality Střekovského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity**

##### Popis opatření:

Řeka tvoří ve většině evropských měst přirozenou dominantu a nábřeží pak místo, kam lidé chodí trávit svůj volný čas sportem nebo prostým kocháním se pohledem na řeku. Ve městě Ústí nad Labem je takovým místem Střekovské nábřeží od zdymadla až k Mariánskému mostu, které čeká oživení dle vypracované studie. Vybudováno by zde mohlo být sportovní (workoutové), dětské nebo volejbalové hřiště, ohniště, pláž, lavičky, koše, stojany na kola, terasa, kamenné schody, posezení pod skálou apod. Samozřejmostí revitalizace nábřeží je dopravní napojení na stávající i plánovanou cyklistickou a pěší infrastrukturu. Realizace těchto aktivit je podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody.



Obrázek 20 Stávající podoba Střekovského nábřeží - pohled od hlavního nádraží (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl:

- Realizace živých nábřeží řeky Labe

#### 6.2.44 C44 Realizace městského bulváru na ulici Masarykova

Popis opatření:

Opatření cílí na revitalizaci ulice Masarykovy, jedné z hlavních ulic v historické části města, na které či v jejíž blízkosti se nachází také některé významné kulturní a jiné městské instituce (Severočeské divadlo, ústecké muzeum nebo budova magistrátu). Přestože historický charakter zástavby od Smetanových sadů z části přebírá monolitická architektura typická pro minulý režim, respektive soudobý polyfunkční dům, takřka po celé délce ulice až po kruhový objezd je respektován a zachován uliční parter s množstvím obchodů a dalších služeb. Tento městotvorný prvek spolu s dalšími výše zmíněnými charakteristikami činí z Masarykovy ulice ideální místo pro vznik městského bulváru, který se více přiblíží pěším, cyklistům a obecně řečeno se stane živou tepnou nejen pro nákupy, ale také pro trávení volného času díky přilehlému parku. Opatření vychází z podnětů veřejnosti v tzv. Pocitové mapě. Cílem je zvýšit podíl ploch pro pěší a cyklistickou dopravu na úkor vozovky pro motorová vozidla.

Vazba na specifický cíl:

- Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

### 6.2.45 C45 Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe

#### Popis opatření:

Realizace lávky pro pěší a cyklisty přes řeku Labe mezi železničním mostem a mostem Edvarda Beneše, která by na pravém břehu řeky navazovala na Labskou stezku a na levém břehu umožňovala buď příjezd/příchod k hlavnímu nádraží, anebo napojení se na zamýšlenou cyklostezku podél řeky Bíliny, by zvýšila bezpečnost a komfort cyklistů i chodců. Lávka by usnadnila a zároveň zkrátila pěší přesun chodců z levého břehu na pravý břeh Labe. Zároveň by usnadnila příjezd turistům na kolech do centra města, kteří by tak byli pobídnuti centrum navštívit a nikoli pouze projet po Labské stezce. Lidé na kolech musí nyní jet ve společném prostoru s motorovými vozidly s vysokými intenzitami dopravy. Tato skutečnost může mnoho potenciálních uživatelů kola jako dopravního prostředku zcela demotivovat. Lávka by měla vzniknout podle návrhu vzešlého z architektonicko-technické soutěže. Na tomto postupu se již shodla Rada města, která také vyčlenila finance na projektovou dokumentaci. Opatření vychází také z podnětů veřejnosti z tzv. Pocitové mapy pro PUMM Ústí nad Labem.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj*
- *Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj*

### 6.2.46 C46 Realizace bikesharingu

#### Popis opatření:

Sdílení městských kol, neboli bikesharing, je důležitým prvkem systému městské mobility posledních let. Služba umožňuje spontánní výpůjčku a vrácení jízdního kola na různých místech ve městě, a je proto využívána jak návštěvníky/turisty, tak i obyvateli, kteří kolo buď nevládní, anebo pro část cesty chtějí využít jiný dopravní prostředek. Nejčastěji se používá k přepravě po městě na krátké vzdálenosti, resp. krátký čas (cca do 15 minut). Často se také používá pro přesun na tzv. „poslední míli“. Úspěch služby je závislý na dostatečné síti stanovišť i jejich logickém rozmístění na základě místních zkušeností či např. podle preferencí občanů/potenciálních uživatelů.

Služba bikesharingu by měla být dostupná na celém území města, vč. vzdálenějších sídlištních celků (Dobětice, Severní Terasa, Střekov, Klíše apod.). V takovém případě lze využívat bikesharing mimo jiné i pro přepravu z těchto částí do centra města, nebo vzájemně mezi různými městskými částmi a snadno lze využívat i benefitů bikesharingu ve smyslu jeho kombinace s ostatními dopravními módy (např. využití bikesharingu k cestě z kopce, MHD k cestě do kopce apod.). V takovém případě je však nutné zajištění doprovodných služeb bikesharingu ve smyslu převozu kol tak, aby se kola nehromadila „pod kopcem“.



Přestože investice do zřízení a provozu mohou být vyšší (v závislosti na typu bikesharingu), benefity mohou z dlouhodobého hlediska tyto vklady vyvážit (např. zlepšení mobility, posílení zdraví, rozvoj komunitního života, bezemisní turismus, motivace občanů k pravidelnému ježdění na kole apod., vč. dlouhodobějších pozitivních dopadů na zátěž IAD na komunikační síť města). Systém má větší šanci na úspěch, pokud je jízda na kole pohodlná a bezpečná pro cyklisty všech úrovní zdatnosti a každého věku. Je proto potřeba, aby toto opatření bylo realizováno souběžně nebo následně po vzniku kvalitní, spojitě a bezpečné cyklistické infrastruktury.

Návaznost na opatření:

- *C14 Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města*
- *C16 Realizace páteřních cyklotras na území celého města*

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*

## 6.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Jednou ze zásadních priorit Plánu udržitelné městské mobility je podpořit veřejnou hromadnou dopravu jako jeden z důležitých subsystémů městské mobility, pomoci udržet (příp. zastavit úbytek) počty cestujících ve veřejné hromadné dopravě a zlepšit její postavení v dělbě přepravní práce města. Podíl veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce v roce 2018 činil (pro vnější i vnitřní cesty) 37 %. Pouze pro vnitřní cesty po Ústí nad Labem činil podíl 40 %. Tyto podíly jsou v rámci městské mobility pro veřejnou hromadnou dopravu velmi příznivé, v rámci vnitřních cest po Ústí nad Labem podíl pro VHD dokonce převyšuje podíl individuální automobilové dopravy (38 %).

Cílem by tak v návrhových obdobích mělo být zejména (minimálně) udržení stávajícího podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce, v kooperaci s multimodálními opatřeními napříč udržitelnými dopravními módy poté její navýšení na úkor podílu individuální automobilové dopravy.

Zejména vůči vysoce konkurenční individuální automobilové dopravě jsou navrženy kombinace opatření, která pomohou zvýšit atraktivitu, komfort a konkurenceschopnost veřejné dopravy pro každodenní dojížděku i pro nepravidelné cesty a podpořit multimodální chování obyvatel města napříč udržitelnými dopravními módy.

### 6.3.1 H1 Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnicí stanice)

#### Popis opatření:

Využití vodíku jako alternativního pohonu má v Ústí nad Labem velmi vysoký potenciál. Díky zdejším chemickým závodům, které při své výrobě produkují vodík, je ve městě k dispozici velmi velké množství jeho zásob. V současné době je však vodík v podstatě odpadní produkt chemických závodů a není dále využíván. Díky velmi vysoké produkci vodíku by jeho produkované množství bylo uplatnitelné až pro několik desítek autobusů s vodíkovým pohonem.

Vodíkový pohon je bezemisní technologií, při které je do ovzduší uvolňována pouze vodní pára. Využití vodíkové technologie pro silniční dopravu je zahrnuto i v Národním akčním plánu čisté mobility. Dopravní podnik města Ústí nad Labem se aktivně účastní na jednáních „Projektů čisté mobility v Ústeckém kraji“. Společnost Unipetrol v Litvínově má k dispozici volné výrobní kapacity a plánuje výstavbu čerpacích stanic na vodík (Benzina).

Technologie vodíkových pohonů je dostatečně zralá pro nasazení na trh. Evropskými lídry jsou Německo, Skandinávie, Velká Británie, ve veřejné dopravě jsou vodíkové autobusy zapojeny v Londýně, Hamburгу, Miláně, Oslu a dalších městech, v celkovém počtu několika desítek

vozidel. Zkušenosti s vodíkem v hromadné dopravě již má i Česká republika, v roce 2009 byl vyroben první prototyp českého vodíkového autobusu s názvem TriHyBus, který byl realizován konsorciem ÚJV Řež, a. s., Škodou Electric a společností Proton Motor. Autobus byl několik let v provozu na městské lince v Neratovicích.

Zahraniční zkušenosti s provozem vodíkových autobusů ve veřejné dopravě:

- *dojezd: více než 350 km*
- *tankovací časy: nižší než 10 minut*
- *průměrná spotřeba vodíku pro 12metrový autobus: 8 - 9 kg/100 km*
- *úspora oproti naftovým autobusům: cca 26 % (9 kg vodíku odpovídá cca 30 l nafty, průměrná spotřeba u dieselových autobusů se uvádí asi 40,9 l/100 km)*
- *cena vodíku: 5-10 EUR/1 kg*

Zkušenosti s provozem vodíkové plnicí stanice Neratovice:

- *zásobník: 125 kg stlačeného plynného vodíku (40 bar)*
- *plnicí tlak: 400 bar*
- *doba plnění: cca. 10 min*
- *čistota vodíku: nutnost dočišťování vodíku (požadovaná čistota 99,999 %)*

**V souvislosti s dostupností vodíku na území města a jeho vnímáním jako udržitelného způsobu pohánění vozidel je velmi vhodné a zároveň žádoucí se vodíkové technologii začít věnovat již v současném období a postupně začít vyvíjet aktivity pro podporu a zavedení tohoto alternativního pohonu ve vozidlech městské hromadné dopravy v Ústí nad Labem.**

V případě přechodu na vodíkové palivo je nutné v první fázi zajistit výstavbu vodíkové plnicí stanice a zajistit její efektivní zásobování vodíkem. V druhé fázi je nutné zajistit nákupy vozidel společně s dobudováním infrastruktury spojené s provozem těchto vozidel vč. modernizace zázemí údržby, odstavných ploch ad. Jednotlivé fáze jsou detailněji popsány níže:

- 1) Vybudování vodíkové plnicí stanice (důležité je vhodné umístění stanice, důraz na kvalitní parametry stanice – stlačení vodíku, požadovaná čistota, zajištění zásobování)
- 2) Navázání spolupráce s chemickými závody v Ústí nad Labem, příp. v regionu (závody Spolchemie) – možnosti odkupu vodíku, jeho cena, zajištění zásobování apod.
- 3) Zahájení pilotního projektu – pořízení minimálního počtu vodíkových autobusů (minimum je 3 – 5 ks vozidel, aby měl projekt dopravní i ekonomický smysl), zasazení do strategického rámce obnovy vozidlového

- parku autobusů (tj. náhrada vozidel se vznětovými motory), s možností jejich nasazení na libovolnou autobusovou linku MHD.
- 4) S případným pořízením autobusů s pohonem na vodík je nutné počítat také s vybavením servisních prostorů, které musí splňovat přísná kritéria dle platné legislativy, dále s vybavením dílen servisním hardwarem a softwarem a s další nutnou doplňkovou infrastrukturou.
  - 5) Dalším důležitým aspektem je vybavení Stanic technické kontroly (STK) a měření emisí zařízením pro kontrolu vozidel s vodíkovým pohonem. Pro DPMÚL je důležité, aby plnicí stanice, STK a stanice měření emise byly v co nejmenší dojezdové vzdálenosti od areálů DPMÚL pro efektivní a co nejhospodárnější provozování vozidel.

Jako obecné požadavky pro rozvoj vodíkové mobility lze pak uvést nutnost silného PR a marketingu, protože musí dojít k povzbuzení poptávky po nových vodíkových autobusech, tj. musí být poptáváno signifikantně větší množství vozidel, aby u výrobců došlo k efektu rozpouštění fixních nákladů (zejména na výzkum a vývoj) a tím vytvoření prostoru pro výrazné snížení jejich ceny.

Vazba na specifický cíl:

- *Moderní a ekologický vozový park MHD*

### **6.3.2 H2 Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů**

Popis opatření:

Cílem je vyřazení všech technicky zastaralých trolejbusů a autobusů s vysokou spotřebou, značnými nároky na údržbu a opravy a jejich nahrazení moderními vozidly. S ohledem na aktuální vývoj technologií se předpokládá obnova zastaralých trolejbusů parciálními. V následujících obdobích se předpokládá, resp. bude nutná, obnova 3 – 4 vozidel trolejbusů ročně. Cílem je do konce návrhového horizontu 2025 docílit plně nízkopodlažního vozidlového parku trolejbusů.

U autobusů se s ohledem na ekologičnost, životní prostředí a provozní náklady vozidel předpokládá preference nákupu vozidel s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG) a tím postupné nahrazování vozidel se vznětovými motory. V návaznosti na opatření H1 se také předpokládá náhrada vozidel se vznětovými motory vozidly na vodíkový pohon. Mezi lety 2019 a 2021 se předpokládá nákup a dodání 9 ks 12metrových autobusů s pohonem na CNG. V následujících obdobích se poté předpokládá obnova 3 – 4 vozidel ročně.

### Vazba na specifický cíl:

- *Moderní a ekologický vozový park MHD*

### **6.3.3 H3 Pořízení parciálních trolejbusů**

#### Popis opatření:

Parciálními trolejbusy jsou označována vozidla disponující pomocným bateriovým pohonem. Vestavěné baterie umožňují pravidelnou autonomní jízdu vozidla v úseku bez trakčního vedení. Parciální trolejbusy budou preferovány pro svou větší variabilitu a nezávislost na trakčním vedení.

Potřebnost pořízení parciálních trolejbusů vyvolá v nejbližším období rekonstrukce mostu E. Beneše, díky níž bude nutné vést dvě páteřní trolejbusové linky v nezávislé trakci po odklonové trase mimo most E. Beneše. Ve výhledových obdobích se poté předpokládá nasazení parciálních trolejbusů na linky vedoucí ve většině své trasy pod trolejovým vedením, ale s koncovými úseky bez trolejového vedení, dnes se jedná např. o autobusové linky vedoucí do Trmic, Všebořic či po ul. Štefánikova. S pořízením parciálních trolejbusů bude také možné na základě aktuálních potřeb prodloužit stávající trolejbusové linky do úseků bez trolejového vedení.

### Vazba na specifický cíl:

- *Moderní a ekologický vozový park MHD*

### **6.3.4 H4 Trolejbusová trať v ul. Výstupní**

#### Popis opatření:

Trolejbusová trať v ul. Výstupní je navržena jako propojení stávajících trolejbusových tratí v ul. Neštěmická a v ul. Na Návsí. Zatrolejování ulice je zásadní a důležité zejména pro dosavadní trolejbusovou síť. Trolejbusová síť z centra města do východních částí Ústí nad Labem – do Krásného Března, Neštěmic a Mojžíře je v současné době vedena pouze po jedné páteřní komunikaci (ul. Přístavní), která je velmi náchylná na dopravní problémy a která zároveň leží v záplavové oblasti řeky Labe. Po vybudování trolejbusové trati v ul. Výstupní by tak ul. Přístavní dostala alternativu a trolejbusová doprava z východních částí města by tak mohla být při problémech v Přístavní ul. odkloněna právě touto ulicí.

V současné době je zároveň ulicí Výstupní trasována páteřní autobusová linka č. 5 s krátkými intervaly. Po výstavbě trolejbusové trati v této ulici by bylo možné autobusy na této lince

nahradit ekologičtějšími vozidly – (parciálními) trolejbusy. Parciální trolejbusy na lince č. 5 by pak bateriový pohon potřebovaly pouze na zlomku své trasy ve Všebořicích.

V případě dostatku parciálních trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem bude možné tyto trolejbusy na linku č. 5 nasadit okamžitě, bez nutnosti výstavby trolejového vedení (ideálně v období do vybudování trolejového vedení). Z autobusové linky č. 5 by se tak stala trolejbusová linka, která by v úseku po ul. Výstupní a v úseku ve Všebořicích využívala pomocného bateriového pohonu.

V případě realizace tohoto opatření je tak možné variantní řešení – realizace opatření pomocí samotné výstavby infrastruktury (trolejového vedení) či bez výstavby trolejového vedení (využití parciálních trolejbusů).

Návaznost na opatření:

- H3 Pořízení parciálních trolejbusů

Vazba na specifický cíl:

- Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD

### **6.3.5 H5 Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská**

Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská je navržena jako prodloužení stávající tratě z Bukovského rondelu po ul. Všebořická a Havířská k obchodnímu centru ve Všebořicích.

Provoz na této trati se předpokládá formou provozu parciálních trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem (v souvislosti s vybudováním trolejbusové trati v ul. Výstupní a převedení linky č. 5 do trolejbusové trakce).

Ve výhledovém období 2030 se předpokládá výstavba plnohodnotné trolejbusové tratě ve formě trakčního vedení.

Návaznost na opatření:

- H4 Trolejbusové trať v ul. Výstupní

Vazba na specifický cíl:

- Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD

### 6.3.6 H6 Trolejbusová trať v ul. Štefánikova

Trolejbusová trať v ul. Štefánikova je navržena jako propojka stávajících tratí na Klíši a na ul. Masarykova. Výstavba trolejbusové trati by umožnila převést vybrané trolejbusové linky do této ulice.

Možná je i realizace trolejbusové tratě pomocí provozu parciálních trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem (bez nutnosti výstavby trolejového vedení).

#### Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD*

### 6.3.7 H7 Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská

Trolejbusová trať v ul. Železničářská je navržena jako odbočka z trolejbusové trati v ul. Národního odboje a pokračující ul. Děčínská a Železničářská k železniční stanici Ústí nad Labem Střekov. Trolejbusová trať ve výhledu umožní převedení vybraných autobusových linek do trolejbusové trakce.

Možná je i realizace trolejbusové tratě pomocí provozu parciálních trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem (bez nutnosti výstavby trolejového vedení).

#### Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD*

### 6.3.8 H8 Pořízení malokapacitních vozidel

V rámci zajišťování dopravní obslužnosti do míst s malou poptávkou, míst méně či řidčeji obydlených, příp. do vzdálenějších okrajových lokalit nebo do lokalit, kde stávající komunikační infrastruktura neumožňuje provoz vozidel standardní délky 12 metrů, je vhodné zajistit obsluhu nízkokapacitními vozidly (vozidly kratšími než 12 metrů).

Po vyhodnocení provozu a efektivnosti prvního autobusu tohoto typu, pořízeného v roce 2019, se předpokládá v návrhových obdobích nákup dalších těchto vozidel (s preferencí pohonu na CNG či vodík), která by zajistila obsluhu dalších výše popsanych vytipovaných lokalit.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Moderní a ekologický vozový park MHD*

### 6.3.9 H9 Výstavba doplňující infrastruktury – měnírny, dobíjecí stanice

V souvislosti s výstavbou nových trolejbusových tratí a s rozšiřováním dopravních výkonů trolejbusové trakce se předpokládají větší nároky na energetickou infrastrukturu. V případě potřeby tak bude nutné doplnit stávající infrastrukturu měníren o nové. Doplnění sítě měníren bude nutné pro zajištění spolehlivosti stávajícího i navrhovaného rozsahu provozu. Konkrétní umístění nových měníren, případně nabíjecích stanic a míst pro parciální trolejbusy, vzejde z jednotlivých studií a projektů.

#### Vazba na specifický cíl:

- Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD

### 6.3.10 H10 Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi

Opatření řeší rozvoj systému MHD do dosud neobsluhovaných částí města, případně do míst s dlouhými docházkovými vzdálenostmi. V analytické části dokumentace byla provedena analýza docházkových vzdáleností, ze které vyšlo několik míst s dlouhou, nebo velmi dlouhou docházkovou vzdáleností na nejbližší zastávku MHD. Ve výhledových obdobích bude nutné zvážit možnosti zavedení obsluhy do těchto lokalit (prodloužením stávajících linek, zřízením nových linek, obsluhou pomocí nízkokapacitních vozidel apod.).

Nutno dodat, že řada podnětů na zavedení obsluhy vytipovaných lokalit (střed Střekova, stará zastávka Dobětic, ad.) naráží na infrastrukturní problémy, jako je nedostatečná šířka komunikací, nedostatečná únosnost komunikací nebo nepříznivý stav komunikací. Při studiích je tedy nutné primárně vyřešit i problémy na stávající infrastruktuře potřebné pro případný provoz linek MHD.

#### Návaznost na opatření:

- A15 Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel

#### Vazba na specifický cíl:

- Zkvalitnění dopravní obsluhy města



### **6.3.11 H11 Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit**

Ve výhledových horizontech bude potřeba prověřit možnosti řešení dopravní obsluhy rozvojových lokalit (dle jejich skutečného naplňování a rozvoje). V případě rozvojových lokalit je také zapotřebí dynamicky reagovat na potřebu dopravní obsluhy veřejnou dopravou již v prvotních fázích projektů. Vždy je nutné brát zřetel na docházkové vzdálenosti k zastávkám, a v případě dlouhých vzdáleností podmiňovat výstavbu projektů výstavbou potřebné komunikační infrastruktury pro provoz veřejné dopravy, vč. zastávek a točen.

V návaznosti na platný územní plán se nabízí k řešení zejména rozvojová oblast Skorotic či oblast průmyslové zóny v Hrbovicích.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

### **6.3.12 H12 Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby**

Do méně obydlených, či řidčeji obydlených míst, či do vzdálenějších lokalit je vhodné prověřit možnosti pro zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby. Těmi může být zajištění dopravní obslužnosti nízkokapacitními vozidly.

Související opatření H8 – Pořízení malokapacitních vozidel řeší nákup nízkokapacitního vozidla pro dopravní obsluhu právě těchto lokalit. Po vyhodnocení provozu minibusu bude vhodné prověřit další oblasti, kde by bylo vhodné o tomto způsobu dopravy uvažovat.

#### Návaznost na opatření:

- *H8 Pořízení malokapacitních vozidel*
- *A15 Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel*

#### Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

### **6.3.13 H13 Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD, vč. posílení spojů**

Na většině linek ústecké MHD funguje pravidelný intervalový provoz. Pro zachování kvality a atraktivity MHD je potřebné nadále ctít intervalový provoz, rozšiřovat jej na co nejvíce linek a všechna provozní období. Při použití intervalového provozu na jednotlivých linkách a při využití stejných intervalových hodin je poté snadné dosáhnout i synergického efektu ve formě vzájemných prokladů linek jedoucích ve stejných úsecích. Na tento aspekt je i do budoucna důležité brát důrazný zřetel při tvorbě jízdních řádů. Vhodné je zároveň v dopravních uzlech dodržovat návaznosti různých linek z různých směrů pro pohodlné přestupy cestujících bez zbytečných časových ztrát.

Pomocí průběžné realizace dopravních průzkumů, resp. při sledování počtů cestujících pomocí instalovaných sčítacích rámu ve vozidlech a pomocí nově spuštěného elektronického odbavovacího systému lze mít dostatečně reálný obraz o provozu jednotlivých linek i jednotlivých spojů v rámci každého provozního období. Na základě těchto dat lze poté snadno průběžně vyhodnocovat provozní parametry týkající se zejména obsazenosti vozidel na jednotlivých spojích, přetěžovaných spojů či úseků apod. Na základě těchto analýz lze pak snadněji a operativněji řešit provozní parametry jednotlivých linek, jednotlivé linky posilovat či realizovat změny v linkovém vedení, tedy optimalizovat kroky vedoucí k efektivnějšímu obsazení jednotlivých vozidel a linek MHD.

V rámci dopravních průzkumů a pocitové mapy bylo od respondentů získáno mnoho připomínek a podnětů zejména k rozsahu provozu a intervalům u jednotlivých linek. V návaznosti na vizi mobility a stanovené specifické a strategické cíle je žádoucí do budoucna, zejména v páteřních směrech, posilovat jednotlivé linky zkracováním intervalů.

#### Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

### **6.3.14 H14 Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy**

Lokalita jezera Milada je místem s největším rozvojovým potenciálem v oblasti cestovního ruchu a trávení volného času. Již nyní se zařazuje mezi turisticky vyhledávané lokality nejen v rámci města Ústí nad Labem, ale i v rámci celého regionu. Lokalita jezera Milada slouží především k rekreačním účelům, obyvatelům města i jeho návštěvníkům nabízí možnost aktivního využití volného času prostřednictvím sítě cyklostezek a pěších tras, v letním období poté nabízí vodní aktivity vč. koupání. Kolem celého jezera se nachází několik oficiálních písčinych pláží a jezero disponuje vysokou kvalitou vody.

Tuto poměrně rozsáhlou rekreační oblast je nutné napojit i na ostatní dopravní infrastrukturu tak, aby byla bezproblémově dostupná nejen pro automobily, ale zejména i pomocí

udržitelných dopravních módů, resp. veřejné dopravy. Jako jedna z možností se nabízí využití bývalé železniční trati Chabařovice – Trmice. Bývalá železniční trať, jejíž kolej doposud existuje a jejíž konec je vzdálen necelých 200 m od východního cípu jezera, resp. 250 m od trmické pláže, nabízí zcela ideální řešení dopravní obslužnosti této rekreační oblasti. Zejména v letních obdobích, kdy se předpokládá vysoká (a nárazová) poptávka po dopravě k Miladě, nabízí železniční doprava kapacitně vyhovující a ekologickou formu dopravy. Před případným zavedením železniční dopravy k jezeru bude nezbytné prověřit stav železniční trati, pověřit vlastníka dráhy k uvedení trati do provozuschopného stavu a vybudovat železniční zastávku v nejzápadnějším místě ukončení trati.



Obrázek 21 Návrh možné polohy nové žel. zastávky u jezera Milada (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

#### Vazba na specifický cíl:

- Zkvalitnění dopravní obsluhy města

#### **6.3.15 H15 Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy**

Lokalita jezera Milada je místem s největším rozvojovým potenciálem v oblasti cestovního ruchu a trávení volného času. Již nyní se zařazuje mezi turisticky vyhledávané lokality nejen v rámci města Ústí nad Labem, ale i v rámci celého regionu. Lokalita jezera Milada slouží především k rekreačním účelům, obyvatelům města i jeho návštěvníkům nabízí možnost aktivního využití volného času prostřednictvím sítě cyklostezek a pěších tras, v letním období

poté nabízí vodní aktivity vč. koupání. Kolem celého jezera se nachází několik oficiálních písčinych pláží a jezero disponuje vysokou kvalitou vody.

Tuto poměrně rozsáhlou rekreační oblast je nutné napojit i na ostatní dopravní infrastrukturu tak, aby byla bezproblémově dostupná nejen pro automobily, ale zejména i pomocí udržitelných dopravních módů, resp. veřejné dopravy. Kromě možné obsluhy lokality Milada pomocí železniční dopravy (viz opatření H15) je také vhodné zabezpečit dopravní obslužnost pomocí autobusové dopravy. Nejbližší autobusovou zastávkou na ústecké straně je zastávka Trmice, jezero Milada, kterou obsluhují linky MHD č. 3, 7, 18 a 19. Provoz těchto linek je však v současné době uzpůsoben zejména pro návoz/odvoz pracovníků trmické průmyslové zóny a teplárny, například o víkendu sem zajišťují pouze jednotky spojů v brzkých ranních a pozdně večerních hodinách. Stávající zastávka je zároveň vzdálena více než 850 m od východního cípu jezera.

V návrhových horizontech bude potřebné zajistit dopravní obslužnost, zejm. v sezónním období, pomocí autobusové linky, propojující přímo centrum města s lokalitou jezera Milada. Zásadní je dostatečná frekvence spojů tak, aby bylo autobusové spojení pro návštěvníky lokality atraktivní (celodenní atraktivní interval). Žádoucí je též vybudování nové autobusové zastávky v místě při východním okraji jezera (minimálně v místě mezi východním okrajem jezera a železniční tratí) pro zkrácení docházkové vzdálenosti k jezeru.



Obrázek 22 Návrh možné polohy autobusové zastávky u jezera Milada (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

V rámci zlepšení dopravní obslužnosti lokality jezera Milada je též vhodné realizovat přesun stávající autobusové zastávky DÚK Chabařovice, Hrbovice (dnes mimo území Ústí nad Labem) do vhodnější polohy, a to přibližně 200 m východním směrem, ke křižovatce s účelovou komunikací vedoucí k parkovišti Milada u hlavní pláže. Nově vybudované zastávky (vč. nástupišť) ve vhodnějších polohách by se nacházely nově na území města, zkrátily by docházkovou vzdálenost od autobusu na hlavní pláž Milady z přibližně 900 metrů na 700 metrů a zejména zvýšily bezpečnost chodců pohybujících se v současnosti po komunikaci II/253 bez chodníků. V rámci stávajících jízdních řádů je provoz linek DÚK v této zastávce poměrně intenzivní (souhrnný interval ve špičkových obdobích v prac. dny 20 minut, o víkendech 30 – 60 minut) a tato zastávka tak může být při správném marketingu a propagaci brána jako velmi vhodná alternativa k výše zmíněné lince na trmický okraj lokality Milada.



Obrázek 23 Návrh možné polohy přesunuté autobusové zastávky Chabařovice, Hrbovice (zdroj: RHDHV, mapy.cz)

#### Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

### 6.3.16 H16 Zajištění návaznosti spojů linek MHD/IDS v přestupních uzlech

Ve významných dopravních uzlech či na významných zastávkách, kde se stýkají alespoň 2 linky VHD z/do různých směrů, je vhodné zajistit časové návaznosti různých linek z různých směrů pro pohodlné přestupy cestujících bez zbytečných časových ztrát.

Vzájemné návaznosti odjezdů jednotlivých linek je potřebné zajistit nejen mezi jednotlivými linkami MHD, ale i mezi spoji linek MHD a DÚK. Ve vhodných případech je také účelné zajistit návaznosti k železničním spojům u železničních stanic a zastávek.

Zejména návaznosti na vlakové spoje jsou důležité pro eliminaci zbytných cest individuální dopravou do lokality hlavního nádraží. Cestující by měli mít možnost se dostat spoji MHD ke všem spojům drážní dopravy a zároveň by měla být zajištěna návaznost spojů do významných směrů od všech spojů drážní dopravy (včetně spojů v okrajových částech dne – návozní spoje na první ranní vlaky, a naopak rozvozní spoje od posledních večerních (nočních) vlaků).

#### Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

### 6.3.17 H17 Realizace e-shop služeb pro cestující

E-shop služby jsou v současnosti jednou z nezbytných součástí moderního způsobu odbavování cestujících. I díky postupnému příklonu k elektronickému odbavování ve veřejné dopravě obecně, je žádoucí akceptovat tento trend a poskytnout cestujícím možnost nákupu jízdného pomocí internetu.

V rámci MHD se spolu s modernizací odbavovacího systému ve vozidlech MHD a spuštěním tzv. elektronického odbavovacího systému předpokládá realizace e-shop služeb pro cestující, předpokládaný termín spuštění je na přelomu roku 2019/2020.

Službu, kde si cestující bude moci koupit dlouhodobé časové jízdenky, jednorázové jízdenky či další služby je vhodné zrealizovat i v rámci integrovaného systému Doprava Ústeckého kraje. Jako vhodné platformy se v současné době jeví e-shop nebo aplikace do mobilního telefonu. Realizace této služby může pomoci zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a může také přivést více uživatelů veřejné dopravy. Díky rostoucí atraktivitě a větším možnostem pro odbavení cestujících je možné předpokládat nárůst počtu přepravených cestujících ve veřejné dopravě a zvýšení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce. Odpovědnost za toto opatření spadá pod Ústecký kraj, resp. organizátora Dopravy Ústeckého kraje.

### Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

#### **6.3.18 H18 Zavedení služby „doprava na zavolání“ typu seniorbus apod.**

Do méně obydlených, či řidčeji obydlených míst, či do vzdálenějších lokalit je vhodné prověřit možnosti dopravní obslužnosti pomocí alternativních způsobů. Jedním z těchto způsobů je i tzv. „doprava na zavolání“. Doprava na zavolání (někdy také označovaná jako radiobus), je způsob linkové autobusové dopravy, kdy jsou standardně definovány linky vč. jízdních řádů. Spoj z jízdního řádu však vyjíždí až ve chvíli, kdy alespoň jeden cestující projeví zájem o přepravu (např. telefonicky, emailem, pomocí aplikace apod.). Spoje jsou tak realizovány pouze na základě reálné poptávky a jsou zcela vyloučeny jízdy naprázdno. Doprava na zavolání je často realizována pomocí malokapacitních vozidel (minibusů). Často se může jednat také o tzv. „sociální službu“, plně kompenzovanou patřičnými objednateli.

### Vazba na specifický cíl:

- *Zkvalitnění dopravní obsluhy města*

#### **6.3.19 H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem**

Opatření řeší nutnost politické podpory pro projekt vysokorychlostní tratě (VRT), která je z České republiky do Německa trasována přes území Ústí nad Labem. Vysokorychlostní železnice, napojená do ústeckého železničního uzlu, by měla vysoký potenciál pro udržitelnost městského prostředí a zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy. Cestu z Ústí nad Labem do hlavního města Prahy by mohla zkrátit až na 30 minut. Umístění budoucí stanice VRT se předpokládá v místě stávajícího obvodu žst. Ústí n. L. západ.

### Vazba na specifický cíl:

- *Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)*

### 6.3.20 H20 Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT

V rámci realizace VRT přes území města Ústí nad Labem se předpokládá realizace stanice VRT v místě stávajícího obvodu žst. Ústí n. L. západ. Toto místo by se v budoucnu mělo proměnit na velký dopravní uzel, kde se budou sbíhat spoje železniční dálkové i regionální dopravy, městské dopravy a regionální autobusové dopravy. V těsné blízkosti je tak navržena realizace moderního dopravního terminálu, který umožní snadnou kombinaci různých módů veřejné dopravy.

#### Návaznost na opatření:

- H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem
- H21 Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT
- H22 Zajištění trasování linek MHD, příp. DÚK k budoucí stanici VRT

#### Vazba na specifický cíl:

- Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)

### 6.3.21 H21 Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT

Budoucí stanice VRT a její bezprostřední okolí se po realizaci stane „dopravním centrem města“. Proto je žádoucí, kromě realizace dopravního terminálu (viz opatření H20), nezapomenout i na ostatní dopravní módy, které by měly být v tomto místě rovnoměrně zastoupeny. K budoucí stanici VRT je potřebné zajistit realizaci kvalitní, atraktivní a bezpečné infrastruktury pro pěší a cyklisty, realizovat zde doplňkovou infrastrukturu. Jedná se o zabezpečení dostatečného množství parkovacích míst pro jízdní kola (úschovny, cyklověž, parkovací dům pro kola apod.), servisního místa apod. V rámci automobilové dopravy je nutné zajistit také dostatečné parkovací kapacity (ve formě P+R, příp. P+G), ale i dostatek míst pro krátkodobé zastavení typu K+R a další návazné služby. Opatření ve vysoké míře podporuje multimodální dopravní chování.

#### Návaznost na opatření:

- H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem
- H20 Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT
- H22 Zajištění trasování linek MHD, příp. DÚK k budoucí stanici VRT
- A29 Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb
- A31 Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží
- C2 Výstavba parkoviště B+R u zastávek a stanic hromadné dopravy



### Vazba na specifický cíl:

- *Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)*

#### **6.3.22 H22 Zajištění trasování linek MHD, příp. DÚK k budoucí stanici VRT**

Budoucí stanice VRT a její bezprostřední okolí se po realizaci stane „dopravním centrem města“. Po realizaci tak bude žádoucí k budoucí stanici směřovat páteřní linky MHD a DÚK, které zajistí dostatečnou obsluhu budoucí stanice a okolního území veřejnou dopravou, zajistí návaznosti na železniční spoje a vzájemné návaznosti mezi jednotlivými linkami MHD/DÚK. Přes dopravní terminál u stanice VRT bude vhodné trasovat i trolejbusové linky, vč. nutnosti výstavby trolejového vedení.

### Návaznost na opatření:

- *H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem*
- *H20 Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT*
- *H21 Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT*

### Vazba na specifický cíl:

- *Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)*

#### **6.3.23 H23 Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova**

V roce 2017 byla Ústeckým krajem zřízena Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace, jakožto dopravce vlastněný krajem, který na jeho území zajišťuje regionální dopravní obslužnost v rámci integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje. Vybrané regionální autobusové linky jsou vedeny i po území města Ústí nad Labem, a vedle MHD tak na jeho území zajišťují dopravní obslužnost (být zanedbatelně ve vztahu k MHD).

V rámci zajišťování dopravní obslužnosti krajským dopravcem je nutné pořídit nová vozidla a docílit takového stavu vozidlového parku, který bude plně pokrývat potřeby smlouvené dopravní obslužnosti. Po skončení životnosti jednotlivých vozidel bude nutné vozidlový park obnovovat o nová vozidla.

Z dostupných podkladů byl potřebný rozsah vozidlového parku stanoven na cca 220 vozidel.

### Vazba na specifický cíl:

- *Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje*

### **6.3.24 H24 Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích**

Ve městě dobře kooperují linky MHD s linkami VLD. Zjištěným problémem je však skutečnost vzájemné časové nekoordinace linek MHD s linkami DÚK a naopak. V určitých směrech, do kterých jsou vedeny jak linky MHD, tak linky DÚK, nefunguje vzájemná časová koordinace a dochází k situacím, kdy v jeden okamžik odjíždějí spoje obou systémů. Smyslem opatření je řešení tohoto problému a potřeba podpory ke společným jednáním mezi městem, krajem a dopravním podnikem.

#### Vazba na specifický cíl:

- Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje

### **6.3.25 H25 Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS**

Smyslem opatření je vzájemná participace a podpora všech zúčastněných stran (tj. města, kraje, dopravního podniku a ostatních dopravců) v otázkách organizování, rozvoji a vylepšování služeb v integrovaném dopravním systému DÚK. Podpora všech zúčastněných stran by také měla být směřována k jednotné marketingové strategii, informování a zavádění jednotných prvků IDS do systému MHD.

#### Vazba na specifický cíl:

- Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje

### **6.3.26 H26 Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy**

Opatření souvisí s modernizací stávajících zastávek železniční dopravy. I tyto zastávky by měly splňovat moderní požadavky.

Důležitá je podpora města při studiích, projektech i realizacích nových zastávek. V souvislosti s přivedením VRT na území města se předpokládá výstavba nové železniční stanice VRT v místě obvodu stávající železniční stanice Ústí nad Labem západ (viz opatření H19).

V návrhových horizontech se doporučuje prověřit možnost realizace nových zastávek, konkrétně u jezera Milada (viz opatření H14), na území Brné či na území Vaňova.

### Návaznost na opatření:

- H14 Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy
- H19 Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem

### Vazba na specifický cíl:

- Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje

### **6.3.27 H27 Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD**

Jako jedno z vhodných opatření k podpoře využívání veřejné dopravy i pro mimoměstské (vnější) cesty může být i rozšíření nabídky spojů DÚK (autobusových i železničních) do okolních obcí, kde převažuje silná vazba na město Ústí nad Labem.

Vhodným nastavením linkové a kapacitní nabídky spojů DÚK lze předpokládat větší využití veřejné dopravy i pro mimoměstské (vnější) cesty. Pokud budou mít obyvatelé okolních obcí, kteří dojíždějí pravidelně i nepravidelně do Ústí nad Labem, dostatečnou nabídku spojů, povede to k větší motivaci využívat hromadnou dopravu pro svoje cesty na úkor použití automobilů. Synergickým efektem poté bude i menší zátěž na komunikační síti ve městě, zlepšení životního prostředí a zlepšení životních podmínek pro obyvatele města.

Vhodným rozšířením stávajících linek DÚK (rozsahem provozu, prodloužením linek, zřízením nových zastávek), úpravou časových poloh a jejich koordinaci s dalšími linkami DÚK i MHD, zajištěním návazností mezi jednotlivými linkami v uzlových zastávkách i zřizováním linek nových lze dosáhnout viditelného zvýšení využití veřejné dopravy na úkor IAD.

### Návaznost na opatření:

- H16 Zajištění návaznosti spojů linek MHD/IDS v přestupních uzlech
- H24 Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích
- H25 Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS

### Vazba na specifický cíl:

- Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje

### 6.3.28 H28 Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R

Pro správné fungování navržených parkovišť P+R a dosažení využitelnosti z řad řidičů, je potřebné k těmto parkovištím nabídnout atraktivní návazné služby hromadné dopravy, která řidiče bez velkých časových zdržení dopraví do jejich cíle. Návazná hromadná doprava kolem parkovišť musí být provozována ve všech obdobích dne a týdne, v dostatečně krátkých a atraktivních intervalech.

#### Návaznost na opatření:

- A21 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštětice
- A22 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.
- A23 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa
- A24 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov
- A25 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice
- A26 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.
- A31 Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží

#### Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

### 6.3.29 H29 Výstavba dopravního terminálu v centru města

Ve výhledových obdobích je žádoucí sledovat možnou modernizaci či výstavbu nových přestupních uzlů, které cestujícím umožní kombinovat různé dopravní módy v jednom místě. Může jít o kombinaci dopravních prostředků pouze v rámci hromadné dopravy (trolejbus, autobus, vlak, lanovka) či o kombinaci s dalšími dopravními módy (s cyklistickou, pěší či individuální automobilovou dopravou). Je vhodné vytipovat vhodná místa pro realizaci těchto míst a začít s přípravou.

V současné době chybí městu jednotné centrální místo, kde by se střetávala MHD s linkami IDS, dálkovou autobusovou dopravou a drážní dopravou. V nejbližší době proto bude žádoucí zabývat se i touto myšlenkou a najít takovéto vhodné místo. V rámci výhledových aktivit je vhodné prověřit možnost výstavby dopravního uzlu například v místě „staré pošty“ v ul. Předmostí či v případě realizace VRT u jeho budoucí stanice v lokalitě současné žst. Ústí n. L. západ.

#### Vazba na specifický cíl:

- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

### 6.3.30 H30 Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní a roční kupony)

Opatření řeší cenovou politiku časového jízdného v MHD. Snížení cen měsíčních, čtvrtletních či ročních časových jízdenek povede k růstu počtu prodaných kuponů a tím k nárůstu počtu cestujících, využívajících k dopravě MHD. V souvislosti s tím lze předpokládat navýšení cest a větší preferenci hromadné dopravy na úkor individuální automobilové a také navýšení procentuálního podílu dělby přepravní práce pro veřejnou hromadnou dopravu. Opatření však nese zvýšenou finanční zátěž pro objednatele MHD, tedy zejména pro město Ústí nad Labem. Potřebná je důkladná analýza přínosů, záporů a rizik pro zavedení tohoto opatření.

#### Vazba na specifický cíl:

- Podpora multimodálního dopravního chování

### 6.3.31 H31 Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města

Zavedení MHD zdarma pro všechny rezidenty města lze realizovat po důsledné analýze všech souvisejících skutečností, analýze přínosů, záporů a zhodnocení potenciálních rizik. V současnosti již existují města s bezplatnou veřejnou dopravou jak v České republice, tak v zahraničí. Tato města mají s bezplatnou službou pro svoje občany vesměs pozitivní zkušenosti.

Zavedení bezplatné služby však s sebou nese nutnost navýšení finančních prostředků (kompenzací) poskytovaných dopravnímu podniku, příp. dalším provozovatelům veřejné dopravy, z rozpočtu města, či dalších objednatelů.

Při zavedení této bezplatné služby lze naopak predikovat významný nárůst přepravených cestujících v prostředcích hromadné dopravy i nárůst procentuálního podílu dělby přepravní práce pro veřejnou hromadnou dopravu.

#### Vazba na specifický cíl:

- Podpora multimodálního dopravního chování

### 6.3.32 H32 Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města

Pro zvýšení mobility obyvatel i návštěvníků města pomocí udržitelných dopravních módů je vhodné vytipovat místa, která by byla vhodná pro zřízení nových přívozů přes řeku Labe, která tvoří liniovou bariéru napříč městem, i s ohledem na fakt, že řeku Labe lze překonat pěšky či na kole pouze na několika místech (2 silniční mosty a bariérový železniční most v centru města, bariérová cesta přes zdymadlo v jižní části města).

Nové přívozy mohou podpořit mobilitu obyvatel i návštěvníků města, díky nim dojde ke zkrácení tras pro pěší i cyklisty. Na obou březích je potřebné zajistit vazby na chodníky a cyklistické trasy. Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon). Realizace opatření je zároveň podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody.

S ohledem na rozvoj a podporu přívozů (nebo turistických lodních linek, viz opatření H34) bude potřebné zajistit i potřebnou infrastrukturu (vybudovat mola, přístaviště a další související infrastrukturu). Respektována vždy musí být ochrana vodních toků a jejich přírodních hodnot. Rozvojové plochy pro mola, přístaviště apod. je nutné přednostně umísťovat tam, kde nebude docházet ke střetu těchto zájmů (vhodné je využití ploch brownfields apod.).

#### Vazba na specifický cíl:

- Podpora multimodálního dopravního chování

### 6.3.33 H33 Integrace přívozů do jednotného systému IDS

Pro zvýšení mobility obyvatel i návštěvníků města pomocí udržitelných dopravních módů je vhodné začlenit do integrovaného dopravního systému i linky přívozů přes řeku Labe. V současné době se na území města nachází několik takových přívozů (Svádov – Neštěmice, Vaňov – Brná, Církvice – Dolní Zálezly). Zaintegrovaním přívozů (jde zejména o platnost integrovaných jízdních dokladů) se rozšíří nabídka a možnosti využití hromadné dopravy.

#### Vazba na specifický cíl:

- Využití potenciálu nábřeží řeky Labe

### 6.3.34 H34 Rozvoj turistických lodních linek

V rámci opatření rozvoj a podpora turistických linek je zamýšlena podpora lodní dopravy jako ekologická forma dopravy spojující přístaviště u významných cílů ve městě s přístavišti u významných cílů v okolí. Potenciál je kladen zejména na turistický charakter. Smyslem opatření je podpořit změnu dopravního chování návštěvníků města a jeho okolí, kdy je

předpoklad využití turistických linek na úkor použití motorové individuální dopravy. Důležité je realizovat opatření v návaznosti na parkoviště P+R či blízké stanice a zastávky hromadné dopravy. Vhodné je provozovat vozidla s ekologickými a šetrnými druhy pohonu (např. elektropohon). Realizace opatření je zároveň podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody.

Vazba na specifický cíl:

- *Využití potenciálu nábřeží řeky Labe*

### **6.3.35 H35 Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení**

Ve výhledových obdobích bude nutné postupně přistupovat k rekonstrukcím a modernizacím stávajících trolejbusových tratí, trolejového vedení, trakčních sloupů, měníren a další související infrastruktury.

Předpokládá se kompletní výměna podvěsných systémů (výhybky, křížení) za systém tahový (od centra po periferie). Změna geometrie, případně převěšení trakčního trolejového vedení se realizuje v místech, kde dochází ke snižování rychlosti trolejbusu a nadměrnému opotřebování troleje a zařízení botky sběrače.

Vhodné je také využití kruhových objezdů pro otáčení trolejbusů vložením slepé troleje (pro nouzové přehození sběračů) jako prvku pro větší operativnost trolejbusového provozu.

Modernizaci je také vhodné soustředit na řešení akumulace vráceného proudu v měnírnách.

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

### **6.3.36 H36 Modernizace stávajících elektrických měníren**

Projekt modernizace stávajících měníren řeší modernizaci zastaralých elektrických měníren. Ty tvoří nepostradatelnou součást infrastruktury pro provoz trolejbusů, jakožto významného ekologického způsobu dopravy ve městě. Dosavadní elektrické měnírny jsou původní, technicky zastaralé a kladou zvýšené finanční i provozní nároky na údržbu.

Nutné jsou proto modernizace a uvedení jejich technického stavu do souladu se současnými provozními i technickými nároky. Potřeba je zajistit vysokou spolehlivost napájení trakčních vedení z měníren a rozveden včetně možnosti zálohování, resp. zpruhování.

V nejbližším období se připravuje postupná modernizace elektrických měření:

- MR 1 Bratislavská (v roce 2019)
- MR 2 Bukov (horizont 2025)
- MR 3 Kočkov (v roce 2020)
- MR 5 Kr. Březno (horizont 2025)
- MR 6 Všebořice (horizont 2025)

U všech těchto měření je potřebná výměna technologie usměrňovacích skupin a stejnosměrného rozvodu 660 V.

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

### **6.3.37 H37 Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit**

Při rozvoji sítě hromadné dopravy do doposud neobsluhovaných částí je podmínkou výstavba nových zastávek a obratišť. V analytické části dokumentu bylo vytipováno několik míst s dlouhými docházkovými vzdálenostmi a několik míst s rozvojovým potenciálem. Dle případných studií či projektů na zavedení linek HD do takovýchto lokalit je potřebné realizovat vytipované zastávky a obratiště. S případnými změnami linkového vedení či realizacemi třetích stran může vyvstat potřeba přesunu stávajících, či výstavba nových.

V rezidenčních rozvojových oblastech, či u případných větších komerčních i rezidenčních projektů, je potřebné již v raných fázích projektování těchto staveb dohlížet na řádné vyřešení potřebné infrastruktury pro HD.

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

### **6.3.38 H38 Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře**

Opatření související s modernizací stávajících zastávek, předpokládá jejich modernizaci rekonstrukcí do normové podoby, a to vč. bezbariérovosti a doplnění standardních hmatových úprav pro nevidomé a slabozraké. Bezbariérová podoba zastávky je důležitá pro bezproblémový přístup cestujícího do vozidla.

V analytické části dokumentu byl zjištěn neuspokojivý stav prostor některých zastávek. Nepřípustný je například nástup a výstup do vozidla z úrovně vozovky. Každá zastávka musí



mít zajištěn bezpečný přístup, musí být zřízena nástupní plocha a na každou zastávku by měl být zajištěn přístup pomocí bezbariérového chodníku. Ve vhodných případech je poté žádoucí v blízkosti zastávek zřizovat přechody pro chodce či místa pro přecházení.

Z hlediska inventáře zastávky je důležité postupně dovybavovat jednotlivé vybrané zastávky. Inventář zastávky by měl tvořit zejména: označnický, osvětlení nástupního prostoru i označnický, jízdní řády a informace o službách, přístřešek před nepříznivým počasím, lavička, odpadkový koš, nelze zapomínat i na elektronické informační prvky (viz opatření H42).

Návaznost na opatření:

- *H42 Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky*

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

**6.3.39 H39 Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD**

Jednou z podmínek pro bezpečné a bezproblémové zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou je i zajištění moderního a kvalitně fungujícího provozního zázemí.

Majoritní dopravce v území – Dopravní podnik města Ústí nad Labem, má naplánováno několik důležitých akcí – rekonstrukcí, modernizací či výstaveb nových provozních budov. Realizace opatření se předpokládá průběžně dle stávajících potřeb a situace. V rámci tohoto opatření se jedná zejména o:

- rekonstrukci budovy údržby trolejbusů
- rekonstrukci haly údržby autobusů
- modernizaci odstavných ploch pro autobusy
- modernizaci odstavných ploch pro trolejbusy
- vybudování haly pro úklid interiérů trolejbusů
- vybudování lakovny
- přesun parkoviště pro odtažená vozidla
- zateplení všech nezateplených budov
- rekonstrukci budov provozního a dispečerského zázemí
- a další

Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

#### 6.3.40 H40 Modernizace lanové dráhy

Opatření řeší modernizaci lanové dráhy na Větruši. Ve výhledovém období bude nutné zaměřit se na modernizaci technologií, kabin a dalších komponent a systémů souvisejících s lanovou dráhou.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

#### 6.3.41 H41 Rozšíření preferenčních opatření pro vozidla HD v dopravní síti města (bus pruhy, křižovatky se SSZ)

Jedním ze způsobů preference vozidel HD před ostatní motorovou dopravou je zřizování vyhrazených jízdních pruhů. Jejich zřizování je vhodně v místech se silnou individuální dopravou, v místech tvorby kongescí či náchylných k tvorbě kongescí. Při zřizování je však nutné přihlížet k místním poměrům, šířkovým uspořádáním daných komunikací apod. Vyhrazené jízdní pruhy jsou určeny většinou výhradně pro provoz vozidel hromadné dopravy (pokud není povolena jízda dalších vybraných skupin vozidel), zároveň je možná i časová restrikce tohoto opatření (platnost v době přepravních špiček, v pracovní dny apod.). Vyhrazené jízdní pruhy mají pozitivní vliv na přesnější, plynulejší a rychlejší pohyb vozidel hromadné dopravy po komunikační síti.

Vhodnými místy pro realizaci vyhrazených jízdních pruhů je např. páteřní osa ul. Masarykova (od zast. Poliklinika) – centrum města – Přístavní ul. (cca po zast. Přístav).

U vytipovaných zastávek je vhodné realizovat upřednostnění vozidel při výjezdu ze zastávek a usnadnění zařazení do jízdního pruhu (pomocí dopravního značení, v kombinaci se světelným signalizačním zařízením apod.), viz opatření A18.

V následujících obdobích je vhodné detailně analyzovat situaci a na vytipovaných kritických úsecích a místech zahájit trend preferování vozidel HD pomocí vyhrazených jízdních pruhů. Zároveň je účelné průběžně monitorovat stav provozu na komunikační síti a sledovat možné další úseky k realizaci tohoto opatření.

Dalším ze způsobů preference vozidel HD je preference na světelně signalizovaných křižovatkách. Tento typ preference umožňuje preferenci vozidla na křižovatce, kdy nejsou vozidla zdržována ostatními účastníky silničního provozu, mají zajištěný plynulý průjezd přes tato kritická místa a lze docílit zvýšení jízdní rychlosti, snížení jízdních dob a snížení celkové cestovní doby. V rámci možné realizace a správného fungování je potřebné zejména hardwarové vybavení všech zúčastněných komponentů, tj. vybavení světelně řízených křižovatek novými řadiči, radiovými moduly, vybavení vozidel novými palubními přístroji a vybudování nové přenosové sítě.

Preferenci na světelně řízených křižovatkách je vhodné koncipovat jako celistvou, tj. zařadit a vybavit technologiemi všechny světelně řízené křižovatky (resp. světelně řízená místa) ve městě.

Konečným důsledkem zavedení preference vozidel na křižovatkách je spolehlivá a přesná přeprava cestujících. Výhledově je vhodné technologiemi vybavit i všechna další vozidla zajišťující dopravní obslužnost v rámci IDS.

Ve výhledových obdobích bude docházet k nutnosti modernizace či výměny určitých komponent systému, k nutnosti obnovy VDZ a SDZ u vyhrazených jízdních pruhů apod. Zároveň je žádoucí včas reagovat na případné změny linkového vedení, intenzity dopravního proudu, nově vzniklé poměry na komunikační síti, nově vybudovaná světelná signalizační zařízení a přizpůsobovat preferenční opatření nově vzniklým poměrům a aktuálním podmínkám.

#### Návaznost na opatření:

- *A18 Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD*

#### Vazba na specifický cíl:

- *Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD*

#### **6.3.42 H42 Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky**

Kvalitní a přesné informace o provozu HD, systému, jízdních řádech, tarifu ad. jsou pro cestujícího důležité. V dnešní době je nezpochybnitelnou součástí každé moderně vybavené zastávky elektronická informační tabule, která zobrazuje informace o nejbližších odjezdech spojů linek MHD a zároveň informuje o reálné poloze vozidla v síti a reálném příjezdu vozidla do zastávky. Cestující má tak k dispozici informaci, kdy mu nejbližší spoj opravdu přijede. Systém inteligentních zastávek je založen na spolupráci elektronických tabulí s dopravním dispečinkem, který je zdrojem dat zobrazujících se na tabulích. Důležitý je také přístup do systému inteligentních zastávek ostatními dopravci, tabule je tak schopna zobrazovat informace o všech odjezdech všech dopravců z dané zastávky.

V současnosti je elektronickými tabulemi osazeno celkem 16 označků na 6 zastávkách v centru města. Zcela jistě je potřebné v osazování zastávek těmito prvky pokračovat i ve výhledových obdobích. Cílem je vybavit elektronickými inteligentními prvky co nejvíce zastávek v rámci celé sítě MHD.



Obrázek 24 Zastávka MHD s elektronickou tabulí, zast. Malá Hradební (zdroj: RHDHV)

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení*

**6.3.43 H43 Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)**

V rámci tohoto opatření je možné řešit projekty týkající se zavedení dalších telematických systémů určených pro řízení provozu systému MHD. Patří sem řídicí, informační, dispečerské a další systémy.

Potřebné je zajištění komunikace dispečerského pracoviště s vozidly a zastávkami, záchytnými parkovišti, policií, technickými službami, zdravotními službami, opravárenskou základnou, odtahovými službami.

Ve výhledovém období je vhodné se zaměřit na problematiku Automatického stavění tratě dle linky pro trolejbusy dopravního podniku. Automatické stavění tratě (u trolejbusového provozu) je důležité zejména pro zrychlení provozu a pro vyloučení lidské chyby. Projekt bude řešit komunikaci vozu s výhybkou, vč. přenosové soustavy a samotných komponent výhybky.

Potřebné je zároveň zabezpečit moderní dispečerské řízení služeb HD vč. sledování polohy souprav, stavu souprav, evidence řidičů, obsazenosti, umožňující využití údajů o provozu pro optimální plánování služeb HD, nasazování kapacity a vytváření preference vozidel HD

v dopravním systému. Řídící ústřednu je nutné integrovat se všemi aktuálními informačními systémy, důležitým úkolem dispečinku je zajistit dohled nad oběhem vozidel a odchylkami od jízdniho řádu. Zahrnovat proto může projekty řešící hardware a software potřebné pro hladké fungování dispečerského pracoviště, zajištění vhodných prostor/budov, příp. rekonstrukce, modernizace apod.

Vazba na specifický cíl:

- *Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení*

**6.3.44 H44 Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích**

Smyslem opatření je zajistit dostatečnou ochranu uživatelů hromadné dopravy od nežádoucích živlů a zvýšit jejich bezpečnost. Zvyšování bezpečnosti je vhodné zajistit zejména pomocí kamerových systémů uvnitř vozidel hromadné dopravy, v zastávkovém prostoru, ve stanicích a na přístupových cestách. Všechna tato místa by měla být zároveň i dostatečně osvětlena.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy*

**6.3.45 H45 Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků**

Opatření řeší zajištění interních i externích vzdělávacích kurzů a programů pro řidiče, revizory a další provozní pracovníky pro zajištění větší bezpečnosti (cestujících i samotných pracovníků).

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

## 6.4 NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY

Poslední kategorie opatření patří zejména mezi tzv. měkká opatření a opatření motivační, v rámci kterých se řeší problematika nákladní dopravy, citylogistiky, sdílené mobility a managementu mobility.

Nákladní doprava převážně v centrech města je hlavním zdrojem hluku a znečištění. Z toho důvodu je potřeba na území města nejen snižovat počet jejich cest, ale i optimalizovat jejich trasy. S nákladní dopravou souvisí problematika citylogistiky ve městě. Cílem citylogistiky je minimalizace pohybu zásobovacích vozidel v centru města a tím i minimalizace znečištění ovzduší díky přidané hodnotě služby, kterou je sdružení zásilek v místě překladiště a rozvoz těchto zásilek podle časových plánů.

Pro podporu udržitelné dopravy ve městě je důležitý rozvoj sdílené mobility. Zvýšením využívání služeb carsharing a carpooling dojde ke snížení intenzit dopravy na komunikační síti města. Pokles motorové dopravy podpoří také rozvoj a využívání bikesharingu.

V rámci managementu mobility se město pomocí regulačních opatření a osvětou mezi občany a zaměstnavateli snaží o snížení dopadu motorové dopravy na životní prostředí a zajištění udržitelné mobility ve městě.

### 6.4.1 M1 Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R

#### Popis opatření:

Doplněním parkovišť typu Park and Ride (P+R) ve městě o služby sdílené mobility a příslušnou doprovodnou infrastrukturu podpoří návaznost sdílené mobility na individuální automobilovou dopravu. Umístění sdílených jízdních kol, elektrokol, elektrických skútrů, elektrokoloběžek apod. na parkoviště typu P+R umožní řidičům osobních automobilů kromě přestupu mezi automobilovou a veřejnou hromadnou dopravou také kombinaci s dalšími udržitelnými způsoby přepravy. Opatřením tak bude významně podpořena udržitelná mobilita v Ústí nad Labem a snížení negativních dopadů motorové dopravy.

#### Návaznost na opatření:

- A21 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštětice
- A22 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.
- A23 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa
- A24 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov
- A25 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice
- A26 Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.

- *A31 Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží*

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*
- *Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování*
- *Podpora multimodálního dopravního chování*

#### **6.4.2 M2 Zavedení kombinované jízdenky na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby**

Popis opatření:

Díky zavedení kombinované jízdenky bude možné na jeden jízdní doklad cestovat nejenom linkami Dopravy Ústeckého kraje a městské hromadné dopravy Ústí nad Labem, ale rovněž využít další služby přispívající k udržitelné mobilitě. Na jízdní doklad tak bude možné např. parkovat osobní automobil na parkovištích typu Park and Ride, vypůjčit jízdní kolo v systému bikesharing či využít další služby podporující udržitelnou mobilitu, které budou v Ústí nad Labem zavedeny. Realizací opatření bude cestujícím usnadněna kombinace několika udržitelných způsobů přepravy, což přispěje ke snížení motorové dopravy na území města a s tím spojených negativních vlivů.

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora multimodálního dopravního chování*
- *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*

#### **6.4.3 M3 Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě**

Popis opatření:

Předmětem opatření je zavedení věrnostních programů, které nabídnou obyvatelům možnost sbírat body za využívání udržitelných forem dopravy a na základě počtu těchto bodů následně získat odměnu (např. slevy na dopravu, slevu či vstup zdarma do institucí ve městě či na pořádané akce apod.). Cílem opatření je motivovat obyvatele k udržitelné mobilitě po městě a podpořit využívání udržitelných druhů dopravy z dlouhodobého hlediska.

Vazba na specifický cíl:

- *Podpora multimodálního dopravního chování*

#### 6.4.4 M4 Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů

##### Popis opatření:

Podpora cestování s jízdním kolem v rámci veřejné hromadné dopravy je důležitá z hlediska zvýšení multimodality i samotného využívání jízdních kol jako standardní dopravní prostředek pro každodenní cesty. Opatření předpokládá pořízení venkovních nosičů na kola pro vybrané autobusy či trolejbusy městské hromadné dopravy či umožnění přepravy jízdního kola přímo ve vozidle MHD, podobně jako je tomu v případě dětských kočárků. Tato služba již v nějaké formě existuje jak na (vybraných) linkách MHD, tak na linkách DÚK. Do budoucna je vhodné tuto aktivitu dále rozšiřovat. Možnost převozu jízdního kola bude označena v jízdních řádech i na vozidlech a bude se vztahovat k vybraným linkám nebo k určitým časům denního jízdního řádu. Podporovat kombinaci hromadné dopravy a cyklistiky lze také skrze vhodně nastavený tarif, vhodné je nastavit převoz jízdních kol zcela zdarma.



Obrázek 25 Autobus DÚK vybavený nosičem jízdních kol (zdroj: RHDHV)

##### Vazba na specifický cíl:

- Podpora multimodálního dopravního chování
- Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování



#### 6.4.5 M5 Podpora přepravy zboží po Labi

##### Popis opatření:

V rámci snížení zátěže dopravního systému města je vhodné využít řeku Labe k přepravě zboží a nahradit tak část stávající silniční nákladní dopravy v území. Realizace opatření je spjata s vybudováním překladišního terminálu v přístavu Krásné Březno, jenž by umožnil návaznost nákladní vodní dopravy na dopravu železniční a silniční. Pro realizaci tohoto opatření je nutné zpracovat detailnější koncepce a studie, nutné bude také samozřejmě zohlednit zájmy ochrany přírody.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Využití potenciálu nábřeží řeky Labe*

#### 6.4.6 M6 Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla

##### Popis opatření:

V centru města Ústí nad Labem je v současné době zpoplatněné parkování na komunikacích, které napomáhá snížení zbytné dopravy v centru. Dalším opatřením, kterým lze snížit počet parkujících vozidel ve městě a celkovou poptávku po parkovacích místech, je podpora sdílených vozidel (carsharing, carpooling), a to prostřednictvím nastavení zvýhodněné ceny za parkování pro tato vozidla, případně zřízení, pro ně vyhrazených, parkovacích míst.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*

#### 6.4.7 M7 Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi

##### Popis opatření:

Cílem je motivovat privátní společnosti k využívání sdílených vozidel a ke snížení počtu jimi vlastněných motorových vozidel. Tím dojde k efektivnějšímu využívání osobních automobilů firmami. Realizace opatření přispěje také ke snížení intenzit dopravy a podpoří udržitelné dopravní chování.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury*
- *Participace s významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility*

#### **6.4.8 M8 Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě**

##### Popis opatření:

Sdílení informací o sdílené mobilitě s obyvateli je nezbytnou podporou jejího rozvoje a správné funkce na území města. Předmětem opatření je realizace webu či aplikace, kde budou zveřejňovány informace o aktuálních možnostech využití sdílených dopravních prostředků, např. o volných sdílených kolech, aktuálním stavu volných parkovacích kapacit, hustotě provozu na komunikační síti města apod.

##### Vazba na specifický cíl:

- Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury
- Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)

#### **6.4.9 M9 Realizace stanovišť pro bikesharing**

##### Popis opatření:

Rozvoj bikesharingu na území města a jeho správné fungování je třeba podpořit skrze určení vhodných stanovišť pro bikesharing, resp. pro parkování sdílených jízdních kol. Stanoviště je vhodné zřizovat v blízkosti multimodálních přestupních uzlů, kde tak vznikne možnost kombinace sdílených jízdních kol s dalšími dopravními prostředky. Opatření napomůže zajistit přístup obyvatel k bikesharingu a jeho využívání a přispěje tak k poklesu počtu motorových vozidel na území města a ke zlepšení životního prostředí ve městě.

##### Vazba na specifický cíl:

- Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury

#### **6.4.10 M10 Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury**

##### Popis opatření:

Služba cargobike představuje vhodné řešení pro přepravu menších nákladů, např. listovních zásilek, balíků apod), které je na rozdíl od přepravy motorizovanými vozidly šetrné k životnímu prostředí, tiché, levné a méně zatěžuje dopravní systém ve městě. V rámci podpory služby cargobike na území města je třeba zřídit potřebnou doprovodnou infrastrukturu, především nabíjecí stanice a městská distribuční centra, kde bude probíhat překládka zboží a pravidelný servis kol. Zavedením této služby v Ústí nad Labem bude získáno alternativní řešení

k motorizované dopravě v oblasti svozu a rozvozu menších zásilek v rámci přepravy zboží v městském centru (tzv. „přepravy na poslední míli“).



Obrázek 26 Cargobike německé pošty (zdroj: bikeinberlin.com)

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*

**6.4.11 M11 Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí**

Popis opatření:

Stavební práce realizované v rámci implementace Plánu udržitelné městské mobility Ústí nad Labem budou koordinovány magistrátem města. Před zahájením stavebních prací bude mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí uzavřena smlouva, v níž budou stanoveny technické podmínky, harmonogram prací, podmínky postupu v případě změn (projektové dokumentace, technického řešení, harmonogramu), účast na kontrolních dnech a další podmínky realizace projektu. Vhodná je i bližší spolupráce a koordinace u dalších projektů realizovaných na území města.

Vazba na specifický cíl:

- *Rozvoj komunikační infrastruktury*

#### **6.4.12 M12 Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu**

##### Popis opatření:

Opatření řeší problém s parkováním a čerpáním bezpečnostních přestávek řidičů nákladních automobilů na nevhodných místech. Jedná se o zřízení odstavných parkovacích ploch v okrajových částech Ústí nad Labem, především v blízkosti sjezdu z dálnice D8, které by vyřešily problémy s parkováním nákladních automobilů v průmyslové zóně Předlice (ulice Žižkova a okolí).

##### Návaznost na opatření:

- M19 Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města.

##### Vazba na specifický cíl:

- Řešení problematiky parkování

#### **6.4.13 M13 Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídicího centra dopravy**

##### Popis opatření:

Dopravní data jsou důležitá pro budoucí dopravní plánování, identifikaci problémů v dopravě a ověření efektivity realizovaných opatření a změn v dopravě ve městě. Předmětem opatření je zavedení inteligentního dopravního systému (ITS) v Ústí nad Labem, kterým bude zajišťován systematický sběr dat o dopravě. Příkladem konkrétních aktivit, které mohou být realizovány, je elektronický sběr dat intenzit dopravy na vybraných komunikacích, sběr dat o cyklistické dopravě na páteřních trasách (umístění cyklosčítačů), modernizace kamerového systému, případně zvýšení počtu míst s kamerovým systémem, informační prvky na příjezdových komunikacích apod. Dále bude vybudováno řídicí centrum dopravy, kde budou sbíraná data analyzována. Data umožní zefektivnit kontrolu a řízení provozní doby křižovatek se světelným signalizačním zařízením, modernizaci řídicích jednotek křižovatek vybavených světelným signalizačním zařízením, jejich vzájemnou koordinaci či realizaci preferenčních opatření pro vozidla veřejné dopravy. Vybraná data a dopravní informace budou vhodnou formou sdílena i pro veřejné účely. Součástí opatření bude vybudování řídicího centra dopravy, které bude spolupracovat s dispečinkem Dopravního podniku města Ústí nad Labem a bude mít v kompetenci sběr, ukládání, analýzu dopravních dat a jejich další využití. Budou definována potřebná dopravní data a způsob jejich sběru, ukládání a stanovení vhodných formátů pro ukládání a podmínek poskytování a sdílení pro veřejné účely.

#### Vazba na specifický cíl:

- Realizace inteligentního dopravního systému (ITS)

#### **6.4.14 M14 Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování**

##### Popis opatření:

Zásobování v centru města bude optimalizováno regulací časové frekvence zásobování, změnami ve stávajících omezeních vjezdu vozidel zásobování dle typu vozidla či vyhrazením parkovacích stání pro zásobování. Realizace opatření přispěje k zefektivnění distribučního systému na území města, eliminaci ekologické zátěže plynoucí z nákladní dopravy a ke zvýšení atraktivity centra města pro chodce.

#### Vazba na specifický cíl:

- Optimalizace městské logistiky

#### **6.4.15 M15 Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města**

##### Popis opatření:

Vhodnou optimalizací tras nákladní dopravní obslužnosti na území města bude docíleno uvolnění kapacity na komunikacích, které jsou již zatíženy individuální dopravou. Budou optimalizovány trasy především nákladních vozidel distribuujících zboží pro významné společnosti na území města, které představují hlavní zdroje a cíle nákladní dopravy. Nákladní vozidla tak nebudou zpomalovat dopravu na již tak přetížených komunikacích a zároveň dojde ke snížení negativních dopadů nákladní dopravy na kvalitu života ve městě, na stav životního prostředí a k celkovému efektivnějšímu využití infrastruktury.

#### Vazba na specifický cíl:

- Optimalizace městské logistiky

#### **6.4.16 M16 Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky**

##### Popis opatření:

Vybudování nákladního terminálu napojeného na přístav v lokalitě Krásné Březno bude součástí sítě veřejných terminálů a přístavů na řece Labi a propojí vodní dopravu s železniční a silniční dopravou. Město Ústí nad Labem má vzhledem ke své poloze vhodné předpoklady

pro využívání kombinované nákladní dopravy, a proto je vhodné podmínky pro tuto dopravu dále rozvíjet. Překladiště nákladní dopravy využije potenciálu Labské vodní cesty, jednak polohy na I. tranzitním železničním koridoru – trať č. 090 (státní hranice-Děčín-Ústí nad Labem-Praha-Břeclav-státní hranice) a možnosti dobrého napojení na dálnici D8 a na mezinárodní silnici E442 (Liberec, Děčín, Ústí n. L., Drážďany). V budoucnu je možné zřízení překladišť v návaznosti na nový územní plán rozšířit se zohledněním zájmů ochrany přírody také do dalších lokalit. Cílem opatření je skrze kombinovanou dopravu minimalizovat podíl nákladní silniční dopravy, která je méně šetrná k životnímu prostředí.

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*

#### **6.4.17 M17 Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky**

Popis opatření:

Vzhledem ke značným negativním dopadům přepravy zboží na životní prostředí a na kvalitu života ve městě, je třeba na území města podporovat a rozvíjet tzv. čistou mobilitu a zvýšení jejího podílu na celkovém výkonu přepravního systému také v oblasti nákladní dopravní obslužnosti. Podpora vozidel na alternativní pohon v oblasti nákladní dopravy může probíhat zajištěním doprovodné infrastruktury jako jsou nabíjecí stanice či městská depa pro překládku zboží a servis vozidel, vyhrazením míst pro zásobování těmito vozidly nebo spoluprací s relevantními subjekty ve městě při hledání alternativních způsobů distribuce zboží. Realizace opatření na podporu čisté mobility přispěje ke snížení zdravotně rizikových emisí z nákladní dopravy ve městě.

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*
- *Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon*

#### **6.4.18 M18 Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti**

Popis opatření:

Předmětem opatření je vytvoření zóny s omezením či zákazem vjezdu nákladních automobilů nad stanovený hmotnostní limit, mimo vozidla se souhlasem města Ústí nad Labem. Cílem je omezit počet těžkých vozidel tranzitní nákladní dopravy v centru a jejich negativní dopady na kvalitu života a životní prostředí ve městě. Konkrétní podoba opatření bude stanovena na základě dalších konkrétnějších analýz.

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*

#### **6.4.19 M19 Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města**

Popis opatření:

Opatření řeší parkování nákladních automobilů v centru města. Rozšíření možností parkování v okrajových částech města přispěje ke snížení počtu nákladních automobilů parkujících na nevhodných místech v centrální části.

Vazba na specifický cíl:

- *Optimalizace městské logistiky*
- *Řešení problematiky parkování*

#### **6.4.20 M20 Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola**

Popis opatření:

Nezbytnou součástí podpory využívání elektromobilů a elektrokol ve městě je vytvoření sítě nabíjecích stanic na území města. V současné době se v Ústí nad Labem nachází pouze jedna nabíjecí stanice v centru města a několik málo dalších v okolí (Trmice, dálnice D8). Vytvořením sítě vhodně rozmístěných nabíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola, s vhodným výkonem pro dobíjení, je důležitým předpokladem pro další rozvoj elektromobility ve městě, zvýšení její konkurenceschopnosti motorové dopravě a pro snížení celkových negativních dopadů dopravy na životní prostředí. Stanice je vhodné umisťovat tak, aby byly dostupné co největšímu počtu řidičů (např. nákupní centra, záchytná parkoviště, čerpací stanice, restaurace, kavárny apod.) a současně dostupné v rámci celého města (umístění stanic rovnoměrně napříč všemi městskými obvody). Při realizaci opatření je také třeba vzít v úvahu výhledové kapacitní rozšíření podle potřeb vyplývajících z dalšího rozvoje elektromobility.



Obrázek 27 Dobíjecí stanice v ulici Bílinská (zdroj: maps.google.com)

Vazba na specifický cíl:

- Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

#### 6.4.21 M21 Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon

Popis opatření:

V rámci podpory rozvoje čisté mobility na území města a zvýšení podílu využívání vozidel šetrnějších k životnímu prostředí ve srovnání s ostatními dopravními prostředky jsou vhodnými opatřeními vytvoření vyhrazených parkovacích stání pro elektromobily a vozidla na alternativní pohon (s možností navýšení jejich kapacity) a cenové zvýhodnění či bezplatné parkování těchto typů vozidel na území města Ústí nad Labem. Vyhrazená parkovací stání mohou být vybavena i nabíjecími stanicemi, případně alespoň vhodnou elektrickou přípojkou. Realizace opatření bude více motivovat obyvatele města k nákupu a využívání elektromobilů a vozidel na alternativní pohon a přispěje tak ke snížení zátěže individuální dopravy na životní prostředí ve městě a na zdraví obyvatel.

Vazba na specifický cíl:

- Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

#### 6.4.22 M22 Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města

Popis opatření:

V centrální části města by měly být vhodné podmínky pro pěší pohyb a trávení volného času, k nimž patří také snížení hluku z dopravy a snížení negativních vlivů dopravy na zdraví



obyvatel, kteří se zde pohybují. Z tohoto důvodu je vhodné vytvořit z centrální části města zónu, do níž bude povolen vjezd pouze pro vozidla s platnou ekologickou známkou, které splňují určité emisní normy. Nízkoemisní zóny jsou již běžné např. v sousedním Německu, ale i v dalších evropských státech. Cílem opatření je ochrana životního prostředí, zdraví obyvatel a snížení hluku ve městě.

Vazba na specifický cíl:

- Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

#### **6.4.23 M23 Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)**

Popis opatření:

Předmětem opatření je obnova současného vozového parku Statutárního města Ústí nad Labem a jím zřizovaných institucí ve smyslu udržitelné dopravy, např. pořízením elektromobilů, CNG vozidel apod. Město tak bude příkladem pro další instituce a subjekty v Ústí nad Labem a bude je motivovat k realizaci podobné obměny vozového parku, a tím k podpoře čisté mobility.

Vazba na specifický cíl:

- Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

#### **6.4.24 M24 Marketing a propagace systémů MHD a IDS**

Popis opatření:

Systém městské hromadné dopravy a integrovaného dopravního systému a jejich využívání je třeba podporovat také skrze marketingové aktivity cílené na obyvatele města i jeho návštěvníky. Samotným marketingovým nástrojem mohou být opatření realizovaná z PUMM. V rámci propagace veřejné dopravy je vhodné zaměřit se na integrovanost systému veřejné dopravy, výhody kombinované dopravy ve spojení veřejná doprava + sdílená kola + P+R ad.

Vazba na specifický cíl:

- Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě

#### **6.4.25 M25 Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel**

##### Popis opatření:

Historická vozidla jsou vhodným propagačním nástrojem k popularizaci hromadné dopravy. Vhodné je použít právě dosluhovaná vozidla (trolejbusy, autobusy) a upravit je do podoby historických či „retro“ vozidel. Po vyřazení z aktivního vozového parku tak vozidla zůstanou i nadále v majetku dopravního podniku. Zamýšlená je oprava trolejbusu typu 14Tr a trolejbusu typu 15Tr, které jsou typickými zástupci vozidel provozovaných v Ústí nad Labem. Vhodné je uvažovat také o zařazení vybraného typu autobusu a rovněž o renovaci vozu tramvaje, neboť tramvajová doprava se v minulosti významně podílela na dopravní obslužnosti města.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě*

#### **6.4.26 M26 Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility**

##### Popis opatření:

V rámci marketingové podpory rozvoje udržitelné mobility a změny dopravního chování obyvatel je vhodné, aby se město pravidelně zapojovalo také do některých z kampaní, které již existují na národní a evropské úrovni (např. Evropský týden mobility, Den bez aut, Do práce na kole, Pěšky do školy apod.). Tyto kampaně umožní spolupráci s dalšími městy a zviditelnění Ústí nad Labem jako města s pozitivním přístupem k udržitelné mobilitě také na národní úrovni. Zároveň pomohou osvědčeným způsobem motivovat širokou veřejnost k využívání udržitelné dopravy šetrnější k životnímu prostředí i k lidskému zdraví.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě*

#### **6.4.27 M27 Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách**

##### Popis opatření:

Podpora využívání městské hromadné dopravy by měla probíhat skrze šíření celkové informovanosti o systému MHD ve městě (včetně případných změn v jejím fungování) a také skrze zlepšování služeb pro cestujících, např. jejich informování o aktuálních příjezdech, mimořádnostech a o dalších aktualitách. Předmětem opatření je zajistit zlepšení této informovanosti skrze mobilní či webové aplikace, web Dopravního podniku města Ústí nad Labem, sociální sítě, nebo skrze informačních tabulí na zastávkách MHD.

Vazba na specifický cíl:

- *Poskytování informací o udržitelné mobilitě*

**6.4.28 M28 Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech**

Popis opatření:

V rámci podpory změny dopravního chování směrem ve prospěch udržitelné dopravy je nezbytné poskytovat veřejnosti informace o cílech, výhodách a možnostech bezmotorové dopravy, a to např. prostřednictvím médií, webových stránek, sociálních sítí, letáků, polepů vozidel, realizací aktivit a kampaní s veřejností apod. Zároveň je třeba informovat osoby se sníženou schopností pohybu o možnostech bezbariérového pohybu městem. K tomuto účelu lze využít např. mobilní a webové aplikace, webové stránky, sociální sítě, nebo speciálně vytvořené mapy či atlasy.

Vazba na specifický cíl:

- *Poskytování informací o udržitelné mobilitě*

**6.4.29 M29 Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě**

Popis opatření:

Participace veřejnosti je jedním ze základních principů plánování udržitelné mobility. Opatření řeší nastavení systematické participace a spolupráce s občany v oblasti dopravního plánování i při přípravě strategických a koncepčních dokumentů obecně. Vhodnou možností je nastavení pravidelných setkání odborníků, politické reprezentace města a pracovníků magistrátu s obyvateli města, na nichž budou diskutovány problémy ve městě. Participační aktivity mohou probíhat např. ve spolupráci s Národní sítí zdravých měst či v rámci Kanceláře architekta města, která se na ve městě v budoucnu plánuje zřídit. Cílem zavedení systematické spolupráce s občany je zvýšení průměrné návštěvnosti participačních akcí ve městě a usnadnění participace na budoucích plánovacích procesech nejenom v oblasti dopravy.

Vazba na specifický cíl:

- *Participace s veřejností v otázkách udržitelné mobility*

#### **6.4.30 M30 Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility**

##### Popis opatření:

Pracovní dojíždka tvoří významný podíl na souhrnu uskutečněných cest a je tedy důležité, aby městské instituce podporovaly udržitelnou dopravu zaměstnanců a šly příkladem ostatním institucím a firmám ve městě v potřebné změně dopravního chování. Předmětem opatření je vytvoření a implementace institucionálních plánů udržitelné mobility v městských institucích, včetně navrhovaných opatření, a jejich podpora i v soukromém sektoru ve městě. Důležité je to především u velkých zaměstnavatelů, kteří by měli své zaměstnance motivovat k volbě udržitelné dopravy při cestě do zaměstnání. Institucionální plány mobility šetří náklady, pomáhají zlepšit dopravní dostupnost, snížit zátěž na životní prostředí i zvýšit spokojenost zaměstnanců a podporují udržitelné dopravní chování ve městě. Současně je vhodné, aby se město podílelo se zaměstnavateli na návrzích a opatřeních pro využívání udržitelných forem dopravy a realizovalo motivační opatření pro (stávající i nové) zaměstnavatele, investory, developery, příp. další subjekty podporující udržitelné formy dopravy.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Participace s významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility*

#### **6.4.31 M31 Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy**

##### Popis opatření:

Předmětem opatření je zajištění školení odpovědných pracovníků veřejné správy a účast na konferencích, seminářích či workshopech ohledně zavádění jednotlivých opatření do praxe. Školení pracovníků se zaměří na to, jak postupovat při naplňování plánu udržitelné městské mobility a realizaci navržených opatření a jak jej dále rozvíjet.

##### Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

#### **6.4.32 M32 Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS**

##### Popis opatření:

K provozu a rozvoji městské hromadné dopravy a integrovaného dopravního systému z dlouhodobého hlediska je nezbytné zavést efektivní finanční nástroj, díky němuž bude město méně závislé na externích finančních zdrojích. Předmětem tohoto opatření je zřízení tzv. fondu

mobility, do něž bude směřovat fixně stanovená část příjmů z placeného parkování na území města. V rámci fondu mobility budou stanoveny příjmy i plánované výdaje na jednotlivá období pro potřeby realizace opatření podporujících udržitelnou mobilitu. Opatření tak podpoří transparentní a udržitelné financování mobility ve městě a zároveň bude sloužit jako marketingový nástroj založený na poukázání na návrat plateb uživatelů zpět do dopravního systému a jejich účelné využití.

Zároveň je potřebné zajistit potřebnou podporu při vyjednávání tarifní politiky s politickou reprezentací, zvýhodňování určitých skupin uživatelů, podíl dotací, úhrada prokazatelné ztráty ad. Tarifní systém je třeba volit vždy tak, aby byla dosažena maximální atraktivita a výnosnost systému, spolu s přiměřenou mírou nezbytné kompenzace. Důležité je nastavit kompenzační schéma tak, aby v následujících obdobích neutrpěla kvalita ani kvantita objednané dopravní obslužnosti, v dalších letech je vhodné kompenzace navyšovat s ohledem na preferenci veřejné dopravy a navyšování objednaných služeb.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

#### **6.4.33 M33 Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě**

Popis opatření:

Pro zajištění fungování opatření realizovaných v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem a jejich očekávaného přínosu je nezbytné zajistit dlouhodobou politickou podporu pro rozvoj udržitelné mobility na území města.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

#### **6.4.34 M34 Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility**

Popis opatření:

Koordinátor udržitelné mobility koordinuje implementaci projektů města podporujících udržitelnou mobilitu a dohlíží na realizaci navržených opatření v rámci dokumentu „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“. Jeho úkolem je také koordinace pracovníků magistrátu města Ústí nad Labem při plánování mobility, zajištění spolupráce mezi městskými a ostatními zainteresovanými subjekty v otázce mobility a zabezpečení pravidelné aktualizace PUMM, případně dalších strategických dokumentů z oblasti dopravy. V případě, že se v průběhu naplňování udržitelné mobility objeví potřeba realizace dalších

projektů, může je ve spolupráci s dalšími zainteresovanými stranami začlenit do Plánu udržitelné městské mobility.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

**6.4.35 M35 Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě**

Popis opatření:

Vzdělávací a osvětové kampaně mohou probíhat prostřednictvím přednášek, webu, sociálních sítí, médií apod. Cílem kampaní je poskytovat obyvatelům města informace o udržitelné mobilitě a vlivu dopravy na lidské zdraví a životní prostředí. Vhodným nástrojem k realizaci kampaně je např. natočení krátkého videa a jeho následné zveřejnění skrze dostupné komunikační kanály.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

**6.4.36 M36 Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu**

Popis opatření:

Pro další rozvoj udržitelné a bezpečné mobility ve městě je třeba organizovat výchovné a vzdělávací aktivity a kampaně pro občany poukazující na správnou volbu využití dopravních prostředků při cestách do zaměstnání a škol a na šíření zásad bezpečného chování v silničním provozu včetně osvěty k vzájemnému respektu mezi všemi účastníky provozu. Vzdělávací a výchovné aktivity ve školských zařízeních mají děti naučit správným návykům dopravního chování a dodržování zásad bezpečnosti při cestě do/ze škol. Cílem opatření je podpořit využívání udržitelných způsobů přepravy, změnu životního stylu a větší preferenci aktivního způsobu života u mladé a střední generace a podpořit multimodalitu a sdílenou mobilitu.

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*

#### **6.4.37 M37 Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy**

##### Popis opatření:

Vzdělávání dětí ve školách, přednášky a další aktivity s veřejností přispěje k osvětě mezi dětmi a jejich rodiči o výhodách docházky do školských zařízení pěšky, na kole nebo dojíždění veřejnou dopravou. Plynulost dopravního provozu v ranních hodinách je ve městě v současnosti kromě pracovní dojížděky zpomalována i dojížděkou do škol, resp. vožením dětí do škol jejich rodiči osobními automobily, což se negativně projevuje na dopravní situaci u velké většiny školských zařízení v době před začátkem vyučování. Situaci je třeba intenzivně řešit a naučit děti, že normální je chodit do školy pěšky, jezdit na kole nebo veřejnou dopravou. Tuto problematiku řeší i vzdělávací aktivity nazvané „Generace U“ či projekt „Do školy po svých, bezpečně a udržitelně“ spolku Auto\*Mat, které je vhodné podporovat i na území města Ústí nad Labem.

##### Vazba na specifický cíl:

- Zajištění managementu mobility

#### **6.4.38 M38 Realizace aktivity walking bus**

##### Popis opatření:

Cílem opatření walking bus je zajistit bezpečnou cestu dětí do školských zařízení udržitelným způsobem. Jedná se o aktivitu spočívající v tom, že skupina dětí na cestě do školy nebo ze školy doprovázena dvěma rodiči, z nichž jeden vede skupinu jako „řidič“ a jeden ji končí („průvodce“). Skupina se řídí daným časovým plánem a plánovanými zastávkami po trase, na nichž nabírá další děti. Za účelem realizace této aktivity ve školách v Ústí nad Labem je vhodné, aby město walking bus podpořilo a poskytlo informace o jeho přínosech školám a ve spolupráci s nimi také rodičům dětí.



Obrázek 28 Zastávka walking bus v italském městě Zanice (zdroj: Wikipedia)

Vazba na specifický cíl:

- *Zajištění managementu mobility*



## 7 DOPRAVNÍ MODELOVÁNÍ

Pro účely ověření budoucího etapového a návrhového systému byl v rámci projektu PUMM vytvořen čtyřstupňový multimodální dopravní model města Ústí nad Labem. Autorem multimodálního dopravního modelu je společnost CDV, v. v. i.

Dopravní model města Ústí nad Labem byl vytvořen v software PTV VISION. PTV VISION je celosvětově nejúspěšnější softwarový balík programů pro dopravní plánování, strategické plánování, dopravní inženýrství a řízení dopravy. Slouží pro tvorbu dopravních modelů a simulací v prostředí GIS. V současné době ho používá více než 90 zemí světa. Žádný jiný software nenabízí tak vysokou úroveň integrace v rámci dopravně plánovacího procesu. Dopravní model města Ústí nad Labem je k dispozici na webových stránkách projektu, dostupný na odkazu: [https://www.usti-nad-labem.cz/files/dopravni-portal/pumm/dm\\_zaverecna-zprava.pdf](https://www.usti-nad-labem.cz/files/dopravni-portal/pumm/dm_zaverecna-zprava.pdf).

### 7.1 ZÓNACE A ROZSAH MODELOVÉHO ÚZEMÍ

Dopravní model byl zpracován pro celé území okresu Ústí nad Labem, což zahrnuje samotné město a dalších 22 obcí, pro které město Ústí nad Labem funguje jako spádové. Území bylo rozděleno na zóny, kde v dopravním modelu vzniká a končí doprava (cesty). Ve městě Ústí nad Labem byly jako dopravní zóny určeny statistické obvody, což je nejmenší území, pro které Český statistický úřad sleduje socioekonomická data. Každé z okolních obcí představuje v modelu jednu dopravní zónu. Dále model obsahuje i zóny externí – koncové body na dopravní síti, kudy se doprava dostává do modelového území a kudy z něj vyjíždí. Celkem bylo v modelu definováno 530 dopravních zón.

### 7.2 VSTUPNÍ DATA

#### 7.2.1 Socioekonomické údaje

Nejdůležitější vstupní data dopravního modelu byla socioekonomická data, která sleduje Český statistický úřad (ČSÚ). Byla použita data ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB), jak pro statistické obvody, tak pro nadřazené základní sídelní jednotky (ZSJ) a obce. Pro každou zónu byly z metadat ČSÚ zjištěny počty obyvatel a jejich základní členění na ekonomicky aktivní, ekonomicky neaktivní a studenty. Při stanovení zonálních produkcí dopravy se uplatnily také tzv. „Trip Rates“, tj. průměrné počty cest na jednoho obyvatele, rovněž pro různé skupiny a účely cest.

Další údaj, pro který jsou potřeba statistická data, je dopravní atraktivita každé zóny, tedy počet cest, které v zóně končí – mají zde svůj cíl. Zde se uplatňují zejména údaje o firmách

a institucích, kam lidé cestují: zaměstnavatelé ve městě, potraviny a nákupní centra, školy a jejich kapacita žáků a studentů, sportovní zařízení, firmy lehkého a těžkého průmyslu, prodejny zboží (oděv/obuv, nábytek, dům/zahrada, drogerie) a další. Data o produkci a atraktivitě dopravy byla zpracována s pomocí MS Excel a R-projektu.

### 7.2.2 Dopravní průzkumy

Dopravní průzkumy byly pro model dopravy použity jednak profilové (jako kalibrační data) a jednak směrové (pro odhady tranzitní dopravy). Směrové průzkumy byly provedeny zpracovatelem PUMM v rámci jeho analytické části, a to na následujících stanovištích:

- II/613 Žižkova (pěší lávka),
- I/30 Pražská (jih),
- I/261 Sebusínská (jih),
- I/261 Vítězná (východ),
- I/62 Havířská (východ),
- I/30 Opletalova (západ),
- II/528 Petrovická (sever).

### 7.2.3 Průzkumy dopravního chování

Průzkum dopravního chování byl proveden také v rámci analytické části projektu PUMM. Bylo získáno a vyhodnoceno celkem 2 449 vyplněných dotazníků od respondentů. Průzkum byl zaměřen zejména na využívání jednotlivých druhů dopravy, vlastnictví řidičského průkazu, kuponu MHD, možnosti parkování a na pěší vzdálenost od VHD zastávky (vlak, autobus, trolejbus). Údaje byly vyhodnoceny zvlášť pro věk, pohlaví a ekonomickou aktivitu.

Dále byl proveden dotazníkový průzkum celkem 1 046 domácností, kdy byly zjišťovány počty dopravních prostředků na domácnost, počty členů dle věku a ekonomické aktivity a další údaje. Do modelu dopravy byly promítnuty zejména údaje o počtech cest na obyvatele, které slouží pro stanovení dopravních predikcí.

### 7.2.4 Celostátní sčítání dopravy 2016

Pro zpracování a kalibraci modelu dopravy města Ústí nad Labem byly rovněž využity údaje z Celostátního sčítání dopravy v roce 2016<sup>1</sup>. Tyto údaje obsahují intenzity i na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem, a to pro osobní i nákladní dopravu. Intenzity

<sup>1</sup> Celostátní sčítání dopravy 2016. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz>

z celostátního sčítání dopravy byly pro kalibraci modelu využity pouze na komunikacích, kde nebylo provedeno profilové sčítání dopravy zpracovatelem.

## 7.3 MODEL DOPRAVNÍ POPTÁVKY

### 7.3.1 Model poptávky v osobní dopravě

Základem pro model dopravní poptávky byla definice tzv. poptávkových vrstev, tedy kombinace socioekonomické skupiny populace a účelu cest. Uvažovány byly tyto skupiny obyvatel: ekonomicky aktivní, ekonomicky neaktivní a z nich vyčlenění studenti. Podle účelů cest, je poptávková část modelu dopravy členěná na tyto cesty: domov – práce, práce – domov, domov – nakupování, nakupování – domov, práce – nakupování, domov – škola a ostatní. Pro ekonomicky aktivní obyvatele byl u části populace uvažován cestovní řetězec domov – práce – nakupování – domov.

Socioekonomické skupiny obyvatel byly propojeny s účely cest do jednotlivých poptávkových vrstev. Např. vrstva „EA\_HW“ znamená cesty do práce ekonomicky aktivních obyvatel. Při tomto spojení byly vyloučeny poptávkové vrstvy, které nedávají logický smysl (např. ekonomicky neaktivní nepodnikají cesty do práce).

Tabulka 6 Přehled poptávkových vrstev v dopravním modelu Ústí nad Labem

Číslo	Označení	Popis
1	EA_HW	Cesty ekonomicky aktivních obyvatel domov – práce
2	EA_WH	Cesty ekonomicky aktivních obyvatel práce – domov
3	EA_WS	Cesty ekonomicky aktivních obyvatel práce – nakupování
4	EA_SH	Cesty ekonomicky aktivních obyvatel nakupování – domov
5	NEA_HS	Cesty ekonomicky neaktivních obyvatel domov – nakupování
6	NEA_SH	Cesty ekonomicky neaktivních obyvatel nakupování – domov
7	STUD_HSCh	Cesty žáků a studentů do škol
8	STUD_SchH	Cesty žáků a studentů ze škol
9	O	Ostatní

Vlastní výpočet matic přepravních vztahů proběhl s pomocí gravitačního modelu distribuce cest. Následovalo modelování dělby přepravní práce, kde se matice přepravních vztahů

pro dopravu celkem, které byly gravitačními modely vypočítány pro každou poptávkovou vrstvu, rozdělí do matic automobilové, veřejné a cyklistické dopravy. K tomu se používá tzv. multinominální logitový model, kdy je pro každý mód definována funkce užitku a následně je počítána pravděpodobnost využití příslušného dopravního módu. Celkem byly modelovány tyto časové periody: 24 hodin, ranní a odpolední dopravní špička.

### **7.3.2 Model poptávky v nákladní dopravě**

V nákladní dopravě je doporučováno, aby poptávková matice byla převzata z přepravních průzkumů (Ondráčková, et al., 2017). Taková data ale většinou nejsou k dispozici, což je i případ města Ústí nad Labem. Pokud taková data nejsou k dispozici v dostatečné kvalitě, je nutné zpracovat čtyřstupňový model, dle postupu obdobného jako v osobní dopravě. Plně čtyřstupňový model však může vykazovat podstatně vyšší odchylky než u modelů osobní dopravy, vzhledem k obtížnějšímu zobecnění tvorby cest a distribuce cest.

### **7.3.3 Model externí dopravy**

Externí dopravu v modelu představují cesty, které:

- mají zdroj mimo modelové území a cíl v modelovém území (cílová doprava),
- mají cíl mimo modelové území a zdroj v modelovém území (zdrojová doprava),
- mají zdroj i cíl mimo modelové území a modelovým územím pouze projíždí (tranzitní doprava).

Podkladem pro model externí dopravy byly profilové i směrové dopravní průzkumy. Výsledky sčítání dopravy (směrově rozlišené) jsou do modelu zahrnuty formou tzv. produkce externích zón, tedy počet cest, které vjíždí do modelového území (cílová doprava) a počet cest, které z něj vyjíždí (zdrojová doprava). Třetí případ externí dopravy – tedy tranzitní doprava – se nemodeluje, nýbrž je převzata ze směrových dopravních průzkumů proběhlých v rámci průzkumových prací na projektu.

### **7.3.4 Výsledné matice dopravní poptávky**

Interní i externí doprava byla zpracována do poptávkových matic automobilové a silniční nákladní dopravy. Modelové intenzity dopravy byly vypočteny procesem zatěžování – přidělení matic dopravních vztahů na modelovou dopravní síť.

## 7.4 MODEL DOPRAVNÍ NABÍDKY

Dopravní nabídku v modelu představuje modelová dopravní síť, která zahrnuje silnice, železnice i komunikace pro cyklisty a pěší. Dále zahrnuje křižovatky, kde je na vybraných křižovatkách nastaveno zdržení (časová penalizace) na jednotlivých křižovatkových pohybech (zohlednění vyššího zdržení na podřazených pohybech, kdy musí vozidla dávat přednost v jízdě). Model dopravní nabídky dále obsahuje linky veřejné hromadné dopravy i vlakové dopravy a jejich jízdní řády.

Modelová dopravní síť byla vytvořena importem digitalizované sítě Global Network do software pro dopravní modelování PTV Vision, ve kterém je celý model vytvořen.

## 7.5 INTERAKCE MODELU NABÍDKY A POPTÁVKY – ZATĚŽOVÁNÍ SÍŤE

### 7.5.1 *Privátní doprava*

Mezi privátní dopravu řadíme dopravu automobilovou a silniční nákladní dopravu. Zatěžování této dopravy bylo provedeno způsobem „Equilibrium“, tedy rovnovážným zatěžováním, kde je pro každý dopravní vztah hledána časově nejkratší trasa, na kterou se tento vztah přidělí. Při rovnovážném zatěžování jsou matice přepravních vztahů přidělovány na modelovou dopravní síť, na trasy s nejkratším cestovním časem, nejnižšími náklady nebo s nejnižší hodnotou kombinací těchto faktorů. Čas je dán funkcí, která v sobě obsahuje rovněž parametr přiděleného dopravního objemu ( $v$ ) a kapacity úseku ( $c$ ). Pro výpočty modelových intenzit byla použita funkce BPR (zkr. Bureau of Public Road) vyvinuta pro tyto účely v 70. letech v USA:

$$t_v = t_0 \cdot \left( 1 + \chi \cdot \left( \frac{v_i}{lan \cdot c} \right)^n \right)$$

- $t_v$  reálný čas průjezdu úsekem  $u$  (min)
- $t_0$  volný průjezd úsekem  $u$  (min)
- $\chi$  proměnný parametr
- $v_i$  objem dopravy přidělený na úsek  $u$  při  $i$ -té iteraci zatěžování
- $lan$  počet pruhů na úseku  $u$
- $c$  kapacita úseku  $u$  připadající na jeden jízdní pruh
- $n$  proměnný parametr

Proměnné této funkce mají vliv na výsledný cestovní čas všech cest v modelu a na plynulost dopravního proudu. Čím vyšší je exponent  $n$ , tím strmější je nárůst cestovního času (zpomalení dopravního proudu) při přibližování se ke kapacitě daného úseku.

### 7.5.2 Veřejná doprava

Výpočty cestujících ve veřejné dopravě byly provedeny s pomocí procedury přiřazení cestujících na síť, založené na jízdních řádech (timetable-based procedure). Tato metoda uvažuje přesné jízdní řády, a proto je zvláště vhodná pro modelování venkovských oblastí nebo železničních sítí. Metoda může být použita tehdy, pokud jsou k dispozici plány sítě linek hromadné dopravy a detailní jízdní řády. Uvažuje s koordinací jízdních řádů, a proto vykazuje velmi přesné výsledné výstupy výpočtů.

## 7.6 KALIBRACE MODELU

Pro porovnání modelových intenzit a intenzit z průzkumů byla využita GEH statistika, která je obvykle využívána při testu dobré shody. GEH statistika ověřuje, zdali má náhodná veličina nějaké určité předem dané rozdělení. Statistika zahrnuje jak relativní, tak absolutní chybu a je tedy vhodná pro vyjádření shody modelu a reality.

Vztah určující výsledky statistiky GEH je:

$$GEH = \sqrt{\frac{(M - C)^2}{(M + C)/2}}$$

kde  $M$  je intenzita spočítaná v modelu a  $C$  je intenzita empiricky získaná v terénu.

## 7.7 SCÉNÁŘE VÝVOJE DOPRAVY

Po vytvoření modelu současného stavu dopravy následovalo modelování dopadů výhledových scénářů na dopravní toky. Byly modelovány tyto scénáře:

- rok 2025
- rok 2030
- rok 2040 bez železniční infrastruktury
- rok 2040 s novou železniční infrastrukturou

### 7.7.1 Rok 2025

Byly zhodnoceny všechny relevantní územní studie, které byly vypracovány pro lokality ve městě Ústí nad Labem, kde se předpokládá změna využití území na plochy, kde je předpoklad generované dopravy, tedy zejména plochy pro bydlení a komerční smíšené. Předpokládané objemy generované dopravy byly odhadnuty z počtů plánovaných domů a bytů na rozvojových lokalitách.

Nejvyšší nárůsty vlivem realizace územních studií vychází pro části Skorotice, Habrovice a Dobětice. Tyto nárůsty ukazuje obrázek 8 v příloze – rozdílový kartogram dopravy, oproti současnému stavu. Nárůsty jsou znázorněny červeně, poklesy zeleně.

### 7.7.2 Rok 2030

Páteřní cyklistickou trasou v Ústí nad Labem je Labská stezka vedená po pravém břehu Labe. Na levém břehu řeky Labe je navržena souběžná cyklistická trasa. Dále je navržena lávka pro cyklisty i pěší, která propojí městské centrum s Labskou stezkou. Jako poslední část skeletu cyklistických tras je navržena stezka po levém břehu Bíliny z Trmic.

V tomto scénáři se projevila demografická prognóza pro rok 2030, kde vychází mírný pokles oproti současnému stavu, jako výsledek trendů úmrtnosti, porodnosti a migrace.

### 7.7.3 Rok 2040 bez nové infrastruktury

Tento scénář nepočítá s realizací nové infrastruktury pro motorovou dopravu. Promítla se zde některá opatření pro podporu nemotorové dopravy, zejména realizace lávky, která propojí městské centrum s Labskou stezkou, cyklostezka podél Bíliny včetně realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezera Milada.

#### 7.7.4 Rok 2040 s novou železniční infrastrukturou

V železnici se do tohoto scénáře promítla zejména plánovaná vysokorychlostní trať Praha – Drážďany, ve variantě přes Ústí nad Labem. V zájmu maximálního využití tratě pro některé její úseky byl navržen smíšený provoz osobní a nákladní dopravy. To se týká především přeshraničního tunelu pod Krušnými horami, kde se počítá s rychlostí 120 kilometrů v hodině pro nákladní vlaky a až 230 kilometrů v hodině pro vlaky osobní. Mezi Prahou a Ústím nad Labem se pak počítá s rychlostí až 350 kilometrů v hodině.

Současně se počítá s vybudováním přestupního terminálu na veřejnou hromadnou dopravu v prostoru Západního nádraží, kam bude přesunuto současné hlavní nádraží v centru města. V tomto scénáři dopravního modelu byly upraveny trasy linek MHD tak aby obsluhovaly Západní nádraží. Model veřejné dopravy je v tomto scénáři jen přibližný, neboť budoucí jízdní řády MHD ve vazbě na změny vlivem realizace VRT nejsou (a ani nemohou být) známy.

Změny vlivem plánované realizace VRT se v modelu dopravy promítly pouze v jeho externí části – tedy změny ve zdrojové, cílové a tranzitní dopravě. Vzhledem k ovlivnění rozsáhlého území nemůže model komplexně postihnout změny v dopravě vlivem realizace VRT. To je úkol Studie proveditelnosti, kterou v současné době zpracovává Centrum pro efektivní dopravu, o.p.s. pro Správu železnic.

V oblasti silniční dopravy se do tohoto scénáře promítly tyto změny: tunel pod ulicí Sociální péče, propojení ulice U Trati se silnicí II/613 (Žižkova) a realizace obchvatu města, v částečném provedení (pouze jeho jižní část). Další části plánovaného obchvatu, tj. most přes Západní nádraží a tunel pod Střížovickým vrchem byly v územním plánu zrušeny, proto nejsou v dopravním modelu zahrnuty. Dle dokumentace k územnímu plánu byla zrušena i přeložka silnice II/528 - obchvat Strážky.

Obchvat města navržený v územním plánu je zobrazen na následujícím obrázku. Červenou linkou je vyznačena zrušená část, fialovou linkou je vyznačena platná část obchvatu (formou územních rezerv).





Obrázek 29 Obchvat města dle územního plánu (zdroj: CDV, ÚP Ústí nad Labem)

### Další změny v dopravě, promítnuté do modelu:

Do modelu byly po konzultaci se zadavatelem, promítnuty ta opatření z PUMM, která lze do dopravního modelu zahrnout. Jedná se zejména o:

- snížení rychlosti na vybraných komunikacích hlavně v centru města,
- trolejbusové tratě v ulicích Výstupní a Štefánikova,
- opatření na podporu nemotorové dopravy,
- předpokládané navýšení kapacity překladiště v Krásném Březně, který přinese zvýšení objemů nákladní přepravy.

## 7.8 VÝSLEDKY MODELOVÁNÍ

V této kapitole jsou přehledně uvedeny výstupy z dopravního modelu – modelové intenzity osobní i nákladní dopravy na průměrný den na vybraných úsecích modelové silniční sítě ve městě Ústí nad Labem. Intenzity jsou zpracovány pro současný stav, a pro prognostické scénáře, definované v předchozí kapitole. Vybrané grafické výstupy – zátěžové kartogramy – jsou v přílohách této zprávy. Kompletní kartogramy byly odevzdány zadavateli samostatně.

### 7.8.1 Současný stav dopravy

V následující tabulce jsou shrnuty intenzity dopravy pro jednotlivé dopravní módy na významných komunikacích města Ústí nad Labem v časovém úseku za 24 hodin.

Tabulka 7 Intenzity dopravy na významných komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV)

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	Bělehradská	6 800	900	38	92	9 930	240
2	Klíšská	7 410	1 410	0	249	5 820	160
3	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 820	400	71	0	11 100	140
4	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 460	540	71	152	12 040	190
5	Most Edvarda Beneše	16 420	1 000	158	275	15 280	470
6	Okružní	5 260	1 620	0	73	1 200	50
7	Opletalova (Neštěmice)	11 310	2 350	0	0	0	20
8	Pražská	7 300	3 440	0	55	770	20
9	Přístavní (centrum)	15 950	3 030	6	55	700	30
10	Přístavní (Krásné Březno)	11 960	1 970	0	66	1 830	70
11	Sociální péče	10 000	1 680	0	181	8 890	210
12	Velká Hradební	12 150	860	0	0	1 060	210
13	Všebořická	8 620	750	32	281	9 980	160
14	Výstupní	7 800	550	0	129	3 610	140
15	Železničářská	6 390	860	0	201	3 470	30
16	Žižkova	10 900	2 110	12	108	2 110	100

\* včetně dodávek.

## 7.8.2 Výhledový stav

V následujících tabulkách jsou shrnuty výhledové intenzity dopravy v návrhových horizontech rok 2025, 2030 a 2040 (ve variantách s VRT a bez VRT) pro jednotlivé dopravní módy na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem v časovém úseku za 24 hodin, vzešlé z dopravního modelu.

Tabulka 8 Výhledové intenzity dopravy v roce 2025 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV)

Ozn.	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	Bělehradská	6 830	880	38	92	10 110	230
2	Klíšská	7 390	1 410	0	249	5 830	160
3	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 850	400	71	0	11 160	130
4	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 500	520	71	152	12 090	190
5	Most Edvarda Beneše	16 500	990	158	275	15 470	470
6	Okružní	5 270	1 630	0	73	1 230	50
7	Opletalova (Neštěmice)	11 280	2 340	0	0	0	20
8	Pražská	7 310	3 440	0	55	770	20
9	Přístavní (centrum)	16 000	3 000	6	55	700	30
10	Přístavní (Krásné Březno)	11 920	1 950	0	66	1 840	70
11	Sociální péče	10 030	1 680	0	181	9 120	210
12	Velká Hradební	12 120	860	0	0	1 060	200
13	Všebořická	8 580	760	32	281	9 900	160
14	Výstupní	7 740	550	0	129	3 570	140
15	Železničářská	6 430	850	0	201	3 500	30
16	Žižkova	10 930	2 110	12	108	2 170	100

\* včetně dodávek.

**Tabulka 9 Výhledové intenzity dopravy v roce 2030 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV)**

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	Bělehradská	6 990	940	38	92	10 170	240
2	Klíšská	6 980	1 330	0	249	5 840	160
3	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 560	300	71	0	11 080	130
4	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 550	450	71	152	12 020	190
5	Most Edvarda Beneše	16 550	990	158	275	12 910	140
6	Okružní	5 400	1 610	0	73	1 260	50
7	Opletalova (Neštěmice)	11 230	2 360	0	0	0	10
8	Pražská	7 330	3 440	0	55	770	20
9	Přístavní (centrum)	16 360	3 070	6	55	780	90
10	Přístavní (Krásné Březno)	11 860	1 960	0	66	1 850	70
11	Sociální péče	10 020	1 690	0	181	9 080	210
12	Velká Hradební	11 460	810	0	0	1 060	170
13	Všebořická	8 640	720	32	281	9 800	150
14	Výstupní	7 760	560	0	129	3 550	140
15	Železničářská	6 490	780	0	201	3 430	20
16	Žižkova	10 920	2 120	12	108	2 210	110

\* včetně dodávek.

**Tabulka 10** Výhledové intenzity dopravy v roce 2040 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem (za 24 hodin), ve variantě bez nové dopravní infrastruktury (zdroj: dopravní model CDV)

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	Bělehradská	7 030	920	38	92	10 210	240
2	Klíšská	6 970	1 300	0	249	5 840	160
3	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 500	330	71	0	10 940	130
4	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 480	510	71	152	11 810	190
5	Most Edvarda Beneše	16 520	980	158	275	13 000	140
6	Okružní	5 400	1 640	0	73	1 320	50
7	Opletalova (Neštěmice)	11 170	2 360	0	0	0	10
8	Pražská	7 360	3 440	0	55	760	20
9	Přístavní (centrum)	16 370	3 070	6	55	770	90
10	Přístavní (Krásné Březno)	11 760	1 980	0	66	1 880	70
11	Sociální péče	9 950	1 690	0	181	8 960	200
12	Velká Hradební	11 400	810	0	0	1 060	170
13	Všebořická	8 610	760	32	281	9 520	150
14	Výstupní	7 660	560	0	129	3 480	140
15	Železničářská	6 470	780	0	201	3 390	20
16	Žižkova	10 940	2 120	12	108	2 300	110

\* včetně dodávek.

**Tabulka 11** Výhledové intenzity dopravy v roce 2040 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem (za 24 hodin), ve variantě s novou dopravní infrastrukturou (zdroj: dopravní model CDV)

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
1	_PLÁN: most přes Labe (jižně od centra)	10 170	2 110	0	0	120	0
2	_PLÁN: most přes Labe (východně od centra)	8 710	2 040	0	0	710	80
3	_PLÁN: propojení ul. U trati a Žižkova	8 540	1 440	0	0	0	0
4	_PLÁN: tunel pod Ořechovkou	6 420	1 150	0	0	0	0
5	_PLÁN: tunel pod Střekovem	6 130	1 830	0	0	0	0
6	_PLÁN: tunel pod ul. Sociální péče	6 830	1 840	0	0	0	0
7	Bělehradská	6 960	1 420	38	92	10 820	240
8	Klíšská	6 670	1 460	0	249	6 270	150
9	Masarykova (úsek Štefánikova – Stará)	5 040	410	71	0	12 440	130
10	Masarykova (úsek Všebořická – Štefánikova)	8 430	620	71	152	12 590	190
11	Most Edvarda Beneše	11 940	600	158	275	12 820	130
12	Okružní	4 770	1 670	0	73	1 490	50
13	Opletalova (Neštěmice)	10 860	2 720	0	0	0	10
14	Pražská	6 090	3 170	0	55	760	20

Označení	Popis úseku	intenzita osobní dopravy*	intenzita nákladní dopravy	Autobusy regionální	Autobusy městské	Cestující VHD	Cyklisté
15	Přístavní (centrum)	11 330	1 970	6	55	780	20
16	Přístavní (Krásné Březno)	6 530	1 200	0	66	1 870	10
17	Sociální péče	4 200	290	0	181	9 640	200
18	Velká Hradební	10 090	790	0	0	1 150	160
19	Všebořická	8 520	840	32	281	9 980	150
20	Výstupní	7 390	810	0	129	3 610	130
21	Železničářská	3 520	410	0	201	3 470	20
22	Žižkova	8 390	1 620	12	108	2 110	40

\* včetně dodávek.

## 7.9 SHRNUÍ

V rámci projektu byl vytvořen model dopravy města Ústí nad Labem, který obsahuje scénář současného stavu dopravy, kalibrovaný na výsledky aktuálních dopravních průzkumů, a prognostické scénáře, pro roky 2025, 2030, 2040 bez nové infrastruktury a 2040 s novou infrastrukturou. Prognózy vycházejí zejména z prognózy demografie, územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů města Ústí nad Labem (Magistrát města Ústí nad Labem, 2018).

Ve scénářích bez nové infrastruktury je patrný mírný nárůst dopravy v lokalitách, kde je dle územně plánovacích podkladů plánován jejich extenzivní rozvoj. Celkový demografický trend ale vykazuje mírný pokles, což se projevilo i v demografické prognóze a následně v prognóze dopravy.

V případě realizace by nejvyšší dopravní význam měl plánovaný obchvat města ve své jižní, jihozápadní a jihovýchodní části, který je dle platného územního plánu města veden jako rezerva. Obchvat má potenciál zklidnit městské centrum, zejména ulici Přístavní, Žižkova, Velké Hradební, most Edvarda Beneše a další. Velký význam má i plánovaný tunel pod ulicí Sociální péče a propojení ulic Žižkova a U Trati.

Z železniční plánované infrastruktury má nejvyšší význam přesun současného hlavního nádraží do prostoru západního nádraží, spolu s realizací vysokorychlostní železniční tratě Praha – Drážďany ve variantě přes Ústí nad Labem. Její význam je strategický s celostátními dopady na přepravní proudy, které ale nemůže model města Ústí nad Labem plně postihnout. Lze předpokládat, spolu s nárůstem cestujících, jejich úbytek na stávajících železničních tratích. Rovněž lze očekávat snížení až stagnaci (čili nezvyšování) intenzit dopravy na stávající dálnici D8, v případě realizace VRT, z důvodu změny dělby přepravní práce ve prospěch železniční dopravy.

Z nemotorové dopravy má nejvyšší význam plánovaná lávka, která vhodně propojí městské centrum s Labskou stezkou. Lávka přinese lepší možnosti pro cyklistickou dopravu vzhledem k samostatnému provozu, bez interakce s motorovou dopravou, jak je tomu v současnosti. Je nutné dobudování a propojení páteřní sítě cyklistické infrastruktury, včetně cyklostezky podél Bíliny, k jezeru Milada, vybudování cyklostezky na levém břehu řeky Labe a úplné oddělení Labské cyklostezky od silničního provozu.

Model dopravy byl zpracován v software PTV Vision a je v této formě předán zadavateli. Zadavatel bude tedy modelem disponovat, což mu umožní hodnotit dopady jakýchkoli změn v dopravní infrastruktuře, vedení linek VHD i změn v územně plánovacích podkladech.

Výstupy modelu jsou kartogramy dopravních zátěží, které má jako samostatný výstup k dispozici zadavatel.



V [příloze 2](#) jsou přiloženy kartogramy a rozdílové kartogramy individuální automobilové dopravy, veřejné hromadné dopravy a cyklistické dopravy pro současnost a jednotlivá návrhová období.

## 8 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – EMISE Z DOPRAVY

### 8.1 ZÁKLADNÍ INFORMACE

Modelové výpočty emisních toků pro město Ústí nad Labem, pro stávající stav roku 2018 a návrhové scénáře roku 2025, 2030, 2040 varianta A a varianta B, byly provedeny ze silniční dopravy na základě zde popsaného dopravního modelu. Z hlediska negativních dopadů na zdraví obyvatel z dopravy byly pro studii vybrány tyto škodlivé látky:

- NO<sub>x</sub>,
- PM<sub>10</sub>,
- PM<sub>2,5</sub>
- benzen.

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, stanovuje imisní limity znečišťujících látek, které mají negativní dopad na lidské zdraví a ekosystémy. Proto je potřeba tyto škodlivé látky sledovat a minimalizovat jejich množství v ovzduší.

### 8.2 VLIV VYBRANÝCH MODELOVANÝCH LÁTEK NA ZDRAVÍ OBYVATELSTVA

#### 8.2.1 Oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>)

Podle (Špička, 2011) emise oxidů dusíku jsou spojeny zejména se spalováním fosilních paliv, ale i biomasy. Primárním zdrojem produkujícím cca 35 % antropogenních emisí NO<sub>x</sub> jsou i přes využívání katalyzátorů motorová vozidla, v kterých vznikají za vysokých teplot spalováním směsi paliva a vzduchu oxidací vzdušného dusíku kyslíkem. Diesellové motory produkují více NO<sub>x</sub>, protože je při spalování přebytek kyslíku a dochází tak k výraznější oxidaci dusíku ve srovnání s benzínovými motory. Mezi další možné antropogenní zdroje úniků oxidů dusíku je nutné zařadit veškeré chemické procesy, kde jsou tyto oxidy přítomny a kde může k jejich úniku dojít, například výroba kyseliny dusičné. Oxid dusičitý společně s kyslíkem a těžkými organickými látkami (VOC) přispívá k tvorbě přízemního ozonu a vzniku tzv. fotochemického smogu a je společně s oxidy síry součástí kyselých dešťů. NO<sub>x</sub> má také zásadní negativní vliv na vegetaci a ekosystémy.

#### 8.2.2 Prachové částice (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>)

Podle (Špička, 2011) se krátkodobé zvýšení denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> se podílí na nárůstu celkové nemocnosti i úmrtnosti, zejména na onemocnění srdce a cév, na zvýšení počtu osob hospitalizovaných pro onemocnění dýchacího ústrojí, zvýšení kojenecké úmrtnosti, zvýšení výskytu kašle a ztíženého dýchání – zejména u astmatiků

a na změnách plicních funkcí při spirometrickém vyšetření. Dlouhodobě zvýšené koncentrace mohou mít za následek snížení plicních funkcí u dětí i dospělých, zvýšení nemocnosti na onemocnění dýchacího ústrojí, výskyt symptomů chronického zánětu průdušek a zkrácení délky života zejména z důvodu vyšší úmrtnosti na choroby srdce a cév zvláště u starých a nemocných osob, a pravděpodobně i na rakovinu plic. Tyto účinky bývají uváděny i u průměrných ročních koncentrací  $PM_{10}$  nižších než  $30 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Při chronické expozici jemným suspendovaným částicím frakce  $PM_{2,5}$  se redukce očekávané délky života začíná projevovat již od průměrných ročních koncentrací  $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  (SZÚ, 2010). Výstupy z emisního modelu pak vstupují do modelu rozptylu škodlivin, jehož výsledky jsou popsány v samostatné kapitole. V současné době jsou větším problémem částice  $2,5 \mu\text{m}$  a menší, protože pronikají hlouběji do plic a mají závažnější zdravotní dopady. Navíc díky přímému vstřikování prakticky větší částice jak  $2,5 \mu\text{m}$  nevznikají, a pokud ano, jsou zachyceny katalyzátory. U menších částic je funkce katalyzátorů problematická. Dalším negativním efektem částic  $PM_{2,5}$  a menších je, že se na ně váže B(a)P. Dnes, díky technologiím použitým v automobilech jsou největším problémem částice  $1 \mu\text{m}$  a menší. V produkci PM byly dominantní dieselové motory, ale v současné době se díky pokročilejším technologiím a filtrům pevných částic produkce PM z dieselových motorů snižuje. Naopak u benzinových motorů produkce díky stále rozšířenějšímu přímému vstřikování méně narůstá.

### 8.2.3 Benzen ( $C_6H_6$ )

Podle (Špička, 2011) jsou hlavním zdrojem emisí benzenu do atmosféry výfukové plyny automobilů, dále emise způsobené těkáním benzínu z palivové nádrže nebo během manipulace, distribuce a skladování pohonných hmot. Více benzenu je produkováno benzinovými motory, protože palivo obsahuje více této látky. Benzen je těkavou látkou, takže se z benzinových nádrží odpařuje i při stání vozidla. Značné koncentrace benzenu se vyskytují také v cigaretovém kouři. Benzen může vstupovat do těla převážně inhalačně nebo orálně, jelikož benzen se rychle odpařuje a průnik kůží je tak významně nižší (22–36 %). Po expozici se benzen distribuje do celého těla. Nejvyšší koncentrace se nacházejí v kostní dřeni, v orgánech s vysokým zásobením krví (játra, ledviny) a v tkáních s vysokým obsahem tuků (mozek). Benzen má nízkou akutní toxicitu, která je způsobena přímo benzenem. Příčinou chronické toxicity jsou spíše jeho metabolity, které mají hematotoxické, genotoxické, imunotoxické a karcinogenní účinky. Benzen primárně poškozuje centrální nervovou soustavu, imunitní systém a červené i bílé krvinky a krevní destičky a může způsobit anemii. Byly popsány nádory jater, prsu, nosní dutiny a leukémie. Benzen je z hlediska klasifikace karcinogenity zařazen do skupiny 1 dle IARC resp. skupina A dle US EPA, tedy v obou případech je to prokázaný karcinogen pro člověka (IARC, 2010, US EPA, 2010).

## 8.3 METODIKA EMISNÍHO MODELOVÁNÍ

Emisní modelování silniční dopravy bylo provedeno na základě dopravních modelů vytvořených CDV v říjnu 2019. Z dopravního modelu byly použity údaje o dopravním proudu, tj. průměrné denní intenzity, kapacitně závislé rychlosti, plynulosti provozu, sklonu komunikace, rozlišené pro osobní vozidla (OV), lehká nákladní vozidla (LNV), těžká nákladní vozidla (TNV) a autobusy (BUS). Pro výpočet emisních toků u motorových vozidel byl použit program MEFA 13 (dle metodického pokynu MŽP pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Program MEFA vychází ze střeoevropských průměrných hodnot emisních faktorů motorových vozidel (vydaných MŽP ČR), programové databáze modelu HBEFA a dalších zahraničních metodik (např. CORINAIR, COPERT).

Z prostředí GIS byly tedy exportovány údaje o provozu pro jednotlivé úseky:

*Podélný sklon komunikace* – je generován na základě digitálního modelu reliéfu 5G (DMR) od ČÚZK. Z DMR je analýzou v GIS získána informace o nadmořské výšce počátku a konce úseku a poté vypočten jeho procentuální podélný sklon. Díky modelovým nepřesnostem se stává, že některé hodnoty sklonu jsou nereálně vysoké nebo nízké. Extrémní hodnoty proto byly vyhlazeny za účelem zvýšení přesnosti.

*Plynulost* – představuje veličinu, která zohledňuje vliv jízdního režimu. Vyjadřuje se obvykle pomocí stupně úrovně kvality dopravy. Pro určení plynulosti byl využit poměr kapacity komunikace a dopravní intenzity a následně byl stupeň úrovně kvality dopravy převeden na stupnici používanou programem MEFA (EDIP, 2009).

*Kapacitně závislá rychlost* – je generována dopravním modelem v závislosti na kapacitě komunikace a reálných dopravních intenzit.

### 8.3.1 Dynamická skladba vozového parku

Pro stanovení dynamické skladby vozového parku (VP) byly použity informace z analýz vozového parku na základě sčítání dopravy v roce 2015 dle ATEM (Karel, 2016). Pro modelové účely byl vybrán profil Česká Lípa – 1/9, který je v této metodice doporučen pro okresní města. Pro stanovení skladby autobusů byly použity údaje z analýzy o vozovém parku dopravců v regionu a Dopravního podniku města Ústí nad Labem. Skladby autobusů v návrhových scénářích také zohledňují Návrhovou část SUMF (květen 2019), kde se předpokládá v nejbližším období nákup autobusů s pohonem na CNG, v horizontu 10 let také možnost využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD.

Dynamická skladba byla dále upravena podle dlouhodobých poznatků z emisních měření, ze srovnatelných zahraničních metodik i z aktuálních poznatků z měření emisí přímo v dopravním provozu (Karel, 2017):

- malá část automobilů zcela neplní emisní předpisy z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla (např. nefunkční katalyzátor či filtr částic). Těmto automobilům byla přiřazena kategorie „před EURO“, jejich podíl byl shodně se studií ŘSD [3.] uvažován ve výši 2 %, a to pro všechny kategorie vozidel
- část vozidel v zastoupení emisních předpisů EURO 4–6 produkuje v reálném provozu na komunikaci vyšší množství emisí. V souladu s metodikou MŽP (Máca, 2014) byly těmto vozidlům přiřazeny emisní hodnoty odpovídající úrovni EURO 3. Jejich podíl je odhadnut na 30 % z celkového počtu automobilů dané emisní úrovně.

Dynamické skladby VP byly upraveny s použitím modelových grafů firmy ATEM s.r.o. (Karel, 2016) s prognózou vývoje dynamické skladby pro roky 2018, 2025, 2030 a 2040, které respektují prognózu Víze silniční dopravy v roce 2030, předpoklady Národního akčního plánu ČR a Národního plánu čisté mobility. Dále bylo také zohledněna Strategie Doprava 2050 a Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, kde jedním z prioritních cílů je přesun u městské dopravy k ekologičtějším vozidlům a palivům. Do roku 2030 by mělo dojít k 50 % snížení podílu vozidel na konvenční paliva a do roku 2050 k jejich postupnému vyřazení z měst.

Dynamická skladba vozového parku pro město Ústí nad Labem byla rozdělena na kategorie osobních vozidel – kategorie M1 (OV), lehkých nákladních automobilů – kategorie N1 (LNV), těžkých nákladních automobilů – kategorie N2, N3 (TNV) a autobusů – kategorie M2, M3 (BUS), dále byla rozdělena podle typu paliva a Euro norem. Dynamická skladba pro vstup do MEFY byla dále upravena pro paliva LPG a CNG z důvodu nemožnosti zadat u těchto paliv Euro 5 a 6 u OV do programu MEFA a CNG u autobusů lze zadat pouze Euro 3. V následujících tabulkách je zobrazena dynamická skladba vozového parku pro roky 2018, 2025, 2030 a 2040.

Tabulka 12 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2018 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,6325	1,9066	3,8634	7,1517	11,1176	13,1029	11,1176
	nafta	1,5382	1,7965	3,6402	6,7386	10,4753	12,3459	10,4753
	LPG	0,0258	0,0853	0,1728	0,1845	0,7102	0,8371	0,7102
	CNG	0,0000	0,0000	0,0387	0,0252	0,0969	0,1141	0,0969
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,3802	0,4537	0,9193	1,6833	2,6743	3,1518	2,6743
	nafta	2,8180	3,3463	6,7807	12,4167	19,7257	23,2482	19,7257
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	3,2000	1,8000	4,2000	12,6000	21,1000	25,2000	31,9000
Autobusy (BUS MHD)	nafta	0,0000	11,8421	0,0000	11,8421	3,9474	21,0526	1,3158
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	2,6316	1,3158	46,0526
Autobusy (BUS PHD)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000

Tabulka 13 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2025 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,1223	0,3010	0,4516	1,6738	3,7723	10,1988	31,4667
	nafta	1,0575	0,2837	0,4255	1,5771	3,5171	9,6053	29,6489
	LPG	0,0177	0,0135	0,0202	0,0432	0,2822	0,6563	2,0102
	CNG	0,0000	0,0000	0,0070	0,0059	0,0385	0,1500	1,6500
	elektro					-2,0000		
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2626	0,0716	0,1074	0,3940	1,0625	2,4713	7,5691
	nafta	1,9374	0,5284	0,7926	2,9060	7,8375	18,2287	55,8309
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	2,4000	0,4000	0,6000	2,4000	5,7000	8,1000	80,4000
Autobusy (BUS MHD)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	10,0000
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	90,0000
Autobusy (BUS PHD)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	76,0000
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	24,0000

Pro výhledový rok 2025 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí ponížěn o 2 % u OV.

Tabulka 14 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2030 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	0,9693	0,1505	0,2258	0,6340	1,4393	4,5147	40,4124
	nafta	0,9133	0,1418	0,2127	0,5974	1,3562	4,2394	38,0154
	LPG	0,0153	0,0067	0,0101	0,0164	0,0920	0,3044	2,0332
	CNG	0,0000	0,0000	0,0044	0,0022	0,0125	0,5415	3,1365
	elektro					-4,8000		
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2268	0,0358	0,0537	0,1492	0,3462	1,1461	9,9807
	nafta	1,6732	0,2642	0,3963	1,1008	2,5538	8,4539	73,6193
	elektro					-0,8000		
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	2,4000	0,4000	0,5000	0,9000	1,5000	3,8000	90,5000
Autobusy (BUS MHD)	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000
	elektro / vodík					-10,0000		
Autobusy (BUS PHD)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	50,0000
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	50,0000

Pro výhledový rok 2030 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí snížen o 4,8 % u OV, o 0,8 % u LNV a o 10 % u BUS MHD.



Tabulka 15 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2040 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	0,8673	0,0100	0,0401	0,1014	0,1489	0,4467	46,6688
	nafta	0,8172	0,0095	0,0378	0,0956	0,1403	0,4209	43,8934
	LPG	0,0137	0,0004	0,0018	0,0026	0,0095	0,0285	1,3400
	CNG	0,0000	0,0000	0,0022	0,0004	0,0013	0,0039	4,9000
	elektro					-12,0000		
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2030	0,0024	0,0096	0,0239	0,0358	0,1074	11,5566
	nafta	1,4970	0,0176	0,0704	0,1761	0,2642	0,7926	85,2434
	elektro					-8,0000		
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	1,8000	0,0200	0,0300	0,0500	0,2000	0,4000	97,5000
Autobusy (BUS MHD)	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000
	elektro / vodík					-70,0000		
Autobusy (BUS PHD)	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	100,0000
	elektro / vodík					-25,0000		

Pro výhledový rok 2040 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí snížen o 12 % u OV, o 8 % u LNV, o 70 % u BUS MHD a o 25 % u BUS PHD.

Samostatně byla modelována dynamická skladba vozového parku pro dálnici D8. Pro stanovení této skladby byla použita softwarová aplikace Vozový park 2015, která byla vytvořena jako výsledek projektu Technologické agentury ČR č. TA04021566 – Doplnění chybějících dat o dynamické skladbě vozového parku pro účely výpočtu emisí z automobilové dopravy. V aplikaci byl vybrán profil D8 Trmice se zohledněním podílu tranzitní dopravy. Výstupem aplikace byla dynamická skladba vozového parku pro rok 2015 (ATEM, 2017).

Dynamická skladba byla upravena podle dlouhodobých poznatků z emisních měření, ze srovnatelných zahraničních metodik i z aktuálních poznatků z měření emisí přímo v dopravním provozu (Karel, 2017):

- malá část automobilů zcela neplní emisní předpisy z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla (např. nefunkční katalyzátor či filtr částic). Těmto automobilům byla přiřazena kategorie „před EURO“, jejich podíl byl shodně se studií ŘSD [3.] uvažován ve výši 2 %, a to pro všechny kategorie vozidel
- část vozidel v zastoupení emisních předpisů EURO 4–6 produkuje v reálném provozu na komunikaci vyšší množství emisí. V souladu s metodikou MŽP (Máca, 2014) byly těmto vozidlům přiřazeny emisní hodnoty odpovídající úrovni EURO 3. Jejich podíl je odhadnut na 30 % z celkového počtu automobilů dané emisní úrovně.

Dále byla dynamická skladba VP na D8 upravena s použitím modelových grafů firmy ATEM s.r.o. (Karel, 2016) s prognózou vývoje dynamické skladby pro dálnici pro roky 2018, 2025, 2030 a 2040, které respektují prognózu Víze silniční dopravy v roce 2030, předpoklady Národního akčního plánu ČR a Národního plánu čisté mobility. V následující tabulce je zobrazena dynamická skladba VP pro D8 pro rok 2018, 2025, 2030 a 2040.

Tabulka 16 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2018 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,1662	1,4718	2,1942	3,4630	4,1069	7,0105	8,6474
	nafta	1,3655	0,7434	1,6032	6,6636	12,4894	19,6020	21,8730
	LPG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	2,0449	2,4101	2,0449
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,3461	0,4079	0,3461
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2296	0,2014	0,3136	0,8142	2,1351	1,7801	3,0313
	nafta	2,3021	2,0138	3,4838	9,3124	16,8523	27,6502	29,8801
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	3,2000	1,8000	4,2000	12,6000	21,1000	25,2000	31,9000
Autobusy (BUS)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	28,3667	32,4667	39,1667

Tabulka 17 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2025 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,0204	0,3364	0,3657	0,6493	1,3526	3,7560	17,5339
	nafta	1,1948	0,1699	0,2672	1,2494	3,6219	10,5387	48,7936
	LPG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,3545	1,0187	4,7268
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,1773	0,5094	2,3634
	elektro					-1,0000		
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2009	0,0460	0,0523	0,1527	0,6192	0,9571	6,7622
	nafta	2,0143	0,4603	0,5806	1,7461	4,8872	14,8657	66,6556
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	2,400	0,4000	0,6000	2,4000	5,7000	8,1000	80,4000
Autobusy (BUS)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	13,8500	86,1500

Pro výhledový rok 2025 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí snížen o 1 % u OV.

Tabulka 18 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2030 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	1,0204	0,0841	0,1463	0,1948	0,5183	1,6753	23,5813
	nafta	1,1948	0,0425	0,1069	0,3748	1,2489	4,2155	58,8888
	LPG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0478	0,1594	2,2318
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0837	0,2790	3,9056
	elektro					-2,4000		
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,2009	0,0115	0,0209	0,0458	0,2135	0,3828	8,1612
	nafta	2,0143	0,1151	0,2323	0,5238	1,6852	5,9463	80,4464
	elektro					-0,4000		
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	2,6000	0,3000	0,4000	0,9000	1,5000	3,8000	90,5000
Autobusy (BUS)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	6,6500	93,3500

Pro výhledový rok 2030 byla uvažována vozidla s elektrickým pohonem a emisní tok byl u spalovacích emisí ponížěn o 2,4 % u OV, o 0,4 % u LNV.

Tabulka 19 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2040 v % (zdroj: CDV)

Kategorie vozidel	Palivo	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Osobní vozidla (OV)	benzín	0,5831	0,0421	0,0731	0,0866	0,0485	0,1178	29,7523
	nafta	0,6827	0,0212	0,0534	0,1666	0,1484	0,4331	61,6936
	LPG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0239	0,0797	1,1159
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0956	0,3188	4,4636
	elektro					-6,0000		
Lehké nákladní vozidla (LNV)	benzín	0,1148	0,0058	0,0105	0,0204	0,0356	0,0574	8,9365
	nafta	1,1510	0,0575	0,1161	0,2328	0,2809	0,8919	88,0888
	elektro					-4,0000		
Těžká nákladní vozidla (TNV)	nafta	1,8000	0,0200	0,0300	0,0500	0,2000	0,4000	97,5000
Autobusy (BUS)	nafta	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	75,0000
	CNG	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	25,0000

## 8.4 VLIV OPATŘENÍ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Při zpracování návrhové části dokumentu dbal zpracovatel na to, aby jednotlivá opatření byla v souladu s nadřazenými dokumenty města, kraje, dopravního podniku a zároveň respektovala nadřazené strategie a plány na úrovni Evropské unie, České republiky a ostatních subjektů. Navržená opatření budou mít pozitivní vliv jak na udržitelnou mobilitu ve městě, tak i na snížení znečišťujících látek a hluku.

Konkrétní vliv na životní prostředí bude možné vyhodnotit komplexně až po realizaci a časové prodlevě všech v místě realizovaných aktivit.

K dosažení co nejvyššího snížení hluku a imisí z dopravy na území města je potřeba realizovat všechna opatření, která povedou ke snížení individuální dopravy, optimalizaci citylogistiky, a naopak využívání veřejné dopravy, jízdy na kole a pěší chůze. Velký vliv na snížení hluku bude mít také obnova vozového parku automobilů a využívání alternativních pohonů. Nemalý vliv na kvalitu životního prostředí bude mít také vhodná obnova a výsadba zeleně.

**Všechna opatření musí být realizována s ohledem na životní prostředí, jeho celkové zlepšení, s ohledem na minimalizaci negativních dopadů spojených s jejich realizací i provozem, a musí respektovat a zohledňovat zájmy ochrany přírody. V případě realizace nové dopravní a technické infrastruktury, podpory rozvoje vodní dopravy a využívání řeky Labe a jeho nábřeží je třeba respektovat limity území z hlediska ochrany přírody a krajiny (zejména ZCHÚ, lokality Natura 2000, prvky ÚSES, VKP, přírodní parky a oblasti s výskytem zvláště chráněných druhů).**

## 9 PARTICIPAČNÍ AKTIVITY

Na základě komunikační strategie, která byla pro projekt vypracována samostatně a je jednou z nedílných součástí Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem, byly v průběhu zpracovávání projektu realizovány různé druhy jednání, workshopů a brainstormingů s rozličnými skupinami zapojených stakeholderů. Participační aktivity byly ve všech fázích zpracovávaného dokumentu realizovány v souladu s platnou metodikou. Participační aktivity byly vždy postaveny na oboustranné komunikaci zpracovatelů a zapojených stakeholderů. Ti byli při každé aktivitě aktivně zapojováni a vyzýváni k vyjádření svých názorů, podnětů a připomínek k představovaným částem. Tímto přístupem se povedlo docílit co největší míry projednání všech částí projektu s různými zainteresovanými skupinami, které se ve výsledku dokázali se zpracovaným plánem ztotožnit.

V následující kapitole jsou popsány ty nejdůležitější z pohledu projednávání projektu s Řídící skupinou, odbornou veřejností a veřejností.

### ✓ Aktivity realizované k analytické části projektu

- Identifikace subjektivních problémů, představení PUMM
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost
- Představení analytické části
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost
- Tvorba společné vize mobility, vizionářský workshop
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost

### ✓ Aktivity realizované k návrhové části projektu

- Představení společné vize mobility
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost
- Workshopy pro hodnocení opatření
  - Řídící skupina
  - Odborné skupiny
  - Širší veřejnost

- Představení výsledných scénářů s opatřeními a s prioritizací přínosů scénářů
  - Řídící skupina
  - Odborná veřejnost
- Veřejné projednání návrhové části projektu
  - Veřejnost

#### ✓ **Aktivity realizované napříč analytickou a návrhovou částí**

- Pocitová mapa
- Soutěže – slogan vize mobility, výtvarná soutěž

Kromě výše zmíněných realizovaných akcí měly všechny zainteresované skupiny možnost vyjádřit se či připomínkovat rozpracovaný projekt v průběhu celého období, kdy se projekt zpracovával.

Řídící skupina se scházela pravidelně, a to minimálně 1 × měsíčně, po celou dobu zpracovávání projektu. Na schůzkách zhotovitel představoval aktuální rozpracovanost a společně se členy řídicí skupiny řešil aktuální problematiku v dotčených oblastech.

Projekt byl komunikován různými komunikačními kanály, které na základě zkušeností města vymezila Komunikační strategie. Jednalo se mimo jiné o tyto komunikační kanály: webové stránky projektu, facebook města, letáčky, vývěsky a poutače v MHD, články v ústeckých periodikách, ad.

Odborná veřejnost dostávala, mimo realizovaných workshopů, také pravidelně aktuální informace v elektronické podobě na email. Společně se širokou veřejností pak měla možnost sledovat aktuální dění v průběhu zpracování projektu pomocí webových stránek <https://www.usti-nad-labem.cz/dopravni-portal/pumm>. Na webových stránkách bylo možné nalézt aktuální informace o stavu projektu, harmonogram sestavování dokumentu, dílčí části dokumentu a další informace. Také zde bylo možné stáhnout jednotlivé části dokumentu vždy po jejich zpracování, tj. analytickou, později návrhovou část a akční plán, sestavenou vizi mobility, scénáře, navržená opatření, ad., které bylo možné připomínkovat pomocí zasílání podnětů prostřednictvím emailových kontaktů zveřejněných na webových stránkách projektu, a to až do finálního zpracování všech částí dokumentu PUMM.

Zpracovatel se každou přijatou připomínkou, požadavkem, námětem či dotazem separátně zabýval, a po společném projednání a dohodě s Řídící skupinou relevantní z nich do dokumentu zpracoval.

## 9.1 PRVNÍ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ

V prostorech informačního střediska města Ústí nad Labem proběhlo ve středu 30. 1. 2019 první setkání se širokou veřejností v rámci PUMM. Setkání proběhlo v odpoledních hodinách a bylo rozděleno do dvou bloků. V prvním bloku byl veřejnosti představen samotný Plán udržitelné městské mobility, co je jeho obsahem, proč ho město potřebuje, kdo je do něj zapojen či jak doprava ovlivňuje kvalitu života ve městě. Představeny byly participační a komunikační aktivity a prezentovány způsoby, jak se veřejnost může podílet na celém průběhu zpracování PUMM. Následně proběhla prezentace analytické části PUMM, představeny byly veškeré realizované dopravní a socio-dopravní průzkumy vč. výsledků, struktura, hlavní výstupy a závěry analytické části a nastíněn byl další postup prací na projektu. Prezentované skutečnosti byly u přítomných zpětně ověřeny formou diskuse. Analytickou část mohla následně přítomnost připomínkovat jak ústně, tak písemně zasláním podnětu. Na webových stránkách byla po prezentaci analytická část volně ke stažení. Vyhlášena byla zároveň soutěž o slogan PUMM.



Obrázek 30 Představení projektu PUMM a jeho analytické části veřejnosti (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

Druhý blok setkání zahrnoval aktivity s veřejností – workshop k současnému stavu dopravy a mobility ve městě. U tří kulatých stolů byli přítomní účastníci vyzváni k vyjádření svého názoru a přiřazení podnětů – kladů a záporů k jednotlivým skupinám dopravních módů:

- ✓ automobilová doprava, tranzitní doprava, parkování;
- ✓ veřejná doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility;
- ✓ pěší doprava, veřejný prostor, cyklistická doprava.

Každý měl možnost vyjádřit libovolný počet kladů a záporů k daným tématům. Ve druhé části každý z přítomných pomocí samolepek uděloval podnětům preferenci. Mohly tak být identifikovány nejpalčivější problémy z pohledu laické veřejnosti. Nejvíce hodnocené klady a nejvíce hodnocené záporny z každé ze skupin byly na závěr shrnuty a porovnány s výsledky vzešlymi z analytické části projektu.



Soubor získaných podnětů, vč. jejich hodnocení, byl zpracovatelem použit pro další participační aktivity, pro potvrzení závěrů z analytické části projektu a pro práci v dalších navazujících částech PUMM, zejména v návrhové části.



Obrázek 31 První workshop s veřejností (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

Nejvíce hodnocenými podněty z pohledu udělených preferencí v jednotlivých skupinách dopravních módů byly (seřazeno dle priority):

Automobilová doprava, tranzitní doprava, parkování	
klady	zápory
✓ rychlost automobilové dopravy	× nedostatek parkovacích míst na sídlištích × nedostatek parkovacích míst pro kamiony

Veřejná doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility	
klady	zápory
✓ inteligentní zastávky	× doprava k jezeru Milada (chybějící obslužnost)
✓ levné jízdné pro děti a seniory	× vysoká cena dlouhodobých jízdenek
✓ turistické linky (loď, autobus, vlak)	

Pěší doprava a veřejný prostor, cyklistická doprava	
klady	zápory
✓ nezávislost na ostatních módech	× nedostatek stání pro kola (+ návrhy na další úschovny) × nedostatek jízdních pruhů pro cyklisty × nebezpečná infrastruktura

## 9.2 DRUHÝ WORKSHOP S VEŘEJNOSTÍ

Druhé setkání s veřejností se uskutečnilo v úterý 16. 4. 2019 v prostorech Domu kultury. Na programu byla rekapitulace dosavadních výstupů z projektu a stav rozpracovanosti, představení pocitové mapy pro sběr podnětů a návrhů opatření, předání cen za soutěže o slogan PUMM a výtvarnou soutěž a brainstorming s veřejností u kulatých stolů za účelem tvorby Vize mobility 2030+.

V první části byly veřejnosti představeny primární cíle projektu, shrnuty v bodech dosavadní výstupy a představeny hlavní milníky a komunikační aktivity projektu. Přítomní byli upozorněni na webové stránky, kde mohli průběžně sledovat výstupy projektu. Následně zpracovatelé představili webovou aplikaci pro získání podnětů a návrhů ze strany obyvatel – Pocitovou mapu pro sběr podnětů a návrhů. Názorně bylo přítomným předvedeno vzorové zadání podnětů do aplikace. Webová aplikace byla pro veřejnost spuštěna 18. 4. 2019 na adrese <http://mediy.cz/mapa-usti/index.php>.

V druhé části zástupci města v čele s panem primátorem a jeho náměstkou předali ceny vítězným účastníkům soutěží o slogan Plánu udržitelné městské mobility Ústí nad Labem a výtvarné soutěže „Jak bude vypadat doprava ve městě v roce 2030“. Ze všech zaslaných návrhů na slogan Plánu mobility byl řídicí skupinou vybrán slogan „Ústí jede!“.



Obrázek 32 Druhé setkání s veřejností dne 16. 4. 2019 (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

Třetí částí setkání byl brainstorming s veřejností u kulatých stolů za účelem tvorby Vize mobility 2030+. Zástupce zpracovatele nastínil veřejnosti, co je vize a jak může vypadat. Poté účastníky setkání seznámil s hlavními body SWOT analýzy, která vycházela mimo jiné z provedených dopravních průzkumů, sociodopravních průzkumů provedených mezi občany

města Ústí nad Labem a připomínek občanů zaznamenaných při veřejné prezentaci analytické části projektu v lednu 2019.

Další aktivitou odpoledne byl brainstorming s veřejností k tvorbě vize ve formě diskuse u kulatých stolů. Zpracovatel v krátkosti seznámil přítomné s jeho průběhem, úkoly a cíli, popsal tvorbu vize a její smysl pro PUMM. Přítomní byli vyzváni k sesednutí ke kulatému stolu.

V prvním kole byly na stůl rozprostřeny fotografie zobrazující veřejný prostor v Ústí nad Labem a fotografie zobrazující veřejný prostor na jiných různých místech ve světě. Přítomní měli za úkol vybrat si dvě fotografie, které jim byly nejbližší. První z nich měla být taková, aby účastníkovi nejvíce připomínala to, jak Ústí nad Labem zná ze současnosti, nebo zobrazuje situaci, která je mu blízká apod. Druhá fotografie měla zobrazovat něco, co by účastník v budoucnu v Ústí nad Labem rád měl, viděl, používal. Po vybrání fotografií facilitátor začal s představením sebe sama a postupně představil obě fotografie a řekl, proč si tyto fotografie vybral. Následně postupně vyzval všechny účastníky o totéž. Druhý facilitátor bodově zaznamenával na post-it papírky klíčová slova pro každou vybranou fotografii a ty následně lepil na poster. Na závěr kolečka facilitátor shrnul bodově to, co zaznělo a pokusil se najít souvislosti či shody ve vyřčených názorech.



Obrázek 33 Brainstorming k tvorbě Vize mobility 2030+, veřejný prostor (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

V druhém kole byly na stůl rozprostřeny fotografie týkající se dopravy a mobility – zobrazující momentky z různých dopravních módů, dopravní situace ve městě, dopravního chování, mobility jak z Ústí nad Labem, tak z jiných míst ve světě. Úkol byl stejný, účastník si měl vybrat dvě fotografie, první z nich měla připomínat současnou dopravní situaci ve městě, druhá z nich měla zobrazovat věc či situaci, kterou by účastník v Ústí nad Labem rád měl, viděl, používal. Facilitátor opět bodově zaznamenával na post-it papírky klíčová slova z popisování fotografie

účastníkem a ty následně lepil na poster. Na závěr kolečka facilitátor shrnul bodově to, co zaznělo a pokusil se najít souvislosti či shody ve vyřčených názorech.

Některá vyřčená témata či názory byly také současně diskutovány ostatními účastníky kulatého stolu.

Soubor získaných názorů a poznatků byl zpracovatelem použit pro další participační aktivity a pro práci v dalších navazujících částech PUMM, zejména v návrhové části projektu při tvorbě vize.

Na závěr setkání proběhla diskuse nad různými dopravními módy v Ústí nad Labem a nad dopravní situací ve městě.



Obrázek 34 Brainstorming k tvorbě Vize mobility 2030+, doprava a mobilita (Zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

### 9.3 ODBORNÝ BRAINSTORMING K TVORBĚ VIZE

Participační aktivity, prezentace a jednání s odbornou pracovní skupinou probíhaly v rámci celého procesu tvorby PUMM. Jedno ze setkání odborné pracovní skupiny proběhlo za účelem odborného brainstormingu k tvorbě Vize mobility 2030+. Tento brainstorming se uskutečnil v úterý 16. 4. 2019.

Na úvod byla pracovní skupině představena aktuální rozpracovanost projektu, představeny výsledky analytické části projektu vč. finálních SWOT analýz ke všem dopravním módům. SWOT analýza byla představena jako jeden z primárních podkladů pro vizi. Z řad přítomných byl vznesen požadavek na větší akcent pěší dopravy ve SWOT analýze, zejm. v silných stránkách a příležitostech. Připomínky byly následně zapracovány.

Následně byli účastníci seznámeni s cíli brainstormingu, s výchozími podklady a nadřazenými dokumenty relevantními pro tvorbu vize, byl popsán postup tvorby Vize mobility 2030+ a její

smysl pro PUMM, včetně příkladů z jiných měst. Představeny byly 3 příklady z českých měst (kde již je PUMM hotový či před dokončením) jak vizi pojmout a sestavit. Prezentována byla vize Olomouce (slovní vyjádření), Brna (vyjádření na základě navržené dělby přepravní práce) a Přerova (vyjádření na základě tří scénářů vývoje dělby přepravní práce). Zpracovatelem byla doporučena varianta olomoucká a přítomnými členy odsouhlasena.

Samotný brainstorming probíhal formou diskuse. Přítomní u stolu měli za úkol odpovědět na několik otázek a diskutovat na dané téma. Ke každé otázce přítomní vyjádřili svůj názor a vzájemně diskutovali svoje odpovědi. Široká škála odpovědí a názorů posloužila zpracovateli jako podklad pro tvorbu vize, příp. i cílů v rámci návrhové části projektu PUMM.

Otázky položené přítomným, vč. zkráceného přepisu jednotlivých odpovědí:

(Pozn.: většina odpovědí byla názorem jedné osoby a ostatní přítomní účastníci s ní nemuseli souhlasit, jednalo se o subjektivní názory a některé odpovědi si mohou odporovat.)

### **1. Na co je dnes Ústí nad Labem (dále jen "ÚnL") hrdé (obecně), jaké jsou dnes silné stránky dopravy?**

- blízkost dálnice D8
  - napojení města na D8 změnilo zásadně dopravní toky, značně ubylo krizových míst na území města, zmizely či se velmi zmírnily kongesce i hluk (např. na silnici I/30)
  - v porovnání s ostatními (většími) městy ve městě kongesce nejsou (v ÚnL trvá kongesce minutu, tři minuty,...), což je v porovnání s jinými městy nic
- dojezdová vzdálenost do Prahy (časově i vzdálenostně)
- spojení části Severní Terasa s centrem města
- hustá a fungující veřejná doprava
  - dobře fungující MHD, vzešlo i z dotazníkového šetření v rámci strategie rozvoje města
  - IDS na území města však není zdaleka kompletní
- problémem jsou chybějící parkovací domy
  - chybí možnost levně a bezproblémově zaparkovat
  - kongesce se tvoří zejména v centru na výjezdech ze stávajících nepříliš vhodně umístěných parkovišť (u hlavního nádraží, u „Bohemky“)
- problémem je chybějící autobusové nádraží
  - obyvatelé si stěžují na absenci AN, neví, odkud regionální autobusy odjíždějí, ani kam se obrátit pro informace
  - klíčovým řešením je realizace dopravních uzlů ve městech – MHD a regionální doprava v jednom místě

- z pohledu krajského úřadu není AN potřebný, AN není cíl, autobusy zastavují na centrálních zastávkách v centru
- z pohledu partnerského města Chemnitz (kde žijí převážně starší obyvatelé) je vhodné, aby se ÚnL orientovalo na mladé obyvatele města
- podpora VRT – příležitost u budoucí stanice VRT realizovat projekt dopravního uzlu, kde by se měla potkat veškerá hromadná (MHD, DÚK), je potřeba koordinovat tento projekt s projektem VRT skupina IDI? má k dispozici studii na dopravní uzel

## 2. Čím bude Ústí nad Labem známé na národní/mezinárodní úrovni v r. 2030 (2050)?

- polygon pro autonomní dopravu
- zastávka VRT mezi Prahou a Drážďany
- skrytý a nevyužitý potenciál v řece Labi
  - velké téma
  - problémem je nesplavnost
  - řešení jezu v Děčíně, nutné odblokování ekoterorismu
  - infrastruktura k vodní dopravě je v ÚnL vybudovaná, ale chybí voda
- potenciál v jezerech, co v okolí města vzniknou
- ambicí je Ústí jako univerzitní město
  - UJEP s 8 fakultami, nová výstavba a rozvoj univerzity
- vstupní brána z Německa do Čech

## 3. Čím/jak bude Ústí nad Labem lákat nové obyvatele?

- kvalitní, nejlépe vybavená nemocnice v kraji
  - bezpečí zdraví
  - kvalitní zdravotní péče i za 10 – 15 let
- průmyslové závody – automotive, chemický průmysl, prohlubování spolupráce s univerzitou
- autonomní doprava
- rozmanitost volnočasových aktivit
  - velký potenciál pro zlepšení nabídky obyvatelům i turistům
  - řeka, příroda, hory, jezera, ...
  - lyžování, surfování, vodní sporty, cyklistika, ...
  - nutno lépe využít potenciál a zlepšit marketing
  - chybí servis pro turisty a doplňková infrastruktura
- dostupnost Prahy a Drážďan v souvislosti s VRT

- potřeba v blízkosti stanice VRT vybudovat síť služeb (školy, školky apod.), aby děti zůstaly ve městě a rodiče odjeli do práce, ...
- dostupnost ale může naopak být i mínusem – konkurence vs. výhoda
- problém univerzity UJEP – nejsou technické obory, mladí lidé za těmito obory odchází jinam a nevrací se
- změna životního prostředí
  - již nyní velký skok ve zlepšení ŽP
  - ÚnL je vnímané jako spádové město – potenciál pro vylepšení image ŽP

#### 4. Jak může doprava přispět k vyšší kvalitě života?

- nutno rozšířit pobytový prostor pro pěší, cyklisty, inline, běh
  - v minulosti i současnosti se stále preferuje prostor pro motorovou dopravu na úkor prostoru pro udržitelné dopravní módy
  - na území města jsou široké komunikace, je možné změnit šířkové uspořádání ve prospěch pěších a cyklistů
- nutno rozšířit bezpečnou infrastrukturu pro pěší a cyklisty
  - ÚnL disponuje místy či prostory vhodné pro rozšíření
  - v současné době není možné, aby např. děti a mládež samy jely na kole/koloběžce po městě

#### 5. Jakou roli by měly v r. 2030 (2050) hrát jednotlivé druhy dopravy?

- usnadňovat lidem život, ne komplikovat

V poslední fázi této části se diskuse stočila k několika dalším tématům. Diskutovány byly tunelové varianty komunikací procházející městem. ŘSD má na žádost MD ČR zadat vypracování studie proveditelnosti tunelů (město s tunely nesouhlasí, nejsou nutné a nezbytné).

Přítomní byli dále upozorněni na zásadní problém s ústeckým územním plánem. Územní plán Ústí nad Labem je v současné době uzamčený, nelze v něm nic měnit a tento jeho stav nepovoluje realizaci jakékoli stavby či opatření, vč. dopravních řešení (není možné vybudovat parkoviště, upravovat šířkové uspořádání ulice apod.). Územní plán města je přitom jedním z nejdůležitějších dokumentů umožňující zajištění dopravního řešení města. Nový územní plán

se teprve připravuje a začátek jeho platnosti se odhaduje až v rámci několika let. Z tohoto důvodu podle některých členů odborné komise ztrácí vize PUMM smysl. Z pohledu zpracovatele je tedy více než nutné a důležité v rámci městské samosprávy vyřešit tento problém a odblokovat územní plán.

Poslední částí setkání byla diskuse k tématům týkajícím se dopravy a dopravních módů v Ústí nad Labem. Diskutována byla témata:

- Doprava v klidu (parkování)
- Veřejný prostor a zklidňování dopravy
- Pěší doprava
- Cyklistická doprava
- Veřejná doprava
- Automobilová doprava individuální
- Nákladní doprava
- Management mobility

U parkování byly diskutovány především místa pro nabíjení elektromobilů (pozdvolný nárůst v ÚnL, bude potřeba větší progres a nutnost většího budování normálních nabíjecích stanic), nově na Střekově 3 místa, na ostatním území města chybí.

K veřejnému prostoru byla diskutována problematika nábřeží – nutnost a příležitost jeho oživení, v současné době nábřeží nežijí, výstavba jezů na Labi – jejich absence brání rozvoji lodní dopravy v ÚnL, v katastru města je velký problém množství parkujících nákladních automobilů a chybějící odstavná stání, diskutována také byla otázka bezpečnostní situace v centru města, kde se pohybuje velké množství sociálně slabých a nepřizpůsobivých občanů, problémem je celkově struktura obyvatel města a rozložení služeb cílených na tyto občany.



## 9.4 ODBORNÝ BRAINSTORMING K HODNOCENÍ PŘÍNOSŮ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ, OVĚŘENÍ S VIZÍ A JEJICH DOPLNĚNÍ

Dalšími z důležitých setkání s odbornou pracovní skupinou byly brainstormingy k hodnocení přínosů navržených opatření, ověření s vytvořenou vizí a jejich doplnění. Hodnocení přínosů navržených opatření bylo rozděleno do dvou samostatných jednání.

První jednání se uskutečnilo ve čtvrtek 12. 9. 2019. V rámci workshopu proběhlo hodnocení přínosů navržených opatření pro oblasti:

- Veřejná hromadná doprava
- Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita a management mobility

Druhé jednání se uskutečnilo ve čtvrtek 26. 9. 2019. V rámci workshopu proběhlo hodnocení přínosů navržených opatření pro oblasti:

- Individuální automobilová doprava a parkování
- Pěší a cyklistická doprava

Na úvod prvního setkání byli přítomní seznámeni s návrhem vize a strategických a specifických cílů, které byly sestaveny na základě sesbíraných podkladů. Těmi byly:

- nadřazené a sektorové dokumenty
- analytická část PUMM
- vizionářský workshop s odbornou pracovní skupinou
- kulaté stoly s obyvateli města pro sběr hodnot k sestavení vize

Představen byl také průběh sběru návrhů od veřejnosti do pocitové mapy, celkový počet respondentů a odpovědí a nejčastěji zmiňované návrhy změn. K dané problematice posloužil také výřez centra města doplněný o další časté návrhy změn. Tento podklad poslouží také jako materiál k seznámení pro veřejnost na akci v rámci Evropského týdne mobility.

Po prezentaci následovalo samotné hodnocení přínosů opatření, nejprve pro oblast veřejné hromadné dopravy, v další části k nákladní dopravě, citylogistice, sdílené mobilitě a managementu mobility. Každý z účastníků jednání měl možnost pro danou oblast vyznačit přínos opatření v kategoriích:

- doprava a urbanismus
- životní prostředí
- realizovatelnost,
- ekonomické a společenské dopady.

V každé kategorii měli přítomní jako pomůcku uvedeno několik kritérií, která by mohla mít na navržené opatření vliv. Pokud přítomný člen shledal, že alespoň jedno kritérium z dané kategorie je u opatření splněno, zaškrtl následně v připravených tabulkách přínos. U každého opatření mohl hodnotitel zaznamenat přínos ve všech kategoriích. Hodnocené kategorie u každého opatření, vč. uvedených kritérií je součástí následujícího přehledu.

Opatření, u kterých byl hodnocen přínos ve více okruzích hodnocení, měly větší preferenci při sestavování souborů opatření pro modelované scénáře.

Tabulka 20 Hodnocené kategorie přínosů opatření

## DOPRAVA A URBANISMUS

- ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI A CELISTVOSTI SÍTĚ
- ZVYŠOVÁNÍ PROPOJENOSTI RŮZNÝCH DRUHŮ DOPRAVY, INTERMODALITY A JEJICH EFEKTIVNOSTI
- REDUKCE DOPRAVNÍ ZÁTĚŽE V MĚSTSKÉ ZÁSTAVBĚ
- REVITALIZACE A ZATRAKTIVNĚNÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU
- VYTVOŘENÍ ALTERNATIV K CESTOVÁNÍ AUTOMOBILEM
- ZKRÁCENÍ CESTOVNÍCH ČASŮ
- VLIV NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V DOPRAVĚ

## ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- VLIV NA SNÍŽENÍ EMISÍ
- SNÍŽENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE
- ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ A ZDRAVÍ OBYVATEL

## REALIZOVATELNOST

- EFEKTIVITA VYNALOŽENÝCH NÁKLADŮ
- ČASOVÁ NÁROČNOST REALIZACE (USKUTEČNITELNOST DO ROKU 2030)
- POKROČILOST PŘÍPRAVY
- SOULAD S PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

## EKONOMICKÉ A SPOLEČENSKÉ DOPADY

- VLIV NA KVALITU ŽIVOTA
- SOCIÁLNÍ DOPADY
- ZLEPŠOVÁNÍ POVĚDOMÍ, SPOLUPRÁCE A INFORMOVANOSTI
- PŘIJETÍ VEŘEJNOSTÍ A POLITICKÁ PODPORA
- ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY ÚZEMÍ PRO INVESTICE
- RŮST HODNOTY NEMOVITOSTÍ
- PODPORA TURISMU
- SNÍŽENÍ VÝDAJŮ VEŘEJNÉHO SEKTORU
- FINANČNÍ NÁKLADNOST REALIZACE

Po vyhodnocení všech opatření v daném okruhu měli přítomní možnost doplnit opatření, která jim v představeném zásobníku chyběla.

Doplňená opatření byla všem členům Řídící skupiny i Odborné veřejnosti zaslána zadavatelem elektronickou formou k doplňujícímu ohodnocení.

Vyhodnoceny byly jak výsledky v jednotlivých oblastech pro jednotlivé kategorie přínosů, tak výsledky celkové (za všechny kategorie přínosů dohromady). Celkové výsledky hodnocení přínosů opatření v jednotlivých oblastech zobrazují následující tabulky.

**Tabulka 21 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Automobilová doprava, parkování**

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ	CELKEM
37	Realizace úprav povrchů vozovek	35
26	Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti	34
12	Modernizace stávajících komunikací	32
24	Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy	30
39	Výsadba izolační zeleně	29
29	Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi	28
9	Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	26
8	Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská	24
32	Stavebně technické úpravy vybraných komunikací	24
34	Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města	24
25	Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	23
1	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštěmice	22
4	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov (Děčínská, Železničářská)	22
22	Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury	22
23	Omezení parkování v centru města	21
3	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa (Bělehradská x Krušnohorská x Sociální péče)	20
16	Propojení Masarykova – Klíšská	20
19	Realizace vnějšího radiálního okružního dopravního skeletu	20
36	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	20
41	Dobudování vnitřního okruhu (spojka mezi ulicemi W. Churchilla – Masarykova)	20
20	Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametřům vozidel	19
35	Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD	19
2	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.	18
6	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice	18
11	Realizace nových komunikací a komunikačních propojení	18

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, PARKOVÁNÍ	CELKEM
18	Realizace vnitřního radiálního okružního dopravního skeletu	18
21	Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek	18
27	Modernizace a rozvoj systému řízení SSZ a optimalizace signálních plánů a jejich vzájemná koordinace	18
30	Úprava technických parametrů vozovek v centru města	18
31	Zavedení obytných zón a zón 30	18
10	Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb	17
13	Přeložka II/528 - obchvat Strážky	17
5	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Tovární ul.	16
14	Přeložka I/30 Všebořice – Skorotice	16
7	Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.	15
28	Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit	15
33	Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích	14
15	Obchvat Božtěšic	13
40	Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací	13
38	Realizace protihlukových opatření	12
17	Propojení Krásného Března a Neštěmic	8

Tabulka 22 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Veřejná hromadná doprava

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	CELKEM
1	Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů	51
5	Obměna dieselových vozidel MHD vozidly na CNG pohon	43
4	Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnicí stanice)	41
24	Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova	41
28	Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD	41
29	Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R	40
2	Pořízení parciálních trolejbusů	38
14	Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD	38
13	Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby	37
17	Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech	37
11	Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi	36
12	Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit	36
25	Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích	36
16	Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí městské hromadné dopravy	35
36	Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení	35
6	Trolejbusová trať v ul. Výstupní	34
20	Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem	34
26	Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS	34
7	Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská	33
31	Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní a roční kupony)	33
21	Realizace dopravního terminálu u budoucí stanice VRT	32
38	Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit	32
39	Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře	32
43	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky	32
45	Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS	32
46	Zajištění bezpečnosti cestujících na zastávkách či stanicích	32
8	Trolejbusová trať v ul. Štefánikova	31
23	Zajištění trasování linek MHD, příp. DÚK k budoucí stanici VRT	31
27	Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy	31
33	Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města	31
47	Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků	31
10	Výstavba doplňující infrastruktury – měnirny, dobíjecí stanice	30

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	CELKEM
22	Zajištění návazných služeb u budoucí stanice VRT	30
30	Výstavba dopravního terminálu v centru města	29
42	Rozšíření preferenčních opatření pro vozidla HD v dopravní síti města (bus pruhy, křižovatky se SSZ)	29
35	Rozvoj turistických lodních linek	28
3	Pořízení malokapacitních vozidel	27
9	Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská	27
34	Integrace přívozů do jednotného systému IDS	27
37	Modernizace stávajících elektrických měníren	27
44	Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)	27
32	Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města	25
18	Realizace e-shop služeb pro cestující	24
19	Zavedení služby „doprava na zavolání“ typu seniorbus apod.	24
15	Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy	23
40	Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD	22
41	Modernizace lanové dráhy	21

Tabulka 23 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Pěší a cyklistická doprava

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – PĚŠÍ A CYKLODOPRAVA	CELKEM
47	Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada	43
44	Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras	36
63	Úprava přechodů pro chodce a míst pro přecházení do bezbariérové podoby	32
74	Kvalita povrchu komunikací, chodníků a stezek	30
49	Propojení Labské stezky a centra města	29
78	Dostatečné osvětlení přechodů	28
46	Realizace páteřních pěších tras	26
58	Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny	26
88	Zásakové plochy pro zachyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách	26
55	Dobudování Labské cyklostezky na území města	25
61	Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	25
64	Bezbariérová úprava přístupů na zastávky a dostupnost zastávek	25
66	Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek VHD	25
72	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	25
83	Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové využití	24
62	Realizace bezbariérových páteřních pěších tras v rámci území celého města	23
67	Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov a center služeb	23
81	Rozvoj sportovních aktivit a využití v návaznosti na řeku Labe	23
85	Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích	23
42	Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R	22
52	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	22
45	Realizace nové pěší infrastruktury	21
65	Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé	21
86	Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn	21
68	Realizace bezbariérových tras mezi dopravními uzly a veřejnými institucemi	20
80	Modernizace přechodů do normové podoby (délka přechodů, zřízení ostrůvku pro pěší)	20
90	Realizace cyklopruhů a značení cyklopiktogramy v uličním prostoru	20
53	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)	19
69	Zajištění bezbariérovosti ve veřejném prostoru	19
84	Úprava povrchů ploch podél Labe	19
48	Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u P+R	18
71	Rozvoj pěších zón	18

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – PĚŠÍ A CYKLODOPRAVA	CELKEM
93	Úprava Mírového náměstí zatraktivněním veřejného prostoru	18
94	Úprava prostředí kolem Klíšského potoka	18
77	Zajištění rozhledových poměrů v blízkosti přechodů	17
87	Pořízení mobilní zeleně pro veřejná prostranství	17
56	Výstavba komunikací pro cyklisty podél hlavních dopravních tahů z okraje města do centra	16
57	Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města	16
79	Odstranění bezpečnostně dopravních závad na přechodech	16
43	Výstavba parkovišť B+R u zastávek a stanic HD	15
82	Budování zázemí pro volnočasové vyžití	15
76	Zajištění optimálního počtu přechodů pro prostupnost městem	14
91	Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru	14
59	Realizace páteřních cyklotras na území celého města	13
73	Zajištění bezpečných křížení na komunikacích	13
92	Úprava Kostelního náměstí zatraktivněním veřejného prostoru	13
51	Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy	12
70	Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků	12
54	Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)	11
95	Úprava prostředí před budovou ČSSZ	11
89	Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)	10
75	Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty	9
50	Podpora zavádění cykloobousměrek	8
60	Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách	7



**Tabulka 24 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility**

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY	CELKEM
74	Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města	39
63	Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu	38
48	Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R	36
73	Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti	36
50	Zavedení kombinovaného předplatného na MHD (DÚK), P+R, bikesharing, příp. další související služby	35
83	Marketing a propagace systémů MHD a IDS	34
51	Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	33
68	Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování	33
78	Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola	33
86	Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách	33
61	Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí	32
62	Nastavení cenové politiky pro parkování	32
59	Zavedení služby bikesharing	31
81	Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)	31
49	Zavedení kombinované jízdenky na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby	30
75	Dostatečné osvětlení a bezpečné prostupnosti na území města	30
54	Zvýhodnění parkování pro carsharingová vozidla	29
58	Realizace stanovišť pro bikesharing	29
69	Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města	29
72	Podpora kombinované nákladní dopravy (silniční, železniční, říční)	28
80	Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města	27
92	Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS	27
98	Realizace aktivity walking bus	27
53	Podpora přepravy zboží po Labi	26
89	Participace s občany na dopravním plánování ve městě	26
93	Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě	26
96	Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu	26
52	Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů	25

ČÍSLO OPATŘENÍ	NÁZEV OPATŘENÍ – NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY	CELKEM
88	Poskytování informací o možnostech a výhodách cyklistické dopravy, cílech a bezbariérových možnostech	25
65	Napojení dopravního dispečinku na kamerový systém města	24
97	Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy	24
60	Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury	23
71	Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky	22
76	Rozvoj kamerového systému pro bezpečný pohyb městem	22
82	Zajištění maximální možné eliminace prašnosti a hluku z provozu přístaviště Vaňov	22
84	Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel	22
87	Poskytování informací o možnostech a výhodách pěší dopravy, cílech a bezbariérových možnostech	22
56	Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	21
57	Zvýhodnění parkování pro carpoolingová vozidla	21
66	Rozvoj dopravního kamerového systému na území města	21
67	Poskytování on-line informací z dopravního centra pro širokou veřejnost	21
79	Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon	21
64	Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídicího centra dopravy	20
55	Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi	19
77	Vzdělávací a osvětové programy k bezpečnosti provozu	19
95	Vzdělávací a osvětové kampaně na ochranu zdraví před negativními vlivy z dopravy	17
70	Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky	16
85	Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility	16
94	Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility	16
91	Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy	13
90	Podpora pořízení a realizace firemních plánů mobility	12

## 9.5 SETKÁNÍ S VEŘEJNOSTÍ V RÁMCI EVRPOSKÉHO TÝDNE MOBILITY

V rámci Evropského týdne mobility, který se koná každoročně v září, byl na Mírovém náměstí v rámci programu zařazen stánek prezentující projekt PUMM Ústí nad Labem. V úterý 17. 9. 2019 se mohla široká veřejnost na stánku celý den potkat se zástupci zpracovatele i zástupci zadavatele PUMM. Připraveny byly informační letáky a plakáty k projektu, veřejnost se měla možnost seznámit s vytvořenou Vizí mobility 2030+, mohla se zpracovateli diskutovat nad mapou se zakreslenými navrženými opatřeními, mohla se seznámit s již schváleným dokumentem SUMF, k dispozici byla i mapa s výřezem centra města s návrhy změn vzešlymi z pocitové mapy. V rámci akce se kdokoli mohl také zúčastnit komentovaných procházek k navrženým opatřením se zaměřením na zklidnění dopravy v centru města a k problematice veřejných prostranstvích.

Od návštěvníků stánku i od účastníků procházek vzešly zajímavé podněty k mobilitě a dopravě ve městě, které následně zpracovatel využil pro svou další práci v návrhové části projektu.

Akce se zúčastnilo několik desítek obyvatel i návštěvníků města, proto bylo zapojení v rámci Evropského týdne mobility zhodnoceno jako velmi účelné a vydařené.

**VIZE MOBILITY**

V Ústí nad Labem byl v nedávné době dokončen a schválen Strategický rámec udržitelné městské mobility „SUMF“

SUMF (Sustainable Urban Mobility Framework) je strategický rámcový dokument o perspektivě udržitelné městské mobility v Ústí nad Labem. Jeho vypracování je podmínkou pro čerpání peněz z evropských fondů ESIF.

Hlavním cílem je zdokonalení systému veřejné hromadné přepravy tak, aby se stala preferovanou volbou obyvatel města i jeho návštěvníků.

**NÁVRHOVÁ OPATŘENÍ**

- Prohlubování INTEGRACE A MULTIMODALITY VEŘEJNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU
- Vyhližení budoucnosti s ALTERNATIVNÍMI POHONY A SDÍLENOU MOBILITOU
- Směřování k CHYTRÉMU A INTELIGENTNÍMU ŘÍZENÍ DOPRAVY VE MĚSTĚ
- Nabízení SNADNÉ MOBILITY A DOSTUPNOSTI MĚSTA BEZ BARIÉR
- Budování ATRAKTIVNÍHO A KVALITNÍHO VEŘEJNÉHO PROSTORU
- Snaha o MĚSTO S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVNÍM CHOVNÍM
- Motivace k ROZVOJI A UŽÍVÁNÍ MHD, CHŮZE A CYKLISTIKY

EVROPSKÝ  
TÝDEN  
MOBILITY  
16. – 22. ZÁŘÍ

**Plán**  
udržitelné městské  
mobility

**2019**

Plánu udržitelné městské mobility:  
<https://www.usti-nad-labem.cz/dopravni-portal/pumm/>

Obrázek 35 Informační leták k PUMM vytvořený v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)



Obrázek 36 Informační stánek PUMM v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)



Obrázek 37 Diskuse s veřejností nad opatřeními v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)



Obrázek 38 Komentovaná vycházka v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)

## 9.6 POCITOVÁ MAPA

Pocitové mapy slouží jako nástroj pro samosprávy měst ve věci zapojování veřejnosti do procesu rozhodování o investičních akcích, plánování změn ve veřejném prostoru, tvorby dopravních koncepcí či koncepcí zeleně. Cílem takových map je získat od občanů podněty o tom, která místa ve svém městě vnímají problémově, kde by si přáli zlepšení, případně jaké, či naopak jaká místa rádi navštěvují a uvítali by podobnou změnu i jinde.

Pocitová mapa pro potřeby tvorby Plánu udržitelné městské mobility Ústí nad Labem (PUMM) byla pro sběr názorů široké veřejnosti zpracovatelem zařazena na doporučení zadavatele (Magistrátu města Ústí nad Labem) na základě předchozích pozitivních zkušeností s podobným konceptem u jiných městských projektů. V případě PUMM byli občané dotazováni na témata týkající se různých dopravních módů, bezpečnosti v dopravě, zlepšení infrastruktury, podpoření dopravní dostupnosti ve městě či veřejného prostoru (více k otázkám níže). Získané informace byly vyhodnoceny a použity jako jeden z podkladů pro sestavení opatření v návrhové části PUMM Ústí nad Labem.

Pocitové mapy mohou být zpracovány jak off-line formou, kdy je na veřejně dostupném místě ve městě umístěna tištěná podoba plánu města a lidé na ni různým způsobem zaznamenávají své podněty. Taková aktivita probíhá face-to-face. Další možností, k níž se přistoupilo právě v PUMM Ústí nad Labem, je on-line forma, která umožňuje delší trvání sběru podnětů a díky tomu i zapojení většího množství respondentů.

Pocitová mapa pro PUMM Ústí nad Labem byla dostupná na webových stránkách <https://usti-nad-labem.mapanavrhu.cz/>. Webová aplikace, vytvořená Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., byla pro vkládání podnětů zpřístupněna po dobu 3,5 měsíce, a to od 18. 4. 2019 do 31. 8. 2019. Celkově bylo získáno **1 870 příspěvků** od 133 respondentů.

V současné době (rok 2020) je na stejné adrese dostupná interaktivní mapa sdružující všechny podněty. Informace je možné filtrovat podle jednotlivých dotazovaných témat či podle jednotlivých městských obvodů. Funkce filtr dat dále umožňuje zobrazení bodových a liniových prvků či polygonů a funkci tzv. heatmapy, která ukazuje intenzitu podnětů na území města na barevné škále.



### 9.6.1 Tematické okruhy a kategorizace odpovědí

Lidé se mohli vyjádřit celkově k 18 okruhům týkajících se všech druhů dopravy včetně aktivní mobility a také veřejného prostoru. Aplikace umožňovala zaznamenat odpovědi ke všem nebo pouze k vybraným otázkám, případně také zadat podnět nad rámec kladených dotazů.

Tabulka 25 Seznam dotazů z pocitové mapy (zdroj dat a zpracování: CDV)

Číslo dotazu	Formulace dotazu
1.	Vyznačte místa, kde navrhuje úpravy (např. povrch chodníku, doplnění mobiliáře, lepší osvětlení, zlepšení čistoty, pocitu bezpečí apod.).
2.	Vyznačte místa, která jsou pro chodce z hlediska dopravní bezpečnosti riziková a kde hrozí kolize s vozidly nebo cyklisty.
3.	Vyznačte, kde navrhuje nové pěší propojení (např. stezku, chodník, lávku, přechod apod.).
4.	Vymezte ulici nebo lokalitu, kde navrhuje vytvoření zón zklidnění dopravy (např. vytvoření zón pro pěší nebo zón s omezenou rychlostí 30 km/h).
5.	Vyznačte, kde by bylo zapotřebí snížit hluk z dopravy.
6.	Vyznačte místa, kde chybí doprovodná cyklistická infrastruktura (např. stojany na parkování kol, přístřešky, servisy apod.).
7.	Vyznačte úseky nebo místa, která jsou z pohledu cyklisty riziková v rámci dopravní bezpečnosti a kde hrozí kolize s vozidly nebo chodci.
8.	Vyznačte návrh nového cyklistického propojení (např. cyklostezkou, cyklopruhem, cyklotrasou nebo vyhrazeným jízdním pruhem).
9.	Vyznačte, kde navrhuje zlepšení přestupovosti v rámci systému veřejné hromadné dopravy nebo zřízení přestupního uzlu v kombinaci na jiné druhy dopravy.
10.	Vyznačte návrhy na nové propojení/trasování linkou veřejné hromadné dopravy (např. trolejbusy, autobusy).
11.	Vyznačte, které dosud neobsluhované lokality by měly být veřejnou hromadnou dopravou lépe dostupné.
12.	Vyznačte, kde nejčastěji využíváte veřejné plochy k parkování mimo centrum města.
13.	Vyznačte, kde nejčastěji využíváte veřejné plochy k parkování v centru města.
14.	Zaznamenejte, kde je třeba vybudovat nové komunikační propojení, případně který úsek stávající komunikace má nedostatečnou kapacitu.
15.	Vyznačte, kde pro motoristy hrozí nebezpečí z hlediska dopravní bezpečnosti.
16.	Vyznačte, kde navrhuje zřízení záchytného parkoviště a uveďte prosím, zda se jedná o parkoviště pro osobní / nákladní vozidla a dojíždějící z jiných obcí / rezidenty.
17.	Vyznačte, ve které lokalitě navrhuje zvýšení kapacity parkování.
18.	V tomto kroku máte možnost přidat jakékoli další návrhy.

Analýza a systematizace všech odpovědí dala vzniknout následujícím šesti kategoriím:

1. Veřejný prostor
2. Pěší doprava
3. Cyklistická doprava
4. Městská hromadná doprava/veřejná hromadná doprava
5. Automobilová doprava/parkování
6. Zklidnění dopravy (zóny 30, hluková zátěž, bezpečnost)

Podněty od veřejnosti byly zpracovatelem přeformulovány do podoby opatření a zařazeny do kategorií viz výše. Celkem takto bylo vytvořeno dalších 150 potenciálních opatření, nejvíce pro oblast cyklistické dopravy (42), následoval veřejný prostor (38) a městská hromadná doprava/veřejná hromadná doprava (38). Přehled všech podnětů a z nich vzniklých opatření je dostupný v Příloze 1.

#### **9.6.2 Kategorie Veřejný prostor**

Celkem 38 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům revitalizace/zatraktivnění míst u vodních toků; revitalizace centra města, vznik městského bulváru, nový jednotný mobiliář; vznik nových a revitalizace stávajících odpočinkových zón, podtrhnutí turistického potenciálu vybraných lokalit.

#### **9.6.3 Kategorie Pěší doprava**

Celkem 32 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům realizace bezpečnostních prvků na stávajících přechodech pro chodce, vznik nových přechodů; vznik pěších zón; bezbariérovost, oprava/sjednocení povrchu chodníků; vznik (páteřních) pěších tras.

#### **9.6.4 Kategorie Cyklistická doprava**

Celkem 42 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům realizace bezpečných a intuitivních cyklistických tras pro občany i turisty; opatření pro rychlý průjezd městem; doprovodná infrastruktura.



### 9.6.5 Kategorie Městská hromadná doprava/veřejná hromadná doprava (MHD/VHD)

Celkem 38 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům realizace nových tras, optimalizace stávajících; realizace nových zastávek MHD/VHD; akce na propagaci MHD, zpříjemnění cestování.

### 9.6.6 Kategorie Automobilová doprava/parkování

Celkem 32 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům managementu současného parkování; vznik nových parkovacích ploch; nové komunikace.

### 9.6.7 Kategorie Zklidnění dopravy (zóny 30, hluková zátěž, bezpečnost)

Celkem 31 opatření. Nejčastěji se respondenti vyjadřovali k tématům opatření zklidňující motorovou dopravu, Zóna 30; vyloučení IAD; snížení hluku; zvýšení bezpečnosti.

### 9.6.8 Vyhodnocení za městské obvody

Nejvíce podnětů (1 377) vyznačili zapojení občané v městském obvodu Město, přičemž z nich se nejvíce týkalo automobilové dopravy a parkování. Dále to byl městský obvod Severní Terasa (295 podnětů), Střekov (175) a Neštětice (105). Podrobně viz Tabulka 26.

Tabulka 26 Vyhodnocení podnětů podle městských obvodů (zdroj dat a zpracování: CDV)

Kategorie	Severní Terasa	Město	Neštětice	Střekov	Celkový počet*
Veřejný prostor	42	291	20	32	385
Pěší doprava	56	243	10	22	331
Cyklodoprava	50	249	25	57	381
MHD/VHD	28	64	14	28	134
Autodoprava/P	79	343	28	25	475
Zklidnění dopravy	40	187	8	11	246
	<b>295</b>	<b>1377</b>	<b>105</b>	<b>175</b>	<b>1952</b>

\* vč. započítaných polygonů a linií procházejících více městskými obvody

## 10 EKONOMICKÁ ROZVAHA A ZDROJE FINANCOVÁNÍ

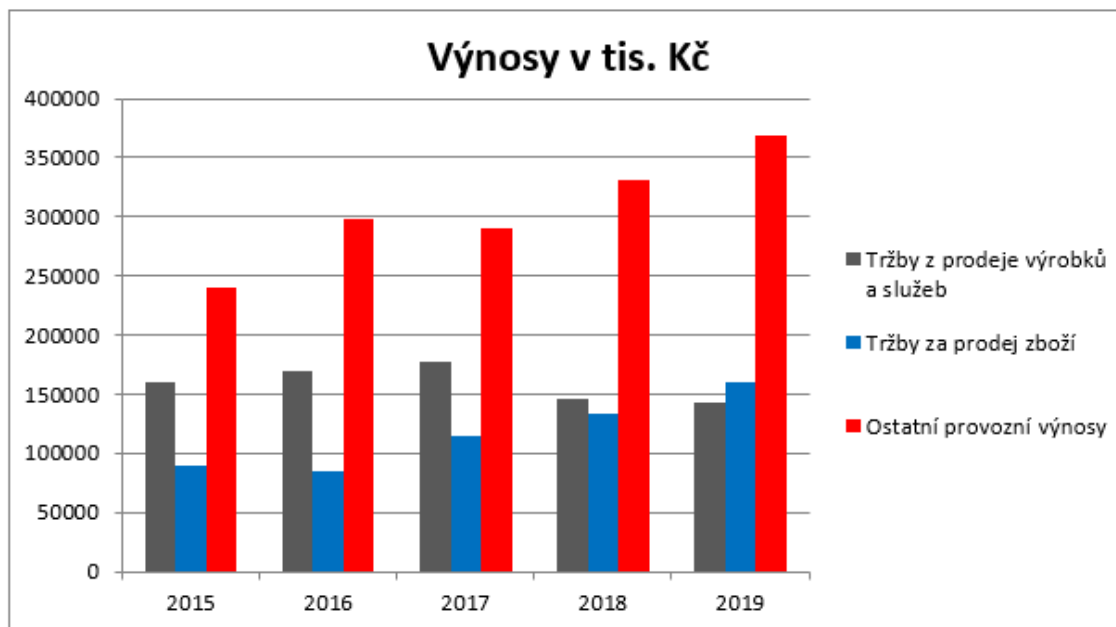
### 10.1 ZAJIŠTĚNÍ FINANČNÍHO RÁMCE

Kapitola uvádí vybrané finanční ukazatele v rámci rozpočtů statutárního města Ústí nad Labem a Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s.

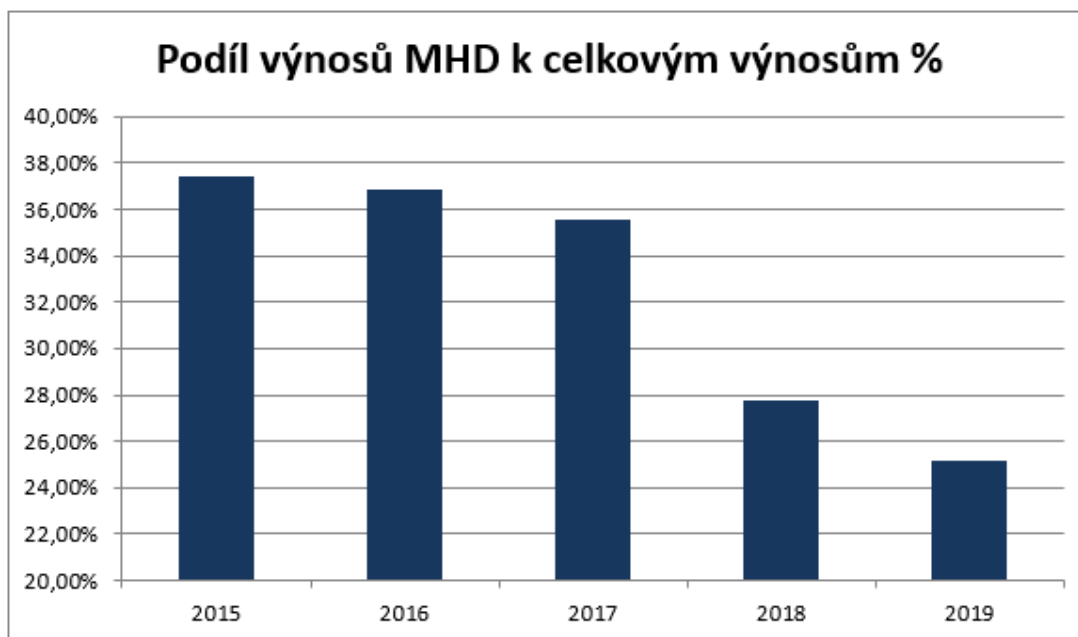
#### 10.1.1 Rozpočet Dopravního podniku města Ústí nad Labem

Následující obrázky uvádí zjednodušené výsledky hospodaření Dopravního podniku Ústí nad Labem. **Obrázek 40** uvádí přehled výnosů dopravního podniku rozdělený do tří kategorií za uplynulé období – roky 2015, 2016, 2017, 2018 a 2019. **Obrázek 41** prezentuje podíl výnosů MHD z celkového objemu výnosů. **Obrázek 42** uvádí přehled nákladů dopravního podniku rozdělený do jednotlivých kategorií za uplynulé období – roky 2015, 2016, 2017, 2018 a 2019.

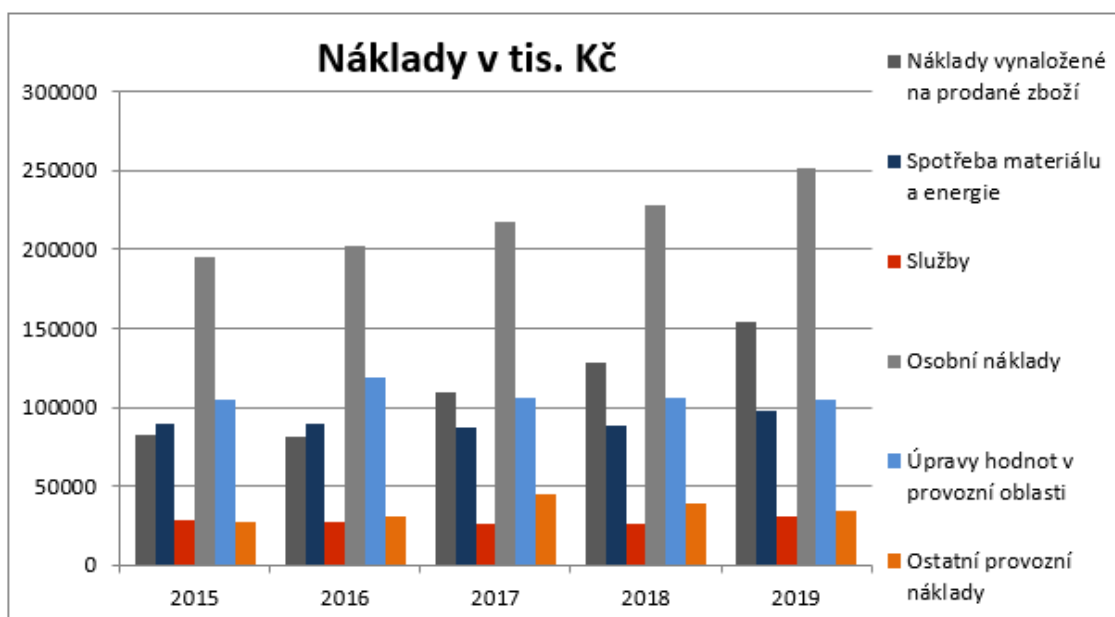
Finanční výnosy sestávají v podobě tržeb z jízdného přepočtených v rámci IDS DÚK na referenční tržbu za 1 km, tržeb z doplňkových činností společnosti a kompenzace prokazatelné ztráty a v současné době dostačují pro krytí všech provozních i souvisejících nákladů s poskytovaným rozsahem dopravní obslužnosti tak, aby společnost vykazovala vyrovnané hospodaření.



Obrázek 40 Výnosy DP Ústí nad Labem za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)



Obrázek 41 Podíl výnosů MHD k celkovým výnosům v procentech za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)



Obrázek 42 Vývoj nákladů DP Ústí nad Labem za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL)

### 10.1.2 Rozpočet města Ústí nad Labem

V následující tabulce jsou přehledně uvedeny celkové příjmy a celkové výdaje statutárního města Ústí nad Labem pro období let 2015 – 2019 ve formě skutečnosti, pro rok 2020 ve formě Návrhu rozpočtu města – Magistrát pro rok 2020 a pro období let 2021 – 2022 ve formě střednědobého výhledu rozpočtu do roku 2022.

Popis	SK k 31.12.2015 v tis. Kč	SK k 31.12.2016 v tis. Kč	SK k 31.12.2017 v tis. Kč	SK k 31.12.2018 v tis. Kč	SK k 31.12.2019 v tis. Kč	SR 2020 v tis. Kč	SVR 2021 v tis. Kč	SVR 2022 v tis. Kč
<b>Příjmy celkem po konsolidaci</b>	<b>1 710 727,69</b>	<b>1 911 551,14</b>	<b>1 944 194,80</b>	<b>2 121 219,95</b>	<b>2 272 218,88</b>	<b>1 986 888,10</b>	<b>2 010 000,00</b>	<b>2 034 000,00</b>
<b>Výdaje celkem po konsolidaci, z toho:</b>	<b>1 775 876,40</b>	<b>1 532 719,34</b>	<b>1 718 751,21</b>	<b>2 050 500,41</b>	<b>2 157 633,35</b>	<b>2 204 383,60</b>	<b>1 888 000,00</b>	<b>1 914 000,00</b>
- Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.*	190 005,30	211 270,77	212 728,76	226 423,16	241 526,70	270 808,00	270 810,00	270 810,00
- příměstská doprava**	6 751,52	8 038,50	5 842,94	8 258,87	9 699,78	8 800,00	8 800,00	8 800,00
- provoz lanové dráhy	2 342,40	2 250,00	4 150,00	2 823,00	4 222,77	4 224,00	4 220,00	4 220,00
- údržba a opravy místních komunikací	34 817,01	34 549,77	65 335,92	56 149,02	53 376,40	57 748,00	57 750,00	57 750,00

Zdroj: ZÚ 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, r. 2020 - výkaz Fin 2-12M

SK=skutečnost

SR=schválený rozpočet

SVR=střednědobý výhled rozpočtu – vycházelo se ze SVR - Magistrát na období r. 2021 až r. 2023 schváleného v ZM dne 16.12.2019 a navýšeného odhadu o městské obvody.

Ve SVR 2021 a 2022 není zohledněn pokles převážně daňových příjmů, vzniklý v důsledku COVID-19 a s tím související chystaná restrikce ve výdajové části rozpočtu. Toto bude projednáno později v následujících zasedáních zastupitelstva města.

**\*Pozn.:** Finanční prostředky, které jsou určeny na úhradu kompenzace v autobusové a trolejbusové dopravě, objednané statutárním městem Ústí nad Labem v rámci zajišťování veřejných služeb v provozu městské hromadné dopravy.

**\*\*** Finanční prostředky, které jsou určeny na úhradu kompenzace v příměstské dopravě, objednané Ústeckým krajem v rámci zajišťování příměstské dopravy veřejnou linkovou osobní dopravou.

## 10.2 ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Pro projekty v rámci udržitelných forem dopravy je možné využít finanční prostředky z několika úrovní finančních zdrojů. Kromě vlastních zdrojů se v projektu objevují opatření, jejichž financování bude nutné ze zdrojů dalších zainteresovaných subjektů. Možnými zdroji financování jsou:

- vlastní zdroje
  - rozpočet statutárního města Ústí nad Labem
- zdroje majoritního dopravce
  - rozpočet Dopravního podniku města Ústí nad Labem
- zdroje krajské
  - Ústecký kraj
  - Doprava Ústeckého kraje
- zdroje státních organizací
  - Správa železnic
  - ŘSD
- zdroje ze státního rozpočtu
  - SFDI
  - SFŽP
- další zdroje
  - rozpočty ostatních dopravců
  - rozpočty soukromých investorů
  - mimorozpočtové zdroje veřejných financí
  - příp. jiné

Kromě výše zmíněných finančních prostředků je možné využít dotačních zdrojů v rámci Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) 2014 – 2020, přičemž realizace projektů spolufinancovaných z těchto zdrojů je možné až do roku 2023. V případě využití podpůrných fondů či programů EU je nutné brát na zřetel to, že náklady na projekty jsou propláceny zpětně a pouze v částečném poměru k celkovému finančnímu nároku, tj. nositelem určité části finančního plnění je vždy příjemce dotace. Předpokládané výše dotace jsou uvedeny v ekonomické rozvaze navržených opatření, viz kapitola 10.3.

Aktuálně jsou vypsány dva operační programy:

- Operační program doprava (OPD)
- Integrovaný regionální operační program (IROP)

V rámci evropských podpůrných fondů a programů bude možné na část opatření získat dotace i z Evropského sociálního fondu (ESF), konkrétně se jedná o:

- Operační program Zaměstnanost

### 10.3 EKONOMICKÁ ROZVAHA NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Následující tabulky uvádí podrobnou finanční náročnost jednotlivých navržených opatření, a to pro nejbližší návrhové období (rok 2025). **Uvedené částky lze však vnímat pouze jako orientační**, vyčísleny jsou formou odborného odhadu na základě zkušeností zadavatele, zpracovatele a dalších zainteresovaných subjektů. U každého opatření je zároveň uvedený také předpokládaný zdroj financování, kterému odpovídá i odpovědnost (za jeho financování i plnění) či předpokládané zdroje spolufinancování a možnost vazby na dotační tituly a jiné fondy.

V rámci navržených opatření je důležité myslet nejen na finanční náročnost ve smyslu jednorázové investice, ale i na finanční náročnost ve smyslu pravidelných provozních nákladů. I s těmito výdaji je poté potřebné počítat při zpracovávání rozpočtů na další období.

Finanční ohodnocení opatření zařazených do dalších návrhových období (rok 2030 a rok 2040) není detailněji zpracováno, jejich finanční náročnost je z dnešního pohledu neurčitelná. Ohodnocení těchto opatření bude stanoveno až po uplynutí prvního návrhového období, tj. po roce 2025, v aktualizovaném dokumentu PUMM.

Tabulka 27 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Automobilová doprava a parkování pro horizont 2025

Označení opatření	Název navrženého opatření	Návrhové období	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]	Pozn.
				Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	Příspěvek z dotačních titulů		
<b>AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ</b>									
A27	Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská	2025	60 000 000		60 000 000			500 000	
A28	Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	2025	50 000 000		50 000 000			5 000 000	*
A29	Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb	2025	5 000 000		5 000 000			500 000	
A30	Zpracování managementu parkování u sportovišť a v blízkosti významných veřejných institucí (univerzit, úřadů, ZOO, ad.)	2025	5 000 000		5 000 000			stav	
A1	Realizace nových komunikací a komunikačních propojení	2025	100 000 000		100 000 000			stav	*
A2	Modernizace stávajících komunikací	2025	200 000 000		200 000 000			stav	*
A3	Zvýšení výkonosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ	2025	50 000 000		50 000 000				*
A4	Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury	2025	2 000 000		2 000 000				
A5	Omezení parkování v centru města	2025	1 000 000		1 000 000				PD
A6	Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti	2025	20 000 000		20 000 000				
A7	Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit	2025	5 000 000		5 000 000				
A8	Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi	2025	20 000 000		20 000 000				
A9	Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích	2025	5 000 000		5 000 000				PD
A10	Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města	2025	20 000 000		10 000 000	10 000 000			
A11	Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	2025	100 000 000		50 000 000	50 000 000			*
A12	Výsadba izolační zeleně	2025	5 000 000		2 500 000	2 500 000			
A13	Masarykova nemocnice - řešení parkování v klidu	2025	200 000 000			200 000 000		20 000 000	
A35	Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE	2025	dle konkr. sit.					dle konkr. sit.	

Celkem Automobilová doprava a parkování

848 000 000

585 500 000 262 500 000

Tabulka 28 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Veřejná doprava pro horizont 2025

Označení opatření	Název navrženého opatření	Návrhové období	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]	Pozn.
				Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	Příspěvek z dotačních titulů		
<b>VEŘEJNÁ DOPRAVA</b>									
H1	Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnicí stanice)	2025	126 000 000	82 400 000		12 600 000	31 000 000	15 000 000	
H2	Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů	2025	401 000 000	60 150 000			340 850 000	1-1,5mil/vůz	*
H3	Pořízení parciálních trolejbusů	2025	68 000 000	10 200 000			57 800 000	1,5mil/vůz	
H4	Trolejbusová trať v ul. Výstupní	2025	60 000 000	9 000 000			51 000 000	3 000 000	
H13	Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD	2025						dle konkr. sit.	
H15	Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy	2025	5 000 000		2 500 000	2 500 000		20 000 000	
H16	Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech	2025						0	#
H17	Realizace e-shop služeb pro cestující	2025							
H23	Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova	2025	**			**	**	**	**
H24	Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích	2025						0	#
H25	Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS	2025						0	#
H27	Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD	2025				dle konkr. sit.		dle konkr. sit.	
H35	Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení	2025	8 000 000	8 000 000				stav	*
H36	Modernizace stávajících elektrických měníren	2025	59 000 000	24 000 000			35 000 000		
H37	Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit	2025	5 000 000		5 000 000			500 000	
H38	Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře	2025	3 000 000		900 000		2 100 000	300 000	
H39	Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD	2025	183 000 000	183 000 000					
H40	Modernizace lanové dráhy	2025	10 000 000		10 000 000			stav	
H42	Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky	2025	5 000 000		5 000 000				cca 40 zast.
H44	Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích	2025	20 000 000		20 000 000			2 000 000	
H45	Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků	2025						1 000 000	

Celkem Veřejná doprava

953 000 000 376 750 000 43 400 000 15 100 000 517 750 000



Tabulka 29 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor pro horizont 2025

Označení opatření	Název navrženého opatření	Návrhové období	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]	Pozn.
				Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	Příspěvek z dotačních titulů		
<b>PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA, VEŘEJNÝ PROSTOR</b>									
C3	Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras	2025	80 000 000		75 000 000		5 000 000		*
C4	Realizace nové pěší infrastruktury	2025	50 000 000		50 000 000				*
C5	Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras	2025	20 000 000		20 000 000				
C8	Podpora zavádění cykloobousměrek	2025	2 000 000		2 000 000				PD
C9	Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy	2025	2 000 000		2 000 000				
C10	Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	2025	2 000 000		2 000 000				
C11	Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)	2025	20 000 000		12 000 000		8 000 000	2 000 000	
C12	Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)	2025	10 000 000		6 000 000		4 000 000	1 000 000	
C14	Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města	2025	dle konkr. sit.					dle konkr. sit.	
C18	Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón	2025							#
C22	Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	2025	100 000 000		60 000 000		40 000 000	stav	
C23	Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé	2025	1 000 000			1 000 000		100 000	
C24	Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu	2025	20 000 000		10 000 000		10 000 000	stav	
C25	Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru	2025	20 000 000		2 000 000	2 000 000	16 000 000	stav	
C26	Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků	2025	5 000 000		5 000 000			stav	
C27	Rozvoj pěších zón v centru města	2025	2 000 000		2 000 000			stav	PD
C28	Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	2025	40 000 000		20 000 000		20 000 000	stav	
C29	Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty	2025	2 000 000		2 000 000			stav	PD
C30	Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce	2025	20 000 000		12 000 000		8 000 000		
C32	Budování zázemí pro volnočasové vyžití	2025	3 000 000		3 000 000				
C35	Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích	2025	50 000 000		50 000 000				
C36	Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn	2025	dle konkr. sit.		dle konkr. sit.			dle konkr. sit.	
C37	Zásakové plochy pro zachyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách	2025	10 000 000		10 000 000				
C39	Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog	2025	2 000 000		2 000 000				
C43	Zatraktivnění lokality Střekovského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity	2025	1 000 000		100 000				PD
C45	Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe	2025	4 800 000		4 800 000				PD
C46	Realizace bikesharingu	2025	1 000 000		1 000 000			1 000 000	

Celkem Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor

469 800 000

354 900 000

3 000 000

111 000 000

Tabulka 30 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility pro horizont 2025

Označení opatření	Název navrženého opatření	Návrhové období	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]				Provozní náklady [rok]	Pozn.
				Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	Příspěvek z dotačních titulů		
<b>NÁKLADNÍ DOPRAVA, CITYLOGISTIKA, SDÍLENÁ MOBILITA, MANAGEMENT MOBILITY</b>									
M3	Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě	2025	1 000 000		1 000 000			100 000	
M4	Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů	2025	3 000 000	3 000 000				300 000	
M6	Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla	2025							#
M7	Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi	2025							#
M8	Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě	2025	2 000 000		2 000 000				
M9	Realizace stanovišť pro bikesharing	2025	500 000		500 000				
M11	Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí	2025							#
M12	Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu	2025	100 000 000			100 000 000		**	
M14	Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování	2025	2 000 000		2 000 000				*, PD
M17	Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky	2025							#
M19	Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z centra města	2025	1 000 000		1 000 000				PD
M20	Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola	2025	2 000 000		1 000 000	1 000 000			
M21	Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon	2025						1 000 000	
M23	Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)	2025	150 000 000		114 000 000		36 000 000	stav	*
M24	Marketing a propagace systémů MHD a IDS	2025						100 000	
M25	Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel	2025	19 000 000	10 000 000	4 500 000		4 500 000	500 000	
M26	Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility	2025						100 000	
M27	Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách	2025						stav	
M28	Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech	2025						100 000	
M29	Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě	2025						100 000	
M30	Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility	2025							#
M31	Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy	2025						100 000	
M32	Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS	2025						stav	
M33	Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě	2025						stav	
M34	Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility	2025						stav	
M35	Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě	2025						100 000	
M36	Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu	2025						100 000	
M37	Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy	2025						100 000	
M38	Realizace aktivity walking bus	2025						50 000	

Celkem Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

280 500 000 13 000 000 126 000 000 101 000 000 40 500 000

Tabulka 31 Souhrn finanční náročnosti navržených opatření

Kategorie opatření	Investiční náklady celkem [Kč]	Zdroje financování [Kč]			Příspěvek z dotačních titulů
		Dopravní podnik města Ústí n. L.	Město Ústí n. L.	Ostatní	
Automobilová doprava a parkování	848 000 000		585 500 000	262 500 000	
Veřejná doprava	953 000 000	376 750 000	43 400 000	15 100 000	517 750 000
Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor	469 800 000		354 900 000	3 000 000	111 000 000
Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility	280 500 000	13 000 000	126 000 000	101 000 000	40 500 000
<b>CELKEM</b>	<b>2 551 300 000</b>	<b>389 750 000</b>	<b>1 109 800 000</b>	<b>381 600 000</b>	<b>669 250 000</b>

## Vysvětlivky:

- PD náklady spojené s pořízením projektové dokumentace  
 \* průběžné náklady  
 \*\* nelze v současnosti kvantifikovat  
 # motivační aktivita (nevyčísluje se)  
 stav v rámci stávajících provozních nákladů  
 dle konkr. sit. dle konkrétní situace/konkrétního projektu

## 11 AKČNÍ PLÁN

Cílem akčního plánu je vytvořit plán realizace jednotlivých navržených opatření, která povedou k plnění stanovených strategických a specifických cílů.

Navržená opatření jsou rozdělena dle předpokladu jejich realizace do třech návrhových horizontů, kterými jsou:

- rok 2025 (krátkodobý horizont)
- rok 2030 (střednědobý horizont)
- rok 2040 (výhledový horizont)

Detailní akční plán je sestaven pouze pro krátkodobý horizont – rok 2025, u kterého jsou již známy předpokládané termíny realizace jednotlivých opatření, a to v podobě časového harmonogramu. Tento krátkodobý horizont zároveň pokrývá aktuální plánovací období fondů EU.

**Opatření v tomto časovém harmonogramu jsou zároveň seřazena dle jejich priority realizace.** Popis odpovědnosti za realizaci konkrétních opatření, jejich finanční náročnost a vazby na dotační tituly jsou součástí [kapitoly 10 Ekonomická rozvaha a zdroje financování](#).

Do střednědobého až dlouhodobého horizontu – rok 2030 a výhledového horizontu – rok 2040 jsou opatření pouze přiřazena bez detailnějšího časového zařazení, které by bylo z dnešního pohledu neurčitelné. Konkrétní akční plán pro tato období, vč. prioritizace opatření, bude sestaven až po uplynutí prvního návrhového období, tj. po roce 2025, v aktualizovaném dokumentu PUMM.

### 11.1 INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Odpovědnost za včasnou přípravu navržených opatření, jejich projednávání a následnou realizaci je uvedena u každého z opatření [v kapitole 10 Ekonomická rozvaha a zdroje financování](#). V rámci navržených opatření se při realizaci opatření a plnění nastavených cílů počítá se zapojením těchto institucí:

- Statutární město Ústí nad Labem (primární a nejvýznamnější odpovědnost)
- Ústecký kraj
- Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.
- Dopravní společnost Ústeckého kraje
- další dopravci zajišťující provoz veřejné dopravy v rámci DÚK
- Správa železnic, státní organizace

U zapojených institucí je nepostradatelné dostatečné zajištění pracovních kapacit pro včasnou přípravu, projednávání i realizaci navržených opatření.

## 11.2 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2025

V jednotlivých řešených kategoriích je pro horizont roku 2025 vytvořen akční plán realizace těchto opatření. U jednotlivých opatření jsou uvedeny předpokládané roky, v nichž dojde k přípravě daného opatření, či předpokládané roky samotného zahájení realizace opatření. V případě prázdného políčka „příprava“ se příprava nepředpokládá, v případě prázdného políčka „zahájení“ se zahájení předpokládá až v následujících výhledových časových horizontech. V každé kategorii jsou zároveň opatření seřazena podle priority realizace.

### 11.2.1 Automobilová doprava, parkování

Tabulka 32 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Automobilová doprava, parkování

Název opatření	Příprava	Zahájení
Výstavba parkovacího domu ul. Vinařská	2021	2023
Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování	2021	2022
Zřízení K+R u přestupních terminálů, institucí a center služeb	2020	2021
Zpracování parkovacího managementu u sportovišť a v blízkosti významných veřejných institucí (univerzit, úřadů, ZOO)		2021
Realizace nových komunikací a komunikačních propojení	průběžně	
Modernizace stávajících komunikací	průběžně	
Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ	2021	2022
Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury		2020
Omezení parkování v centru města	2021	2022
Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti	2020	2021
Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit		2021
Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi	2020	2021
Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích	průběžně	
Zajištění měření rychlosti na vybraných komunikacích na území města		2021
Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích	2020	2021
Výsadba izolační zeleně	2021	2021
Masarykova nemocnice - řešení parkování v klidu	2020	2022

Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE		2020
--	--	------

### 11.2.2 Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor

Tabulka 33 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava

Název opatření	Příprava	Zahájení
Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras	průběžně	
Realizace nové pěší infrastruktury	průběžně	
Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras	průběžně	
Podpora zavádění cykloobousměrek	2020	2021
Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy	2020	2021
Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury	2020	2021
Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)	2020	2021
Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)		2021
Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města	2020	2021
Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón		2021
Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení	průběžně	
Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé		2021
Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu	2020	2021
Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru	2020	
Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků	2020	2021
Rozvoj pěších zón v centru města	2021	
Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)	2020	2021
Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty	2021	
Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce		2020
Budování zázemí pro volnočasové využití	2020	2021
Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích		2020
Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn	2021	2022
Zásakové plochy pro záchyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách	2021	

Název opatření	Příprava	Zahájení
Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog	průběžně	
Zklidnění dopravy a přeměna ulic Pařížská a Dlouhá v nový městský bulvár	2021	
Zatraktivnění lokality Střekovského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity	2021	
Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe	2021	
Realizace bikesharingu		2020



### 11.2.3 Veřejná hromadná doprava

Tabulka 34 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Veřejná hromadná doprava

Název opatření	Příprava	Zahájení
Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnicí stanice)	2020	2021
Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů		2020
Pořízení parciálních trolejbusů		2020
Trolejbusová trať v ul. Výstupní	2020	2022
Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD	2020	2020
Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí autobusové dopravy		2022
Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech	2021	2021
Realizace e-shop služeb pro cestující		2020
Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova		2020
Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích	2020	2020
Město Ústí nad Labem jako partner Ústeckého kraje, podílející se na rozvoji a vylepšování IDS		2020
Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD		2020
Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení		2020
Modernizace stávajících elektrických měníren		2020
Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit	2020	2021
Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře	průběžně	
Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD	průběžně	
Modernizace lanové dráhy	průběžně	
Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky	průběžně	
Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích	průběžně	
Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků	průběžně	

### 11.2.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Tabulka 35 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

Název opatření	Příprava	Zahájení
Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě		2022
Podpora rozšíření služeb VHD pro přepravu jízdních kol a odbavení cyklistů		2020
Zvýhodnění parkování pro carsharingová a carpoolingová vozidla	2020	2021
Realizace motivačních aktivit pro využívání veřejného carsharingu privátními společnostmi		2021
Realizace platformy pro sdílení informací o sdílené mobilitě ve městě		2020
Realizace stanovišť pro bikesharing	2021	2021
Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí		2020
Zřízení odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu	2021	2022
Optimalizace zásobování v centru města včetně vyhrazených míst pro zásobování		2020
Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky		2020
Vymístění parkovacích ploch pro nákladní dopravu z území města		2021
Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola	2020	2021
Motivační pobídky pro parkování elektromobilů a vozidel na alternativní pohon		2020
Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)		průběžně
Marketing a propagace systémů MHD a IDS		2020
Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel		průběžně
Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility		2020
Zlepšení informovanosti cestujících o systému MHD, vč. informování o mimořádnostech či jiných aktualitách		2020
Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech		2020
Zavedení systematické participace s občany na dopravním plánování ve městě		2020

Název opatření	Příprava	Zahájení
Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility		2020
Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy	průběžně	
Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS	průběžně	
Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě		2020
Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility		2020
Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě		2020
Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu		2020
Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy		2020
Realizace aktivity walking bus	2020	2021

## 11.3 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2030

### 11.3.1 *Automobilová doprava, parkování*

- Realizace nových komunikací a komunikačních propojení
- Modernizace stávajících komunikací
- Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ
- Navádění na parkoviště a informace o obsazenosti
- Osazování vybraných lokalit strategickými detektory pro zjišťování dopravních intenzit
- Osazení hlavních tahů při vjezdu do města inteligentními informačními tabulemi
- Zavedení jednosměrek ve vybraných ulicích
- Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích
- Výsadba izolační zeleně
- Masarykova nemocnice - řešení dopravy v klidu
- Zkapacitnění parkování u polikliniky
- Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel
- Navýšení parkovacích kapacit výstavbou nových parkovacích kapacit a organizací dopravy
- Zavedení obytných zón a zón 30
- Omezení konfliktních míst při výjezdu vozidel VHD ze zastávky s IAD
- Realizace protihlukových opatření
- Snížení rychlosti na vybraných úsecích komunikací
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Neštěmice
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Pražská ul.
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Severní Terasa (Bělehradská x Krušnohorská x Sociální péče)
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Střekov (Děčínská, Železničářská)
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Všebořice
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R v lokalitě Žižkova ul.
- Využívání ploch a areálů brownfieldů ke kapacitnímu parkování
- Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE

### 11.3.2 Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor

- Zajištění návazné cykloinfrastruktury k parkovištím P+R
- Výstavba parkovišť B+R u zastávek a stanic hromadné dopravy
- Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras
- Realizace nové pěší infrastruktury
- Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras
- Realizace cyklistického propojení území města s lokalitou jezero Milada
- Umístění cyklostanů a krytých stání pro jízdní kola v přestupních uzlech a u P+R
- Podpora zavádění cykloobousměrek
- Umožnění vjezdu cyklistů do centra města změnou organizace dopravy
- Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury
- Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury (parkování, stojany na kola, parkovací věže, cykloboxy)
- Rozvoj doprovodného mobiliáře k cyklistické infrastruktuře (servisní místa, přístřešky, odpočívky)
- Dobudování Labské stezky na území města
- Rozvoj cyklotras a cykloopatření na celém území města
- Podpora výstavby cyklostezky na levém břehu Labe a podél Bíliny
- Realizace páteřních cyklotras na území celého města
- Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách
- Povolení vjezdu cyklistů do pěších zón
- Realizace bezpečného propojení Ústí nad Labem a Chlumce u Ústí n. L. pro cyklisty
- Bezbariérová úprava vstupu na mosty přes Labe
- Realizace zvláštních bezpečnostních opatření pro cyklisty na rušných křižovatkách
- Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení
- Zavedení a rozvoj systémů zvukové navigace pro nevidomé
- Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu
- Zajištění bezbariérové dostupnosti veřejných budov, center služeb a veřejného prostoru
- Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků
- Rozvoj pěších zón v centru města
- Zajištění bezpečných cest do školských zařízení (pěší i cyklisté)
- Rozvoj segreovaných komunikací pro pěší a cyklisty

- Zvýšení bezpečnosti a modernizace přechodů pro chodce
- Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe
- Budování zázemí pro volnočasové vyžití
- Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové vyžití
- Úprava povrchů ploch podél Labe
- Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích
- Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn
- Zásakové plochy pro zachyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách
- Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)
- Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog
- Úprava prostředí kolem Klíšského potoka
- Využití potenciálu přírodní památky Mariánské skály pro volnočasové aktivity
- Realizace městského bulváru na ulici Masarykova
- Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe

### 11.3.3 Veřejná hromadná doprava

- Využití vodíkové technologie jako pohon pro vozidla MHD, s nutností prvotního vybudování infrastruktury (vodíková plnicí stanice)
- Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů
- Trolejbusová trať v ul. Výstupní
- Trolejbusová trať v ul. Štefánikova
- Pořízení malokapacitních vozidel
- Výstavba doplňující infrastruktury – měnárny, dobíjecí stanice
- Zavedení obsluhy jezera Milada pomocí železniční dopravy
- Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi
- Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit
- Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD, vč. posílení spojů
- Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech
- Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
- Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích
- Zvýšení dostupnosti města pro okolní obce linkami VHD
- Zlevnění časového jízdného (měsíční, čtvrtletní a roční kupony)
- Zajištění návazné hromadné dopravy k parkovištím P+R
- Výstavba dopravního terminálu v centru města
- Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města
- Integrace přívozů do jednotného systému IDS
- Rozvoj turistických lodních linek
- Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení
- Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit
- Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře
- Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD
- Modernizace lanové dráhy
- Rozšíření preferenčních opatření pro vozidla HD v dopravní síti města (bus pruhy, křižovatky se SSZ)
- Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky
- Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)

- Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích
- Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků



### 11.3.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility

- Lokalizace služeb sdílené mobility k parkovištím P+R
- Zavedení kombinované jízdenky a předplatného na MHD (DÚK) a P+R, bikesharing a další služby
- Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě
- Zavedení služby cargobike včetně zřízení potřebné doprovodné infrastruktury
- Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí
- Budování sítě pro přenos dopravních dat a vybudování řídicího centra dopravy
- Optimalizace tras pro systém citylogistiky na území města
- Zřízení překladišť v rámci systému citylogistiky
- Podpora rozvoje systému čisté mobility v rámci citylogistiky
- Rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola
- Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)
- Marketing a propagace systémů MHD a IDS
- Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel
- Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility
- Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech
- Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility
- Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy
- Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS
- Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě
- Zřízení pozice koordinátora udržitelné mobility
- Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě
- Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu
- Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy

## 11.4 OPATŘENÍ K REALIZACI V HORIZONTU 2040

### 11.4.1 *Automobilová doprava, parkování*

- Realizace nových komunikací a komunikačních propojení
- Modernizace stávajících komunikací
- Zvýšení výkonnosti a bezpečnosti křižovatek, rozvoj systému řízení SSZ
- Zavedení plánování péče o stav dopravní infrastruktury
- Odstranění bezpečnostních dopravních závad na komunikacích
- Výsadba izolační zeleně
- Zajištění plynulého provozu přizpůsobením infrastruktury technickým parametrům vozidel
- Realizace protihlukových opatření
- Výstavba kapacitního parkoviště P+R u Západního nádraží
- Řešení dopravní situace v ul. Sociální péče
- Propojení ulice U Trati se silnicí II/613
- Realizace obchvatu města v částečném provedení
- Podpora inovativních projektů v rámci autonomní mobility a projektu U SMART ZONE

#### 11.4.2 *Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor*

- Modernizace a rozvoj stávajících pěších tras
- Realizace nové pěší infrastruktury
- Zklidnění dopravy a přeměna ulic Pařížská a Dlouhá v nový městský bulvár
- Realizace bezpečných a příjemných a bezbariérových páteřních pěších tras
- Rozvoj dopravního značení v rámci cyklistické infrastruktury
- Podpora cykloopatření a cykloinfrastruktury v rozvojových lokalitách
- Úprava současné pěší infrastruktury do bezbariérového provedení
- Bezbariérové provedení stávajících i nově realizovaných nástupišť a zastávek veřejné hromadné dopravy, vč. přístupu
- Zlepšení kvality veřejného prostranství pomocí zklidňujících prvků
- Rozvoj segregovaných komunikací pro pěší a cyklisty
- Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe
- Budování zázemí pro volnočasové vyžití
- Výsadba zeleně ve veřejných prostranstvích
- Budování zelené infrastruktury a podpora realizace zelených střech a stěn
- Zásakové plochy pro zachyt dešťové vody na modernizovaných a nově budovaných plochách komunikací a budovách
- Technické úpravy stávajícího uličního prostoru (rozšíření chodníků)
- Zřizování prvků podporujících atraktivitu veřejného prostoru, odstranění prvků podporujících vizuální smog

### 11.4.3 Veřejná hromadná doprava

- Obnova vozidlového parku trolejbusů a autobusů
- Trolejbusová trať v ul. Všebořická a Havířská
- Trolejbusová trať v ul. Železničářská a Děčínská
- Výstavba doplňující infrastruktury – měnirny, dobíjecí stanice
- Rozvoj sítě MHD/IDS do dosud neobsluhovaných území, příp. území s dlouhými docházkovými vzdálenostmi
- Rozvoj sítě MHD/IDS do rozvojových lokalit
- Zlepšení dopravní obslužnosti vybraných oblastí alternativními způsoby
- Zajištění dostatečné frekvence stávajících spojů linek MHD, vč. posílení spojů
- Zajištění návaznosti spojů linek MHD v přestupních uzlech
- Zavedení služby „doprava na zavolání“ typu seniorbus apod.
- Pořízení vozidlového parku DÚK a jeho obnova
- Odstranění časových souběhů a rozvoj koordinace linek MHD a VLD jedoucích ve společných úsecích
- Podpora výstavby nových a modernizace stávajících zastávek železniční dopravy
- Modernizace stávajících trolejbusových tratí a trakčních vedení
- Doplnění chybějících zastávek do stávající sítě a do nově obsluhovaných lokalit
- Modernizace stávajících zastávek a doplnění inventáře
- Modernizace provozního zázemí potřebného pro zajištění provozu MHD
- Modernizace lanové dráhy
- Vybavení zastávek moderními elektronickými inteligentními prvky
- Zavedení telematických systémů pro řízení systému MHD (řídící a informační systémy, dispečink)
- Zajištění bezpečnosti cestujících ve vozidlech MHD/IDS, v nástupních prostorách, na zastávkách a stanicích
- Zajištění vzdělávání řidičů vozidel MHD/IDS a dalších provozních pracovníků
- Zavedení MHD zdarma pro rezidenty města

#### **11.4.4 Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility**

- Realizace věrnostních programů pro obyvatele využívající udržitelné formy dopravy po městě
- Podpora přepravy zboží po Labi
- Koordinace stavebních prací mezi jednotlivými investory a správci dopravní infrastruktury a sítí
- Omezení vjezdu nákladní dopravy podle hmotnosti
- Vymezení nízkoemisní zóny v centrální části města
- Obnova vozového parku institucí zřizovaných městem (pořízení elektromobilů, CNG vozidel a dalších)
- Marketing a propagace systémů MHD a IDS
- Propagace veřejné dopravy pomocí historických vozidel
- Zapojení do národních a evropských kampaní na podporu udržitelné mobility
- Poskytování informací o možnostech a výhodách bezmotorové dopravy, cílech a bezbariérových možnostech
- Podpora pořízení a realizace institucionálních plánů mobility
- Zajištění vzdělávání referentů veřejné správy
- Zajištění udržení dlouhodobé stability finančních zdrojů pro provoz a rozvoj systému MHD/IDS
- Zajištění politické podpory pro rozvoj udržitelné mobility ve městě
- Vzdělávací a osvětové kampaně informující o dopadech dopravy a mobilitě ve městě
- Organizace výchovných a vzdělávacích kampaní podporujících bezpečnou a udržitelnou mobilitu
- Realizace kampaní na podporu využívání udržitelných módů dopravy pro cesty do/ze školy

## 12 ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ

Smyslem nastavení zpětného monitoringu a evaluace úspěšnosti naplňování Plánu udržitelné městské mobility je zajištění sledování celého plánovacího procesu a navržených opatření. Monitoring a evaluace jsou zcela zásadní pro zpětné zjištění efektivity celého plánu mobility a nastavených cílů a opatření. Mechanismus monitoringu a evaluací zajišťuje smysluplnou zpětnou vazbu pro všechny zainteresované aktéry do PUMM, umožňuje sledovat míru jeho plnění, umožňuje případné úpravy a poskytuje relevantní data o efektivity PUMM a vynaložených finančních prostředcích.

Zpětný monitoring je zajištěn na úrovni specifického cíle, kdy je ke každému nastavenému specifickému cíli přiřazen minimálně jeden indikátor. Mezi indikátory jsou zastoupeny dva jeho druhy, indikátor výstupu nebo indikátor dopadu. Indikátor výstupu zachycuje to, co bylo v rámci PUMM realizováno. Naopak indikátor dopadu (výsledku) popisuje, jakého efektu bylo dosaženo realizací dané skupiny opatření. Tyto dva druhy indikátorů se vhodně doplňují a společně prolínají celým spektrem specifických cílů.

Zpětný monitoring a evaluace úspěšnosti naplňování nastavených specifických cílů pomocí navržených opatření bude realizován na úrovni města pomocí níže uvedených indikátorů, a to vždy po uplynutí výhledového období. Evaluace úspěšnosti se tedy předpokládá na konci roku 2025, na konci roku 2030 a následně na konci roku 2040. **Cílové hodnoty jsou uvedené pro každý z horizontů vždy v porovnání k současnosti (k roku 2019).**

## 12.1 MĚSTO S UDRŽITELNÝM DOPRAVNÍM CHOVÁNÍM

### 12.1.1 Moderní a ekologický vozový park

Název indikátoru	Počet nových autobusů / trolejbusů			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	5 / 9	14 / 24	29 / 39	59 / 63
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nových autobusů / trolejbusů Dopravního podniku Města Ústí nad Labem			
Jednotka měření	Počet nových vozidel			
Zdroj sběru dat	Magistrát města Ústí nad Labem, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu				
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.1.2 Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce MHD

Indikátor	Počet nově zprovozněných úseků s trolejbusovou dopravou			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	1	2	3
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově zprovozněných úseků s trolejbusovou dopravou. Zahrnuje nové úseky s provozem klasických trolejbusů vč. výstavby infrastruktury (trolejového vedení) nebo úseky s provozem parciálních trolejbusů bez výstavby infrastruktury (trolejového vedení).			
Jednotka měření	Počet nových úseků			
Zdroj sběru dat	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu				
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.1.3 Zkvalitnění dopravní obsluhy města

Indikátor	Počet nově obsluhovaných lokalit			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	1	2	3
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet lokalit na území města, které jsou nově obsluhovány pomocí MHD			
Jednotka měření	Počet nově obsluhovaných lokalit			
Zdroj sběru dat	Magistrát města Ústí nad Labem, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

#### 12.1.4 Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)

Indikátor	Počet projektů navazujících na VRT			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	0	0	5
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet projektů spojených s VRT			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

#### 12.1.5 Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje

Indikátor	Nárůst podílu VHD na dělbě přepravní práce			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0 %	+1 %	+2 %	+5 %
Popis indikátoru	Indikátor určuje požadovaný podíl vnějších cest uskutečněných VHD			
Jednotka měření	Počet cest uskutečněných VHD			
Zdroj sběru dat	Sociodopravní průzkum chování obyvatelstva (městský, krajský); Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Procentuální podíl			
Způsob měření	Stanovení procentuálního podílu na celkové dělbě přepravní práce a porovnání s výchozím stavem			

#### 12.1.6 Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování

Indikátor	Počet stanišť pro sdílenou dopravu			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	15	25
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet všech stanišť sdílené mobility, jako jsou staniště B+R, parkovací plochy K+R, výstavba parkovišť P+R a zajištění návazné hromadné dopravy			
Jednotka měření	Počet realizovaných stanišť sdílené mobility			
Zdroj sběru dat	Evidence stanišť pro sdílenou mobilitu, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Sčítání stanišť			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			



### 12.1.7 Podpora multimodálního dopravního chování

Indikátor	Počet uživatelů kombinovaného jízdného			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	200	1000	5000
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet uživatelů využívajících kombinovanou jízdenku nebo předplatné			
Jednotka měření	Počet uživatelů			
Zdroj sběru dat	Statistika prodeje kombinovaného jízdného, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.1.8 Využití potenciálu řeky Labe

Indikátor	Počet realizovaných projektů využívajících potenciál řeky Labe zohledňující zájmy ochrany přírody			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	1	2	3
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.1.9 Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury

Indikátor	Počet dopravních prostředků sdílených forem dopravy (carsharing, carpooling, bikesharing)			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	500	1000	1500
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet uživatelů využívajících sdílené formy dopravy			
Jednotka měření	Počet dopravních prostředků			
Zdroj sběru dat	Průzkum, informace od provozovatelů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	-----			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

## 12.2 KVALITNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

### 12.2.1 Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD

Indikátor	Počet realizovaných preferenčních opatření pro vozidla VHD a vozidla IZS			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	10	15
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných preferenčních opatření na území města			
Jednotka měření	Počet realizovaných opatření			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

Indikátor 2.	Počet modernizovaných zastávek / tratí			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet modernizovaných zastávek / tratí na území města			
Jednotka měření	Počet modernizovaných zastávek / tratí			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.2.2 Rozvoj komunikační infrastruktury

Indikátor	Počet realizovaných dopravních staveb			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	2	5	8
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných dopravních staveb (projektů) na území města			
Jednotka měření	Počet realizovaných dopravních staveb (projektů)			
Zdroj sběru dat	Evidence dopravních staveb (projektů), Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Sčítání dopravních staveb (projektů)			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.2.3 Řešení problematiky parkování

Indikátor	Nově realizované parkovací kapacity			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	300	600	1000
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově realizovaných parkovacích míst			
Jednotka měření	Počet nově realizovaných parkovacích míst			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.2.4 Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj

Indikátor	Počet realizovaných/modernizovaných úseků			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	10	20
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově vzniklých nebo modernizovaných úseků pro pěší na území města			
Jednotka měření	Počet nových nebo modernizovaných úseků			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných dopravních staveb, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Sčítání dopravních staveb			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.2.5 Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj

Indikátor	Počet realizovaných nebo modernizovaných úseků cyklistické infrastruktury			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	3	5	10
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet nově vzniklých nebo modernizovaných cyklistických úseků na území města			
Jednotka měření	Počet nových nebo modernizovaných úseků			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných dopravních staveb, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Sčítání dopravních staveb			
Způsob měření	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.2.6 Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura

Indikátor	Počet modernizovaných úseků či míst do bezbariérové podoby			
	2019	2025	2030	2040
<b>Hodnota</b>	0	6	15	28
<b>Popis indikátoru</b>	Indikátor sleduje počet modernizovaných úseků nebo míst s bezbariérovou úpravou			
<b>Jednotka měření</b>	Počet realizovaných bezbariérových úprav			
<b>Zdroj sběru dat</b>	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
<b>Způsob výpočtu</b>	---			
<b>Způsob měření</b>	Porovnání hodnot ve sledovaném roce s výchozím stavem			

## 12.3 CHYTRÁ A INTELIGENTNÍ DOPRAVA

### 12.3.1 Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a jiných inteligentních dopravních systémů

Indikátor	Počet zařízení inteligentního dopravního systému			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	15	35	60
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet zařízení podporujících vznik inteligentního dopravního systému ve městě			
Jednotka měření	Počet realizovaných zařízení			
Zdroj sběru dat	Evidence spravovaných zařízení, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.3.2 Optimalizace městské logistiky

Indikátor	Zapojení komerčních subjektů do systému městské logistiky			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10 %	20 %	30 %
Popis indikátoru	Indikátor sleduje poměr zapojených komerčních subjektů působících v řešené oblasti do systému městské logistiky (zapojené subjekty ku celkovému počtu subjektů v oblasti)			
Jednotka měření	Počet zapojených subjektů			
Zdroj sběru dat	Evidence komerčních subjektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Poměr zapojených subjektů k celkovému počtu subjektů			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

## 12.4 SNADNÁ MOBILITA A DOSTUPNOST BEZ BARIÉR

### 12.4.1 Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru a u veřejných budov

Indikátor	Počet nově realizovaných míst s bezbariérovou úpravou			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	6	11	21
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných míst s bezbariérovou úpravou ve veřejném prostoru.			
Jednotka měření	Počet realizovaných bezbariérových úprav ve veřejném prostoru			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.4.2 Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

Indikátor	Počet realizovaných zklidňujících opatření			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	15	30
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných zklidňujících opatření nebo prvků na komunikační síti města			
Jednotka měření	Počet realizovaných zklidňujících opatření			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

## 12.5 BEZPEČNÉ MĚSTO

### 12.5.1 Zajištění bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy

Indikátor	Počet realizovaných bezpečnostních opatření			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	25	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných bezpečnostních opatření v prostředcích MHD a na stávající dopravní infrastrukturu			
Jednotka měření	Počet odstraněných bezpečnostních závad			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.5.2 Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře, vč. křížení s ostatní infrastrukturou

Indikátor	Počet odstraněných bezpečnostních závad			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	10	20
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet odstraněných bezpečnostních závad na stávající infrastruktuře pro pěší a cyklisty ve městě			
Jednotka měření	Počet odstraněných bezpečnostních závad			
Zdroj sběru dat	Pasportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.5.3 Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města

Indikátor	Snížení následků dopravních nehod na zdraví			
Časový horizont	2017	2025	2030	2040
Hodnota	100% (204 nehod)	70 %	50 %	0 %
Popis indikátoru	Indikátor sleduje vývoj počtu dopravních nehod na území města			
Jednotka měření	Počet dopravních nehod			
Zdroj sběru dat	Evidence Policie ČR ( <a href="http://www.jdvm.cz">www.jdvm.cz</a> )			
Způsob výpočtu	Podíl nehod k výchozímu stavu			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

#### 12.5.4 Zajištění bezpečnosti na přechodech pro chodce a v místech pro přecházení

Indikátor	Počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	8	20	25
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení			
Jednotka měření	Počet realizovaných bezpečných přechodů pro chodce a míst pro přecházení			
Zdroj sběru dat	Paspportizace, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			



## 12.6 KVALITNÍ A ATRAKTIVNÍ VEŘEJNÉ PROSTORY

### 12.6.1 Realizace živých nábřeží řeky Labe

Indikátor	Počet realizovaných projektů podporující oživení nábřeží řeky Labe			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	3	6	9
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů podporujících oživení nábřeží			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných projektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.6.2 Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch

Indikátor	Počet realizovaných projektů s cílem rozvoje zelených ploch			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	8	15
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů s cílem rozvoje zelených ploch			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.6.3 Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

Indikátor	Počet realizovaných projektů rozšiřujících prostor pro chodce a cyklisty na úkor individuální automobilové dopravy			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	5	10	15
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných projektů rozšiřujících prostor pro chodce a cyklisty na úkor individuální automobilové dopravy			
Jednotka měření	Počet realizovaných projektů			
Zdroj sběru dat	Evidence projektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

#### 12.6.4 Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci

Indikátor	Počet realizovaných opatření podporující zvyšování atraktivity veřejného prostoru			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	2	8	14
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných opatření, která zvýší pro obyvatele města atraktivitu jejich veřejných ploch			
Jednotka měření	Počet realizovaných opatření			
Zdroj sběru dat	Evidence opatření, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

## 12.7 ZLEPŠENÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ VE MĚSTĚ

### 12.7.1 Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

Indikátor 1	Počet realizovaných dobíjecích stanic			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	15	---
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných dobíjecích stanic ve městě			
Jednotka měření	Počet realizovaných stanic			
Zdroj sběru dat	Evidence stanic (počtu stavebních povolení), Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

Indikátor 2	Podíl vozidel s alternativním pohonem ve správě města			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10 %	30 %	60 %
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet vozidel ve správě města poháněných alternativními druhy pohonu (CNG, elektro, vodík)			
Jednotka měření	Vozidlo s alternativním pohonem			
Zdroj sběru dat	Evidence vozidel, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	Podíl vozidel s alternativním pohonem k celkovému počtu spravovaných vozidel			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.7.2 Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

Indikátor	Počet opatření majících vliv na snížení hlukové a emisní zátěže z motorové dopravy			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	2	4	8
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet opatření majících vliv na snížení hlukové a emisní zátěže			
Jednotka měření	Počet opatření majících vliv na snížení hlukové a emisní zátěže			
Zdroj sběru dat	Evidence opatření, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

## 12.8 PODPORA MANAGEMENTU MOBILITY

### 12.8.1 Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě

Indikátor	Počet realizovaných marketingových aktivit/kampaní			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.8.2 Poskytování informací o udržitelné mobilitě

Indikátor	Počet realizovaných aktivit			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

### 12.8.3 Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné mobility

Indikátor	Počet realizovaných aktivit			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	10	20	40
Popis indikátoru	Indikátor sleduje počet realizovaných aktivit a zapojených subjektů			
Jednotka měření	Počet realizovaných aktivit a zapojených subjektů			
Zdroj sběru dat	Evidence realizovaných aktivit a zapojených subjektů, Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

#### 12.8.4 Zajištění managementu mobility

Indikátor	Pozice městského koordinátora mobility			
Časový horizont	2019	2025	2030	2040
Hodnota	0	1	1	1
Popis indikátoru	Indikátor sleduje zřízení pozice na Magistrátu města Ústí nad Labem			
Jednotka měření	Městský koordinátor mobility			
Zdroj sběru dat	Magistrát města Ústí nad Labem			
Způsob výpočtu	---			
Způsob měření	Porovnání hodnoty ve sledovaném roce s výchozím stavem			

## 13 REFERENCE, SEZNAMY

### 13.1 REFERENCE

- ATEM, 2013. *MEFA 13 - Uživatelská příručka*. Praha: ATEM, s.r.o..
- ATEM, 2017. *Vozový park 2015 - Uživatelská příručka..* Praha: ATEM, s.r.o..
- EDIP, 2009. *Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů dopravy na životní prostředí..* Liberec: EDIP, s.r.o., ISBN 978-80-87394-00-7.
- Jordová, R. a kolektiv, 2015. *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- Karel, J., 2016. *Zjištění aktuální dynamické skladby vozového parku v roce 2015*. Praha: ATEM.
- Karel, J., 2017. *Předběžné stanovisko k předpokládaným dopadům z zavedení nízkoemisní zóny na emisní a imisní situaci na území hl.m. Prahy..* Praha: ATEM.
- Litman, T. & Fitzroy, S., 2018. *Safe Travels: Evaluating Mobility Management Traffic Safety Impacts*.
- Máca, V., 2014. *Metodika pro hodnocení emisí zdravotně rizikových látek ze silniční dopravy a externích nákladů v důsledku jejich působení na lidské zdraví..* Praha: Centrum UK pro otázky životního prostředí.
- Magistrát města Ústí nad Labem, 2018. *Mapy Ústí nad Labem*. [Online] Available at: <https://mapy.usti-nad-labem.cz/uzemniplany/> [Přístup získán 2019].
- Martolos, J., Šindlerová, V., Bartoš, L. & Mužík, J., 2013. *Metody prognózy intenzit generované dopravy*. Liberec: EDIP, s.r.o..
- Ministerstvo dopravy ČR, 2017. *TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty*.
- Ministerstvo dopravy ČR, 2015. *Zavádění preference veřejné hromadné dopravy, metodika*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- Ondráčková, J. a další, 2017. *Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů..* Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i..
- Spiess, H., 1993. *Computing Activity Chain Based Trip Distribution Models*. Aegerten: EMME/2 Support Center.
- Špička, L., 2011. *Environmentální a ekonomické posouzení opatření podpory čistých vozidel ve městech..* Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i..

Vachtl, M. a další, 2012. *Dopravní sektorová strategie 2. fáze. Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem..* Praha: Ministerstvo dopravy ČR.

Wadrop, J., 1952. Some Theoretical Aspects of Road traffic Research. *Proceedings of the Institute of Civil Engineering*, pp. 325-378.

## 13.2 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A POJMŮ

a.s.	akciová společnost
ad.	a další
apod.	a podobně
ATEM	Ateliér ekologických modelů
B+R	bike and ride (česky přijed' na kole a jed')
CDV	Centrum dopravního výzkumu
CNG	stlačený zemní plyn
COPERT	software pro výpočty emisí ze silniční dopravy
CORINAIR	příručka pro provádění emisních inventur
CSD	celostátní sčítání dopravy
č.	číslo
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSÚ	Český statistický úřad
ČUZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
DMR	Digitální model reliéfu
DPMÚL	Dopravní podnik města Ústí nad Labem
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
DZ	dopravní značení
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
EUR	Euro
GEH	statistická metoda pro určení míry shody (odvozeno od tvůrce Geoffrey E.Havers)
HBEFA	příručka emisních faktorů pro silniční dopravu
HD	hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
IARC	mezinárodní agentura pro výzkum rakoviny
IDS	integrovaný dopravní systém
ITS	inteligentní dopravní systém
IZS	integrovaný záchranný systém
k.ú.	katastrální území
K+R	kiss and ride (česky polib a jed')
kg	kilogram
km	kilometr
vozkm	vozokilometrů
konkr. sit.	konkrétní situace
ks	kus
LN / LNV	lehká nákladní vozidla
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
min	minuta
MHD	městská hromadná doprava
MEFA	emisní model pro silniční dopravu, používaný v České republice
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
µg	mikrogram
µm	mikrometr
n. L.	nad Labem



např.	například
NOx	oxidy dusíku
OC	obchodní centrum
OK	okružní křižovatka
OV	osobní vozidla
PM <sub>10</sub>	pevné částice do velikosti 10 µm
PM <sub>2,5</sub>	pevné částice do velikosti 2,5 µm
P+G	park and go (česky zaparkuj a jdi)
P+R	park and ride (česky zaparkuj a jeď)
PJT	vnímaná cestovní doba (Perceived Journey Time)
PR	Public Relations (česky vztahy s veřejností)
prac.	pracovní
příp.	případně
PTV	software pro dopravní plánování
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
resp.	respektive
RHDHV	Royal HaskoningDHV
RPDI	roční průměr denních intenzit
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SDP ČR	Sdružení dopravních podniků ČR
Sb.	sbírky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SFŽP	Státní fond životního prostředí
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO	sčítací obvody
SSZ	světelné signalizační zařízení
SDZ	svislé dopravní značení
SUMF	Strategický rámec udržitelné mobility
SW	software
tj.	to jest
TN / TNV	těžká nákladní vozidla
TP	technické podmínky
tzv.	takzvaný
ul.	ulice
US EPA	Americká agentura pro ochranu životního prostředí
vč.	včetně
v.v.i.	veřejná výzkumná instituce
vč.	včetně
VDZ	vodorovné dopravní značení
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VP	vozový park
VRT	vysokorychlostní trať
VOC	těkavé organické látky
zast.	zastávka
ZSJ	základní sídelní jednotky
žst.	železniční stanice

biomasa	souhrn látek tvořících těla všech organismů (rostlinného a živočišného původu)
carsharing	krátkodobý pronájem automobilu
carpooling	spolujízda
cargobike	nákladní (elektro)kolo
emise	látky znečišťující ovzduší
EURO	emisní norma
genius loci	specifická atmosféra dané oblasti
imise	emise, která se dostala do styku s životním prostředím
institucionální	vztahující se k instituci, úřední
kordon	pásmo
parciální	hybridní vozidlo (trolejbus využívající ke své jízdě akumulátor nebo trolejové vedení)
pasportizace	technická inventura stavu
predikce	předpověď, prognóza
signifikantní	významný
suspendované částice	prašné či pevné částice
synergický	spolupráce, společné působení
vizuální smog	„zamoření“ veřejného prostoru agresivní, charakteru svého okolí nepřizpůsobenou reklamou

### 13.3 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Etapizace tvorby Plánu udržitelné městské mobility (zdroj: RHDHV, Metodika pro přípravu PUMM ČR) .....	9
Obrázek 2 Vývoj počtu přepravených osob a dopravního výkonu v MHD v Ústí nad Labem (zdroj: SDP ČR, DPmÚL) .....	41
Obrázek 3 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 1 - zachování stávajících podmínek.....	42
Obrázek 4 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2010 (zdroj: ŘSD ČR).....	43
Obrázek 5 Intenzity automobilové dopravy z CSD 2016 (zdroj: ŘSD ČR).....	43
Obrázek 6 Legenda k výsledkům CSD (zdroj: ŘSD ČR).....	44
Obrázek 6 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 2 – zaměřený na rozvoj všech dopravních módů včetně individuální automobilové dopravy .....	47
Obrázek 7 Predikce vývoje dělby přepravní práce pro scénář 3 zaměřený na rozvoj udržitelných dopravních módů .....	50
Obrázek 8 Parkovací dům v ul. Předmostí (zdroj: RHDHV) .....	65
Obrázek 9 Výjezd ze zastávky řízený SSZ – Plzeň, U Školky, výjezd ze zastávky řešený pomocí DZ a organizací dopravy – Praha, Metodějova (zdroj: maps.google.com, RHDHV).....	72
Obrázek 10 Tunel pod ulicí Sociální péče (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem) .....	81
Obrázek 11 Propojení ulice U Tratí se silnicí II/613 (zdroj: Územní plán Ústí nad Labem).....	82
Obrázek 12 Cykloboxy u jezera Milada (zdroj:facebook.com/jezero.milada) .....	88
Obrázek 13 Cykloobousměrka v Pardubicích (zdroj: mapy.cz) .....	89
Obrázek 14 Servisní stojan pro cyklisty v Roudnici nad Labem (zdroj: maps.google.com) .....	92
Obrázek 15 Úsek Labské stezky vedený po místní komunikaci - Střekovské nábř. (zdroj: RHDHV) .....	93
Obrázek 16 Nábřeží řeky Sprévy v centru Berlína (zdroj: RHDHV) .....	105
Obrázek 17 Levý břeh Labe v centru Ústí nad Labem (zdroj: RHDHV).....	106
Obrázek 18 Hlavní dopravní prostor ulic Pařížská a Dlouhá (zdroj: RHDHV).....	109
Obrázek 19 Stávající podoba Střekovského nábřeží - pohled od hlavního nádraží (zdroj: RHDHV).....	111
Obrázek 20 Návrh možné polohy nové žel. zastávky u jezera Milada (zdroj: RHDHV, mapy.cz) .....	123
Obrázek 21 Návrh možné polohy autobusové zastávky u jezera Milada (zdroj: RHDHV, mapy.cz) .....	124

Obrázek 22 Návrh možné polohy přesunuté autobusové zastávky Chabařovice, Hrbovice (zdroj: RHDHV, mapy.cz).....	125
Obrázek 23 Zastávka MHD s elektronickou tabulí, zast. Malá Hradební (zdroj: RHDHV).....	140
Obrázek 24 Autobus DÚK vybavený nosičem jízdních kol (zdroj: RHDHV).....	144
Obrázek 25 Cargobike německé pošty (zdroj: bikeinberlin.com) .....	147
Obrázek 26 Dobíjecí stanice v ulici Bílinská (zdroj: maps.google.com) .....	152
Obrázek 27 Zastávka walking bus v italském městě Zanice (zdroj: Wikipedia) .....	160
Obrázek 28 Obchvat města dle územního plánu (zdroj: CDV, ÚP Ústí nad Labem) .....	169
Obrázek 29 Představení projektu PUMM a jeho analytické části veřejnosti (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.).....	192
Obrázek 30 První workshop s veřejností (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.).....	193
Obrázek 31 Druhé setkání s veřejností dne 16. 4. 2019 (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.)..	194
Obrázek 32 Brainstorming k tvorbě Vize mobility 2030+, veřejný prostor (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.).....	195
Obrázek 33 Brainstorming k tvorbě Vize mobility 2030+, doprava a mobilita (Zdroj: Magistrát města Ústí n. L.).....	196
Obrázek 34 Informační leták k PUMM vytvořený v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.) .....	211
Obrázek 35 Informační stánek PUMM v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.).....	212
Obrázek 36 Diskuse s veřejností nad opatřeními v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.) .....	212
Obrázek 37 Komentovaná vycházka v rámci Evropského týdne mobility (zdroj: Magistrát města Ústí n. L.).....	212
Obrázek 38 Heatmapa území města s příspěvky z Pocitové mapy (zdroj: CDV).....	214
Obrázek 39 Výnosy DP Ústí nad Labem za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL).....	218
Obrázek 40 Podíl výnosů MHD k celkovým výnosům v procentech za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL).....	219
Obrázek 41 Vývoj nákladů DP Ústí nad Labem za roky 2015 – 2019 (zdroj: DPmÚL).....	219

## 13.4 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Seznam všech opatření sestavených v rámci PUMM .....	11
Tabulka 2 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii automobilová doprava, parkování .	53
Tabulka 3 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii veřejná hromadná doprava.....	55
Tabulka 4 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii pěší a cyklistická doprava.....	57
Tabulka 5 Navržená opatření pro scénář č. 3 v kategorii nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility.....	59
Tabulka 6 Přehled poptávkových vrstev v dopravním modelu Ústí nad Labem.....	163
Tabulka 7 Intenzity dopravy na významných komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV).....	170
Tabulka 8 Výhledové intenzity dopravy v roce 2025 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV).....	171
Tabulka 9 Výhledové intenzity dopravy v roce 2030 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem za 24 hodin (zdroj: dopravní model CDV).....	172
Tabulka 10 Výhledové intenzity dopravy v roce 2040 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem (za 24 hodin), ve variantě bez nové dopravní infrastruktury (zdroj: dopravní model CDV).....	173
Tabulka 11 Výhledové intenzity dopravy v roce 2040 na hlavních komunikacích města Ústí nad Labem (za 24 hodin), ve variantě s novou dopravní infrastrukturou (zdroj: dopravní model CDV).....	174
Tabulka 12 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2018 v % (zdroj: CDV) .....	182
Tabulka 13 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2025 v % (zdroj: CDV) .....	183
Tabulka 14 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2030 v % (zdroj: CDV) .....	184
Tabulka 15 Dynamická skladba vozového parku pro rok 2040 v % (zdroj: CDV) .....	185
Tabulka 16 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2018 v % (zdroj: CDV).....	186
Tabulka 17 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2025 v % (zdroj: CDV).....	187
Tabulka 18 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2030 v % (zdroj: CDV).....	187
Tabulka 19 Dynamická skladba vozového parku pro D8, rok 2040 v % (zdroj: CDV).....	188
Tabulka 20 Hodnocené kategorie přínosů opatření .....	202
Tabulka 21 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Automobilová doprava, parkování .....	203
Tabulka 22 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Veřejná hromadná doprava .....	205
Tabulka 23 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Pěší a cyklistická doprava.....	207

Tabulka 24 Vyhodnocení přínosů opatření v oblasti Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility.....	209
Tabulka 25 Seznam dotazů z pocitové mapy (zdroj dat a zpracování: CDV) .....	215
Tabulka 26 Vyhodnocení podnětů podle městských obvodů (zdroj dat a zpracování: CDV) .....	217
Tabulka 27 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Automobilová doprava a parkování pro horizont 2025.....	223
Tabulka 28 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Veřejná doprava pro horizont 2025.....	224
Tabulka 29 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava, veřejný prostor pro horizont 2025.....	225
Tabulka 30 Finanční náročnost navržených opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility pro horizont 2025 .....	226
Tabulka 31 Souhrn finanční náročnosti navržených opatření .....	227
Tabulka 32 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Automobilová doprava, parkování.....	229
Tabulka 33 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Pěší a cyklistická doprava .....	231
Tabulka 34 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Veřejná hromadná doprava .....	233
Tabulka 35 Akční plán pro horizont rok 2025 – opatření z kategorie Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility .....	234

## 13.5 SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky pocitové mapy – získané podněty od respondentů a navržená opatření vzešlá z pocitové mapy

PŘÍLOHA Č. 2 Kartogramy modelových dopravních zátěží

1. Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2025 a 2018
2. Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2030 a 2018
3. Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (bez nové infrastruktury) a 2018
4. Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (s novou infrastrukturou) a 2018

PŘÍLOHA Č. 3 Zápisy z jednání

Řídící skupiny

Odborné pracovní skupiny

Pracovní skupiny pro komunikaci

## **PŘÍLOHA Č. 1 Výsledky pocitové mapy – získané podněty od respondentů a navržená opatření vzešlá z pocitové mapy**

**Samostatný soubor na CD**

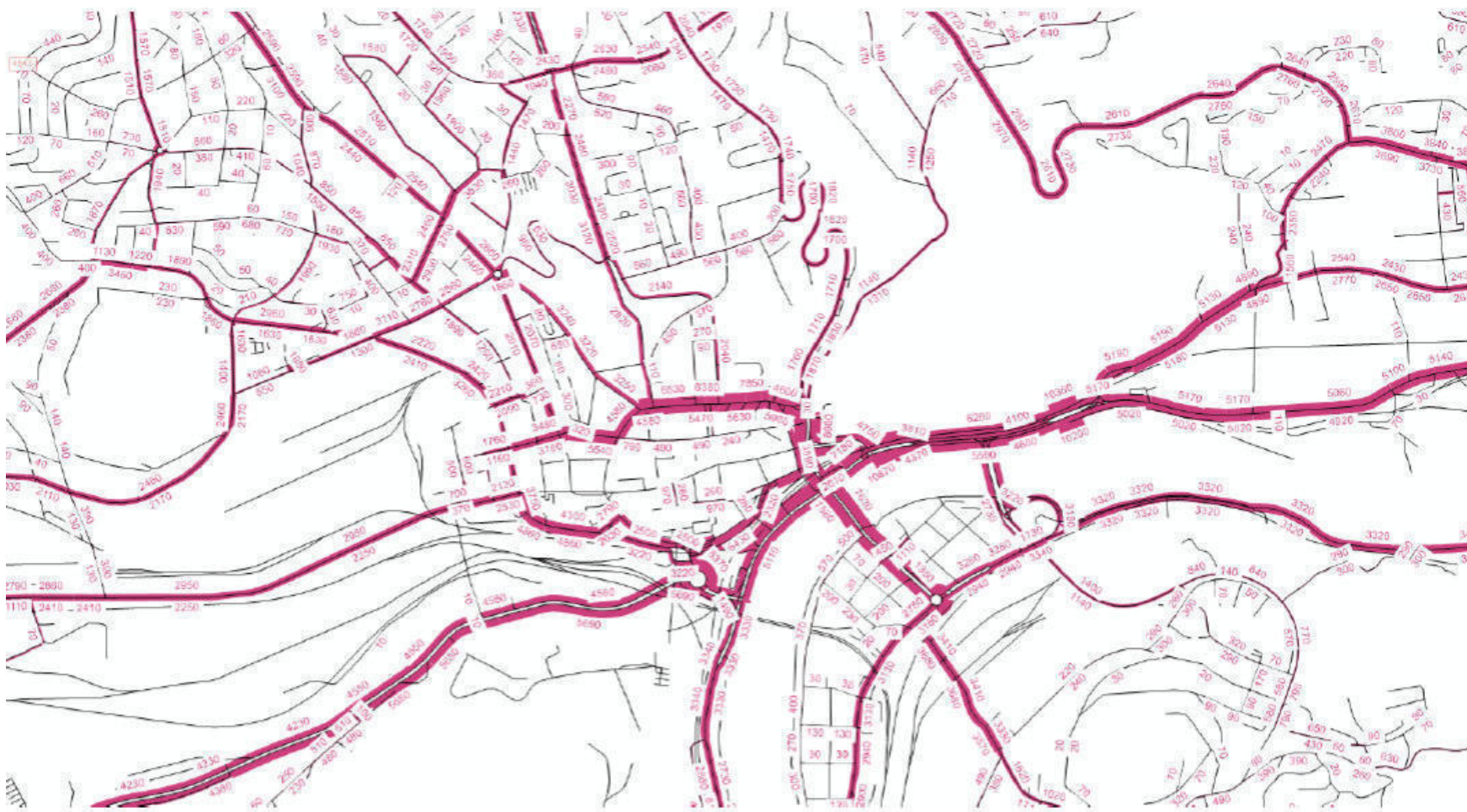


## PŘÍLOHA Č. 2 Kartogramy modelových dopravních zátěží

- **Současný stav dopravy – rok 2018**
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
- **Scénář rok 2025**
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
  - Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2025 a 2018
- **Scénář rok 2030**
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
  - Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2030 a 2018
- **Scénář rok 2040 – bez nové infrastruktury**
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
  - Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (bez nové infrastruktury) a 2018
- **Scénář rok 2040 – s novou infrastrukturou**
  - Individuální automobilová doprava
  - Veřejná hromadná doprava
  - Cyklistická doprava
  - Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (s novou infrastrukturou) a 2018

## Rok 2018

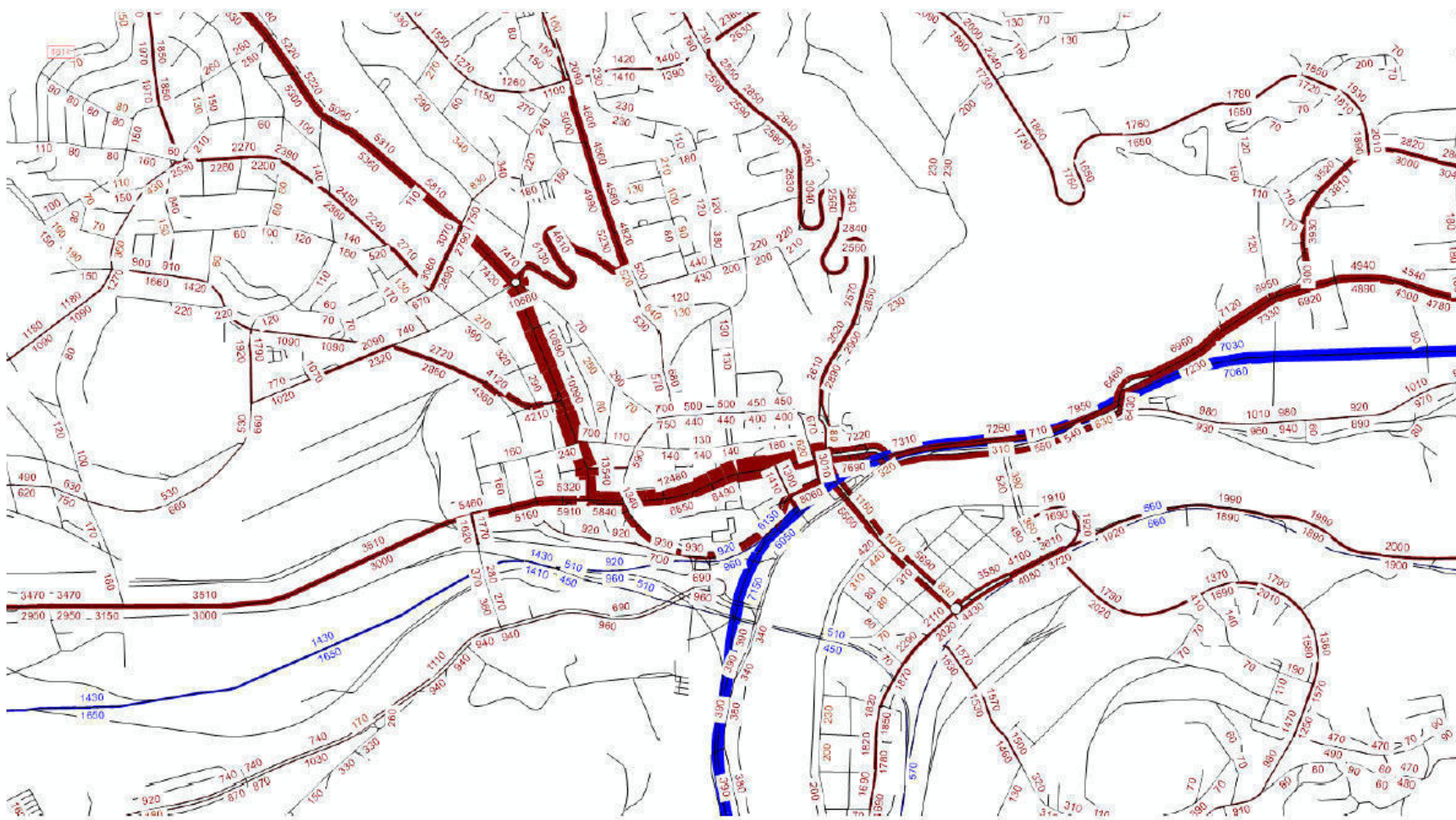
### Individuální automobilová doprava – současný stav rok 2018



## Rok 2018

Veřejná hromadná doprava – současný stav rok 2018

Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



## Rok 2018

### Cyklistická doprava – současný stav rok 2018



## Rok 2025

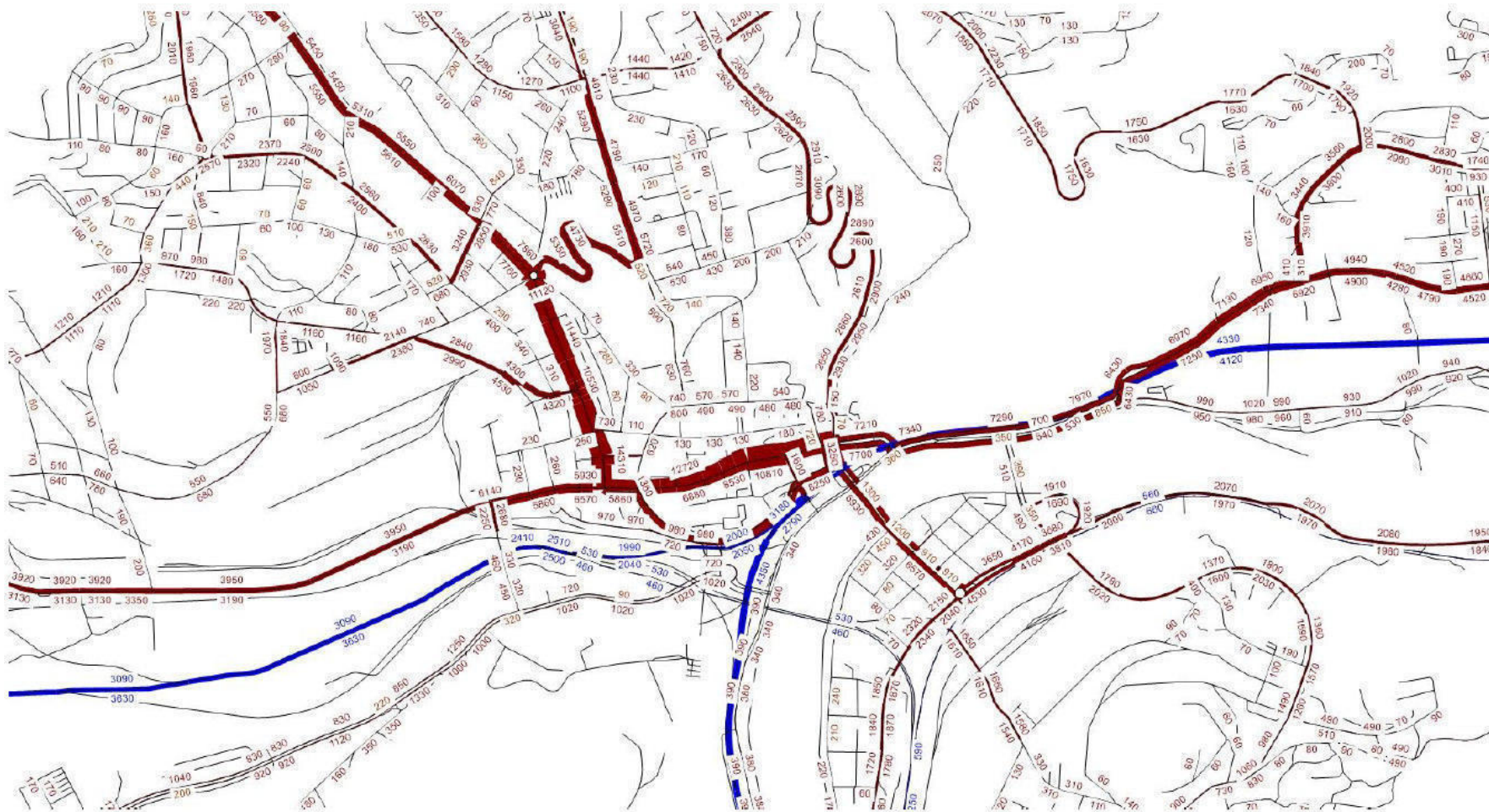
### Individuální automobilová doprava – scénář rok 2025



## Rok 2025

Veřejná hromadná doprava – scénář rok 2025

Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



## Rok 2025

### Cyklistická doprava – scénář rok 2025

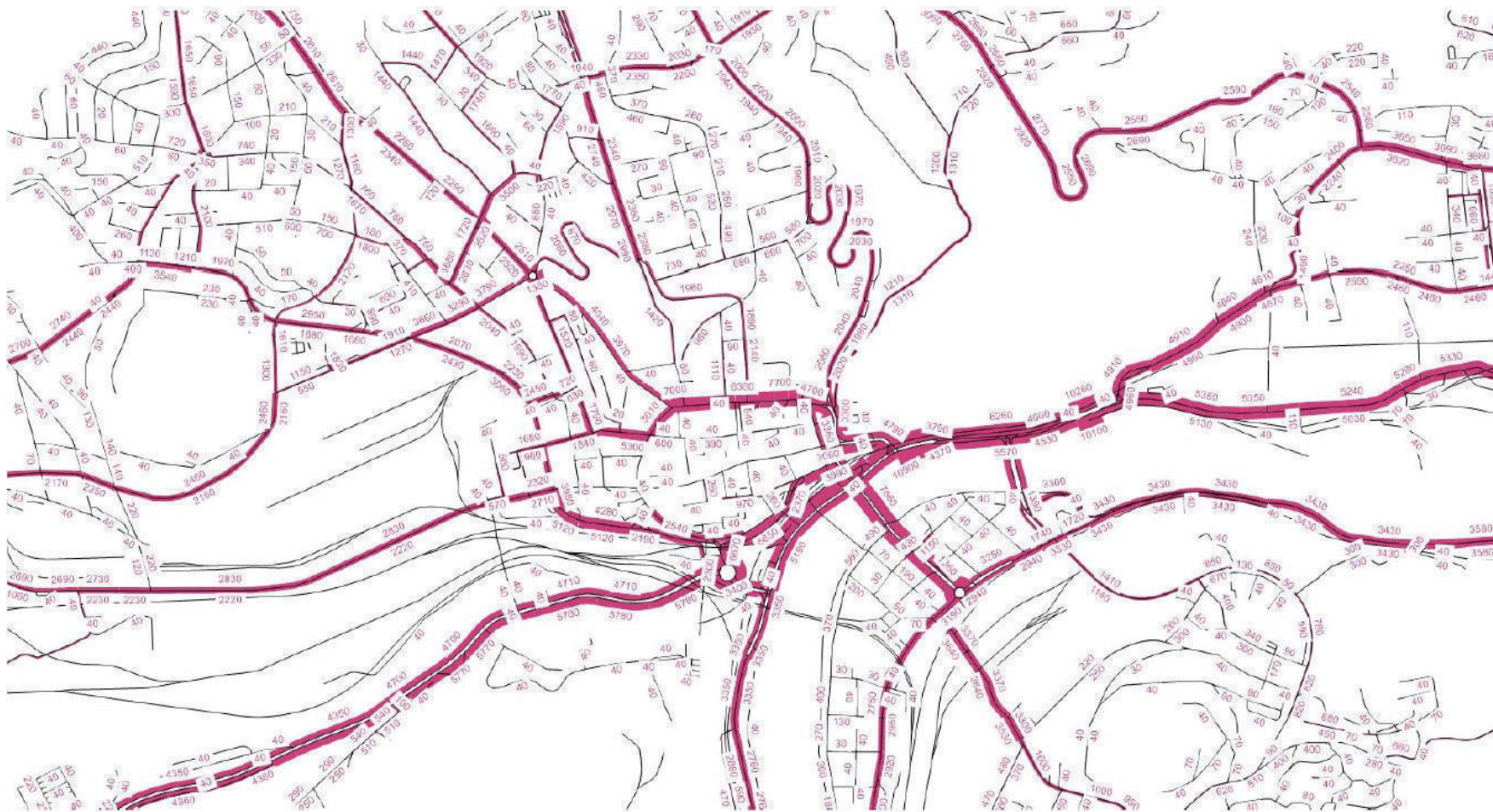






## Rok 2030

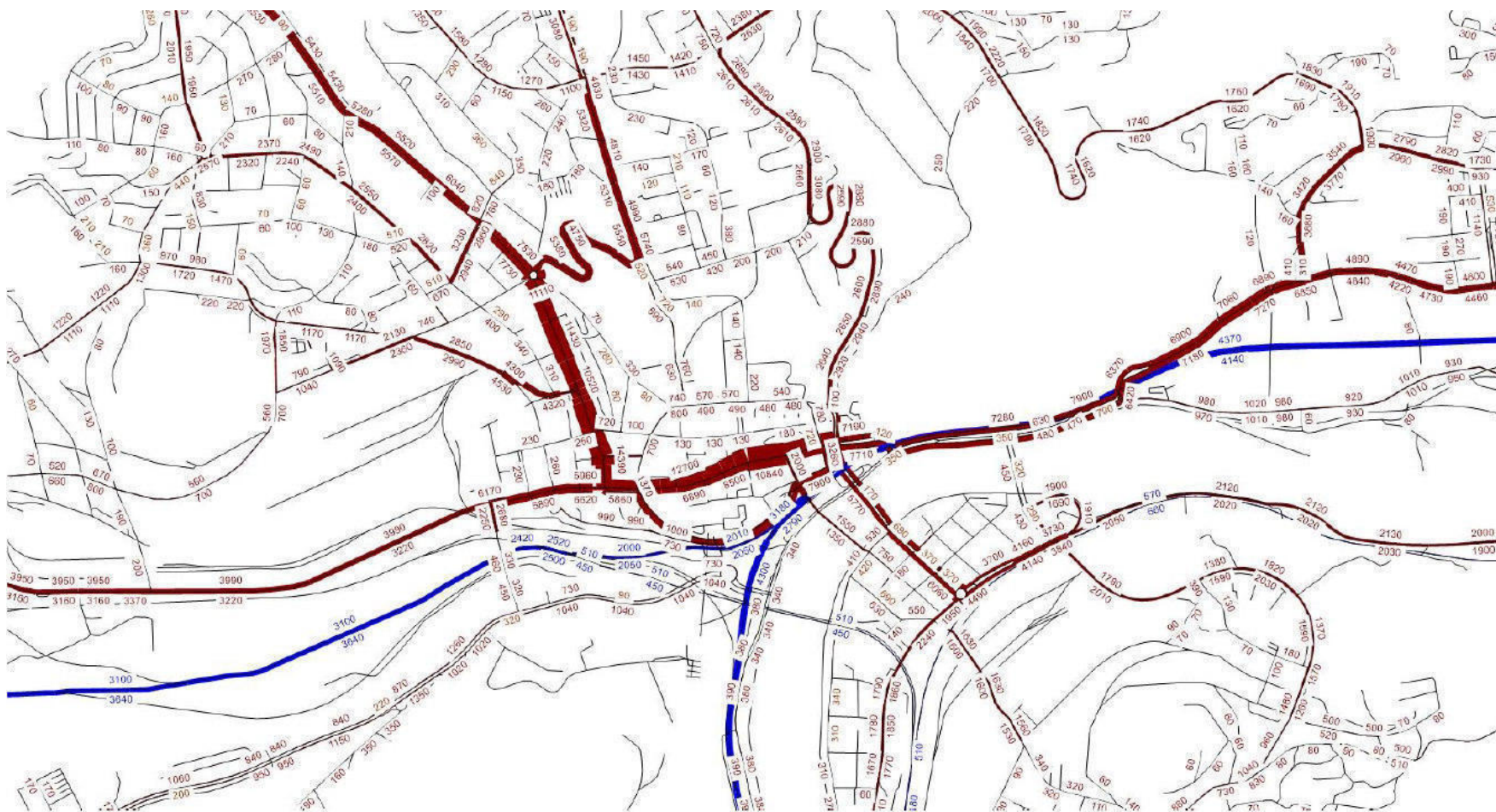
### Individuální automobilová doprava – scénář rok 2030



## Rok 2030

Veřejná hromadná doprava – scénář rok 2030

Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



## Rok 2030

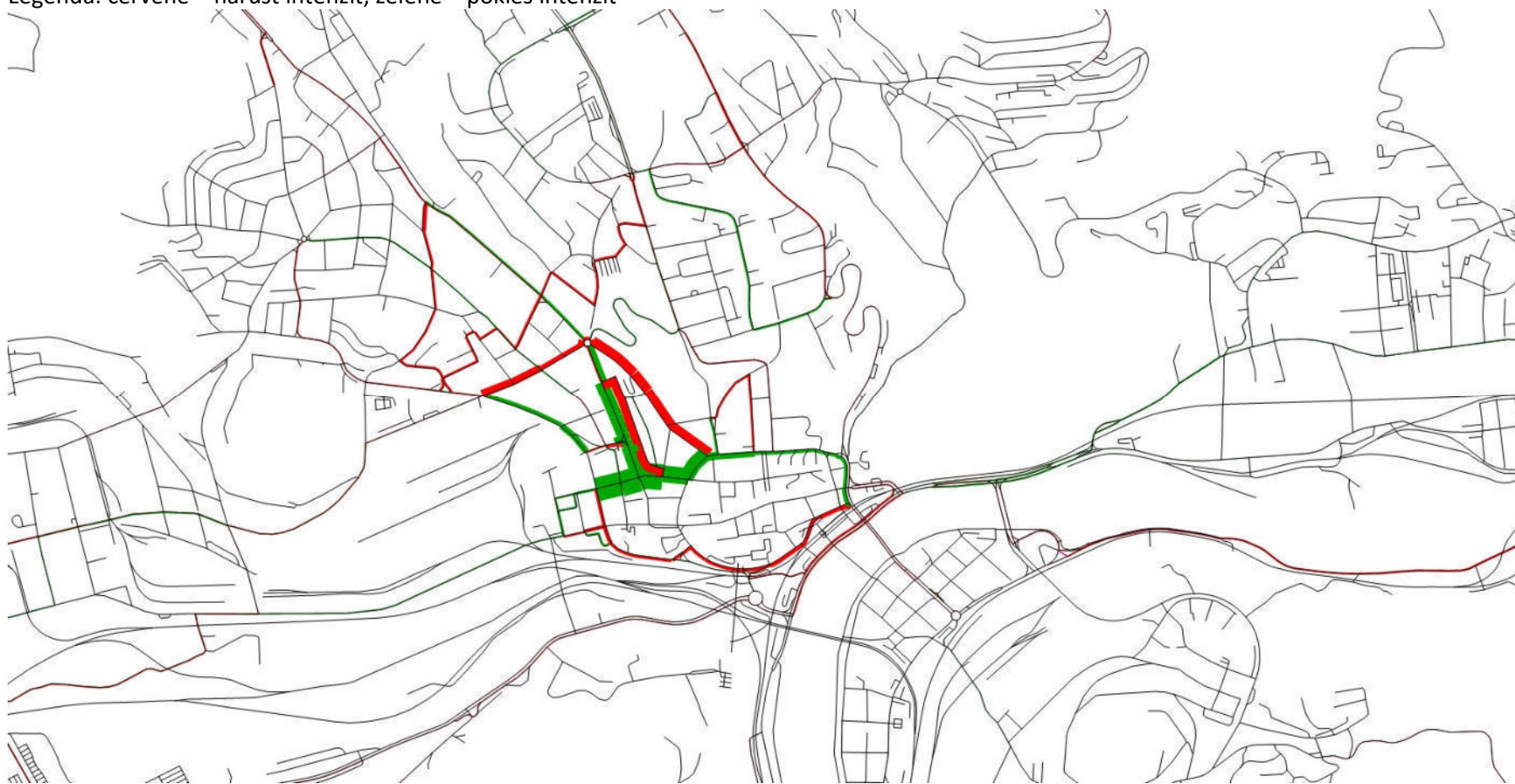
### Cyklistická doprava – scénář rok 2030



## Rok 2030

Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2030 a 2018

Legenda: červeně – nárůst intenzit, zeleně – pokles intenzit



## Rok 2040

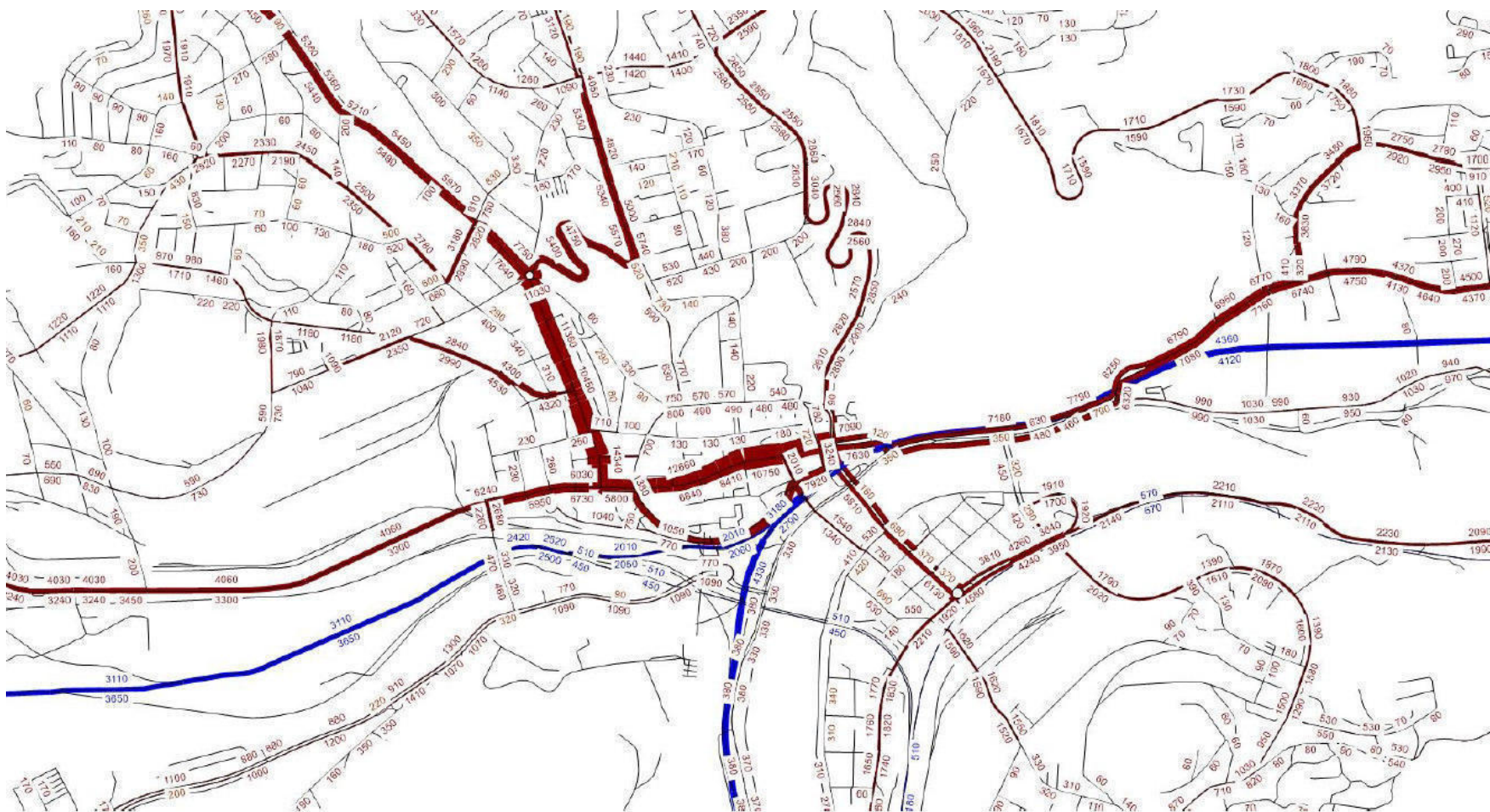
### Individuální automobilová doprava – scénář rok 2040 bez nové infrastruktury



## Rok 2040

Veřejná hromadná doprava – scénář rok 2040 bez nové infrastruktury

Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



## Rok 2040

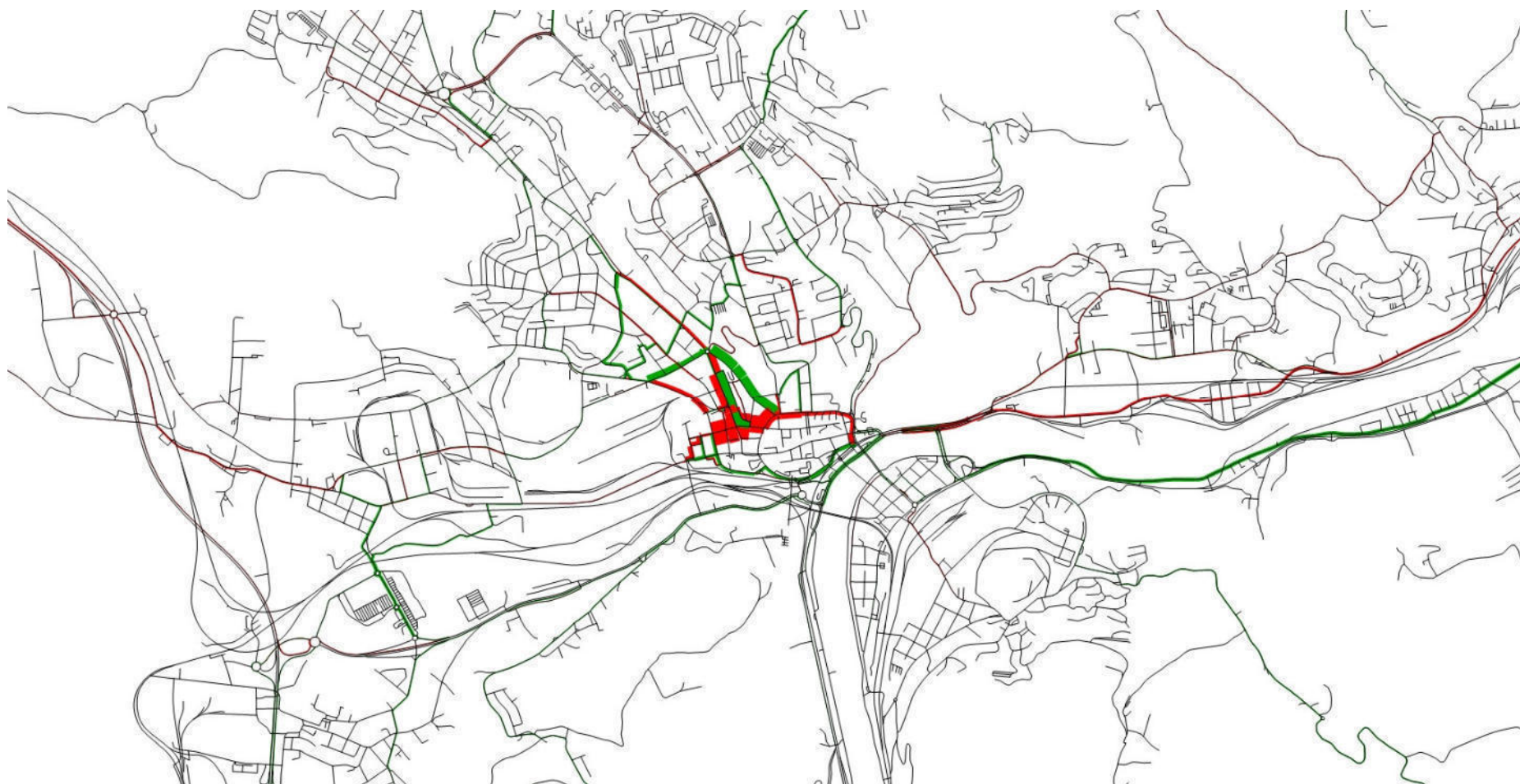
### Cyklistická doprava – scénář rok 2040 bez nové infrastruktury



## Rok 2040, bez nové dopravní infrastruktury

Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (bez nové infrastruktury) a 2018

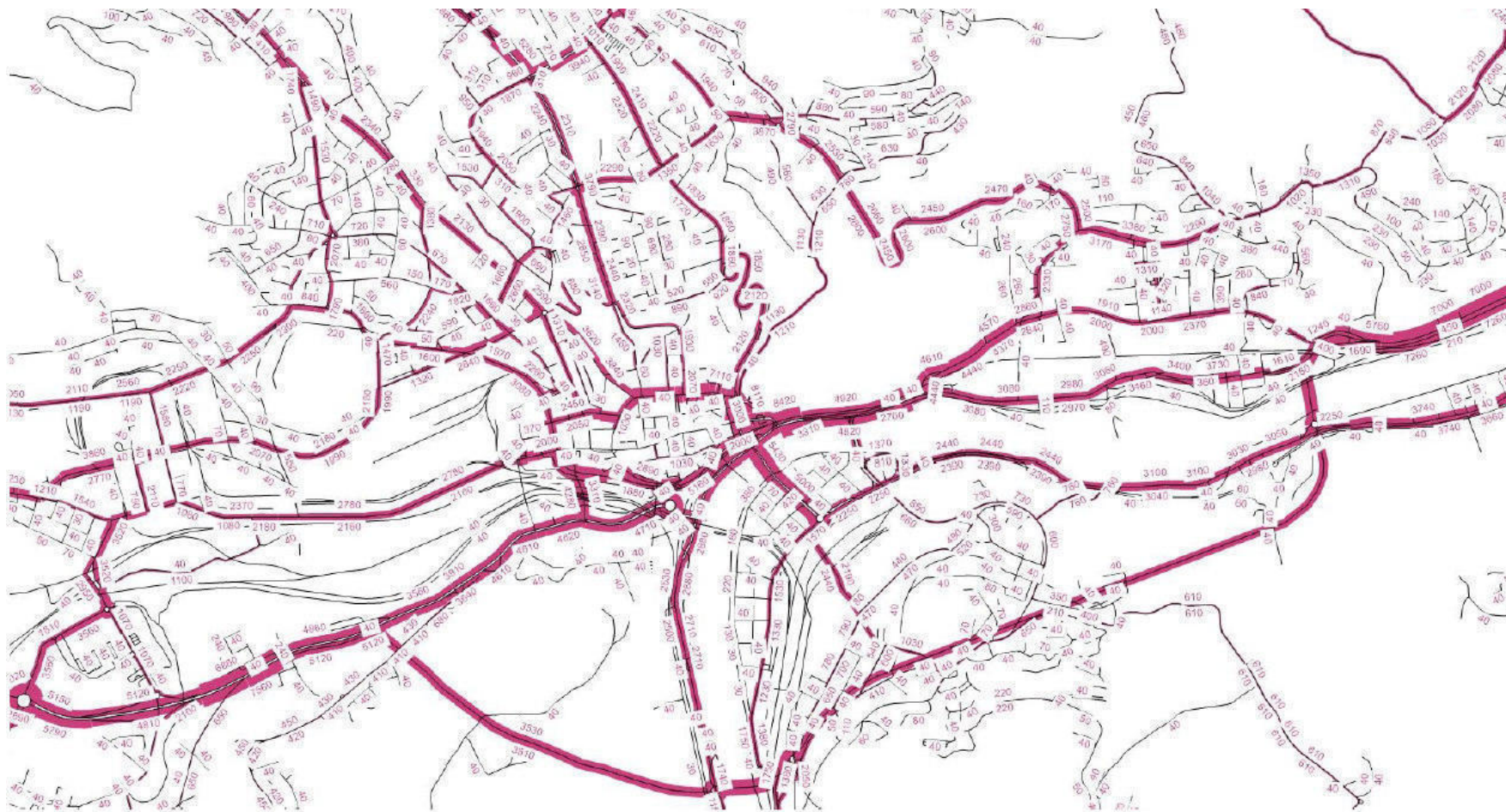
Legenda: červeně – nárůst intenzit, zeleně – pokles intenzit





## Rok 2040

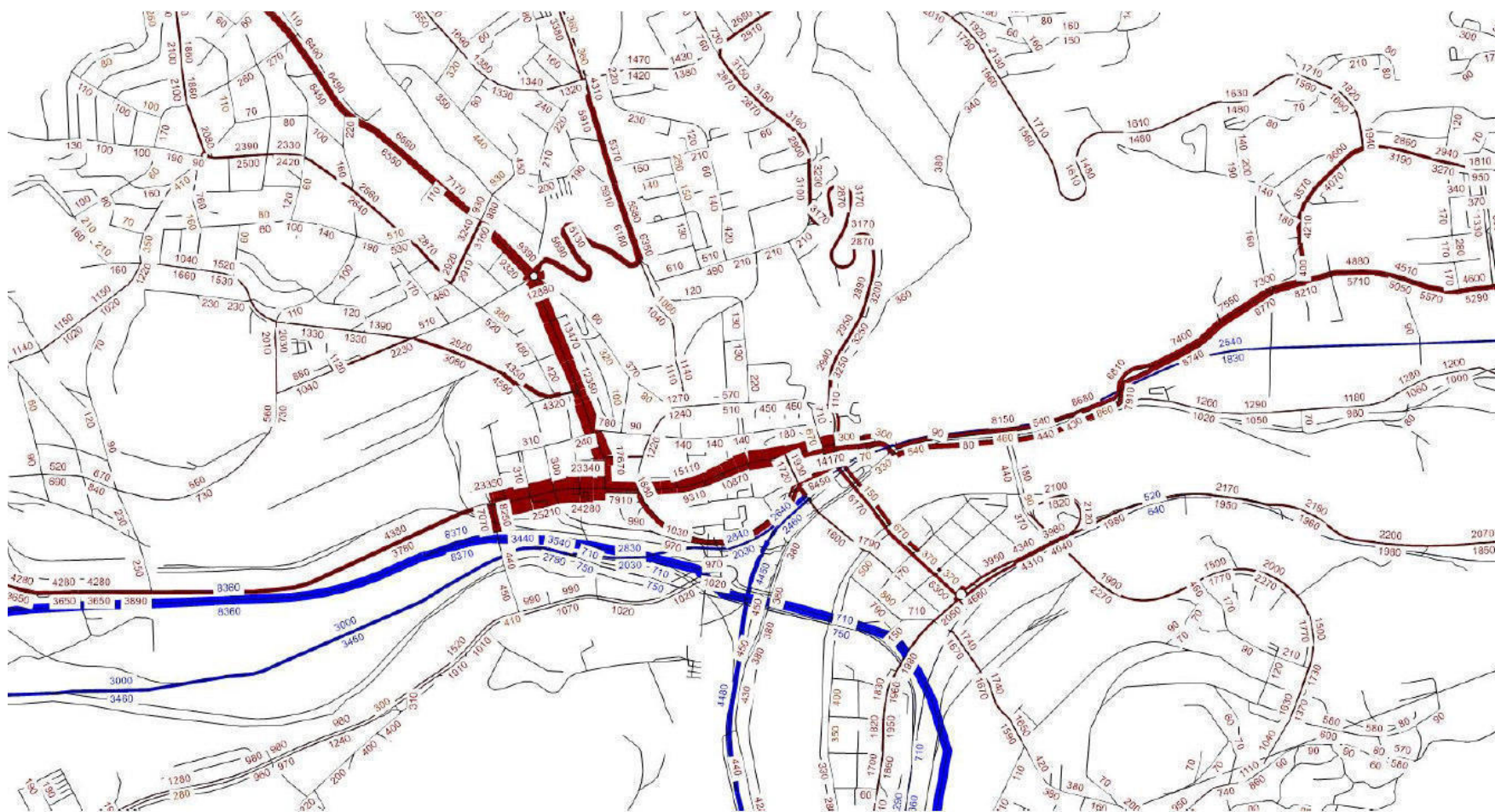
### Individuální automobilová doprava – scénář rok 2040 s novou infrastrukturou



## Rok 2040

Veřejná hromadná doprava – scénář rok 2040 s novou infrastrukturou

Legenda: hnědě – MHD, autobusy DÚK; modře – železnice



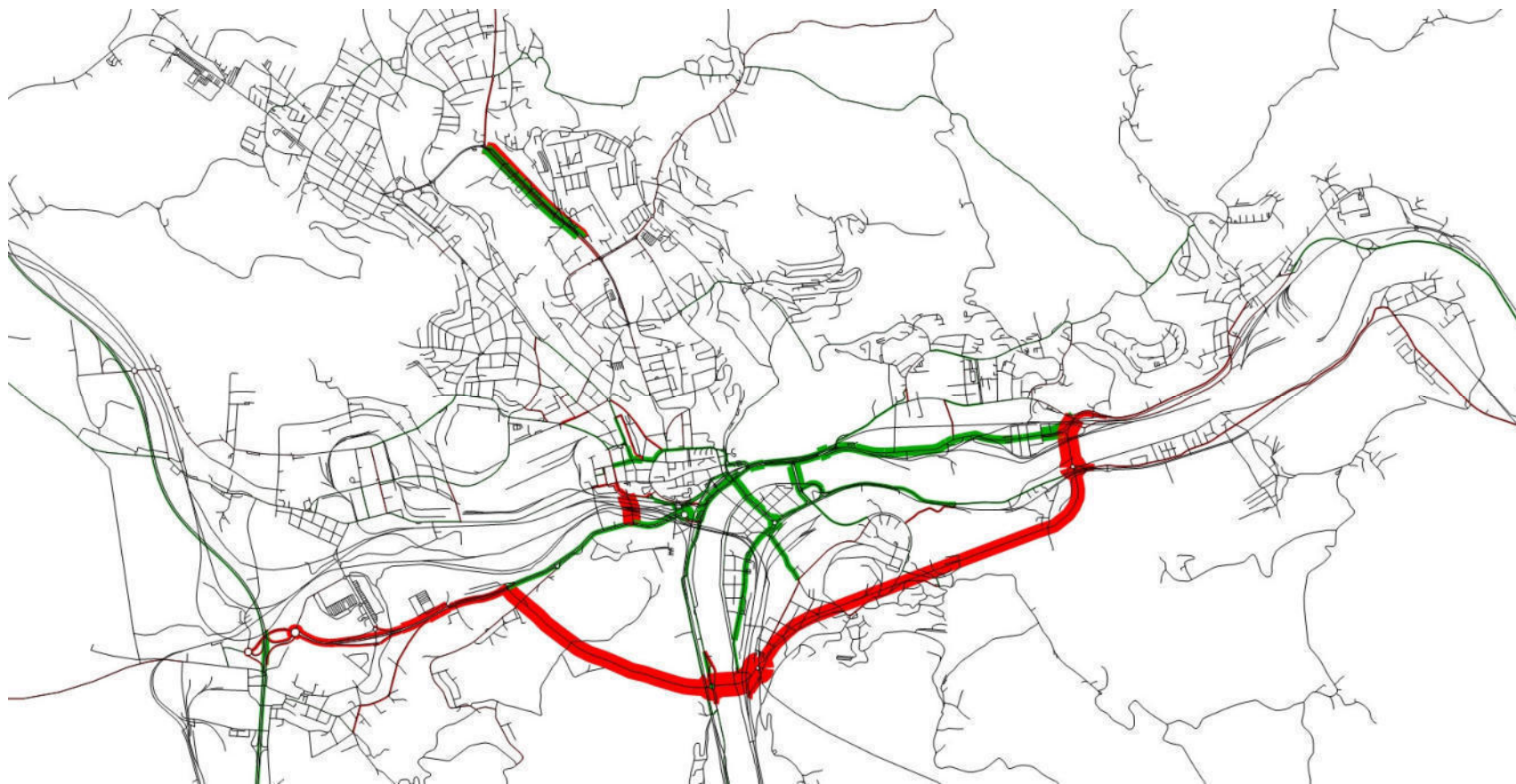
## Rok 2040

### Cyklistická doprava – scénář rok 2040 s novou infrastrukturou



## Rok 2040, s novou dopravní infrastrukturou

Individuální automobilová doprava – porovnání roky 2040 (s novou infrastrukturou) a 2018



Legenda: červeně – nárůst intenzit, zeleně – pokles intenzit

## **PŘÍLOHA Č. 3 Zápisy z jednání**

- **Řídící skupiny**
- **Odborné pracovní skupiny**
- **Pracovní skupiny pro komunikaci**

## ZÁPISY Z JEDNÁNÍ – ŘÍDÍCÍ SKUPINA

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

### AKCE:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

**Předmět jednání:** Vstupní jednání

**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 4001 00, č. d. 303 (3 p.).

**DATUM:** **13. 2. 2018 od 13:30 hod**

**ÚČASTNÍCI:** **dle prezenční listiny**

**SCHŮZKA číslo:** **1**

---

Název akce:

**„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “**

- 1) Zástupce objednatele pan Mgr. Husák seznámil přítomné se zadáním Plánu udržitelné mobility města a možnostmi řešení komunikační strategie pomocí webových stránek města Ústí nad Labem, Facebooku a městských novin.
- 2) **Účinnost smlouvy je od 12.2.2018** a od této doby běží harmonogram zpracování díla.
- 3) Město Ústí nad Labem jmenuje složení řídicí skupiny a po jejím schválení v ji představí zpracovateli.
- 4) Město Ústí nad Labem společně se zpracovatelem navrhne počet a složení odborných skupin, které budou v ideálním stavu totožné s odbornými skupinami zpracovatelů územního plánu (ÚP), Strategického plánu atd.
- 5) **Rozsah území:**  
Území Statutárního města Ústí nad Labem + územní obvod MHD
- 6) **Návrhové období**  
**PUMM 2019 – krátkodobý plán 2-5 let** (do výhledu je relevantní zahrnout dopravní stavby s připravovaným stavebním povolením, nebo už přímo vydaným stavebním povolením, dle zástupců objednatele město nemá připravené žádné zásadní dopravní stavby (pouze např. úprava křižovatky na okružní křižovatku, cyklotrasu, popř. úpravy co vyplynou z Dopravní strategie – ale spíše půjde o zklidnění dopravy popř. s návrhem organizace dopravy – např. zjednosměrnění ulic).

**Střednědobý plán – 2029** (bude sloučeno období z Dopravní politiky města 2019, období 2019 + 10let)

**Výhledové období 2030+**

- 7) Zpracovatel ve spolupráci s objednatelem bude spolupracovat a konzultovat s těmito subjekty:
- s řídicí skupinou
  - se zpracovatelem „Územního plánu“ (ÚP) až bude vysoutěžen
    - Poznámka: Generel dopravy (shrnutí záměrů územního plánu, rozbor stavu území)*
    - 01/2019** předpokládaný termín odevzdání návrhu zadání ÚP (probíhají přípravné práce na zadání ÚP). Stávající ÚP platí od 2011.
  - se zpracovatelem „**Dopravní strategie do 2020“ (DS) (Studie ZAKOS)** zpracování do **06/2018** (zadavatel Odbor OIÚP, Ing. arch. Charvát je supervizor, zpracovatel NDCON) (*Poznámka: studie má navrhnout základní dopravní skelet města, možnosti zkapacitnění silnic, zklidnění dopravy I. třídy, II. třídy, které jsou ale ve vlastnictví ŘSD nebo Ústeckého kraje. Zóny omezující vjezd do města nejdou udělat s ohledem na vlastnictví právě ŘSD a Kraje*).
  - 2019** - HaskoningDHV jako zpracovatel **PUMM** zpracování do (12.2.2018,+ 19 měsíců)  
*Poznámka: SUMF, SUMP=PUMM*  
*SUMF (Sustainable Urban Mobility Framework) městská hromadná doprava, strategický rámec udržitelné městské mobility*  
*SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) strategický plán udržitelné městské mobility*
- 8) PUMM je strategický dokument, tento dokument neslouží k detailnímu návrhu řešení jednotlivých druhů dopravy.
- 9) Zadavatel připraví seznam a časový harmonogram všech běžících projektů, které dle jeho názoru budou mít vliv na zpracování SUMP.
- 10) Objednatel připraví k předání zpracovateli HaskoningDHV výstupy z již zpracovaných dokumentů, studií, generelu dopravy, dopravních průzkumů, ÚP. Zejména je nezbytné předat dopravní model města nikoliv jako výstupy kartogramů apod. ale jako „živá“ data na základě kterých bude zpracovatel pokračovat na stávajícím modelu a nikoliv tvořit model nový viz. dále bod 12).
- 11) **Dopravní průzkumy** - po předání všech dostupných podkladů, zejména výsledků již v minulosti provených dopravních průzkumů (předpoklad do 7.3.) provede zpracovatel revizi těchto podkladů a připraví návrh rozsahu požadovaných dopravních průzkumů vycházejících ze ZD. Předpoklad provádění všech dopravních průzkumů 05-06/2018.
- 12) **Dopravní model** – kontaktní osoba p. Dařílek, Město Ústí n. Labem
- Město Ústí n. Labem má k dispozici Dopravní model, sčítání proběhlo 08/2017, model byl dokončen 10 (11)/2017, zpracovatel Cityplan
  - Model je pouze IAD (individuální automobilová doprava) a je pravidelně aktualizovaný a jsou doplňovány o údaje od Městských služeb ohledně parkování na městských parkovištích.



### **Postup analýzy Dopravního modelu**

- Tento dopravní model poskytne objednatel zpracovateli
- zpracovatel posoudí dopravní model jestli a v jaké podobě/rozsahu se dá použít pro SUMF (cca týden až 14 dní)
- Následně zpracovatel doplní informace o MHD + VHD + pěších + nákladní dopravy (dle průtahu I/30 a přesunutí nákladní dopravy na dálnici D8)  
*(Poznámka: MHD městská hromadná doprava ve městě, VHD veřejná hromadná doprava na území města)*

### **13) Podklady od objednatele Města Ústí nad Labem**

- Dopravní model
- Digitální technická mapa města (poslední aktualizace 2010)
- Digitální pasport parkovacích kapacit
- Ortofotomapa
- Územně analytické podklady

14) **Průzkum dopravního chování** - v rámci PUMM bude proveden průzkum dopravního chování dle metodiky zpracované CDV. Průzkum bude realizován subdodavatelsky společností NMS. Délka trvání průzkumu nebude, jak je uvedeno v ZD, min. 6 měsíců ale bude do 6 měsíců celý realizován a vyhodnocen. Předpoklad trvání vlastního průzkumu je 3 měsíce (04-06/2018). Před zahájením průzkumu proběhne jednání za účelem upřesnění požadavků ze strany zadavatele a představení způsobu sběru dat.

15) **SEA** – není součástí zadávací dokumentace (ZD) je pouze popsáno že bude probíhat souběžně se zpracováním PUMM a bude zpracována dle Směrnice EU č. 2001/42.  
Pozn.: v obou dosavadních zpracovaných PUMM Ostrava, Brno byla SEA zpracovávána mimo PUMM externím dodavatel (v obou případech EKOTOXA) na základě samostatného výběrového řízení.

Pravidelné setkávání pracovních skupin bude probíhat již od samého počátku dle požadavku Směrnice EU č. 2001/42 procedura SEA. Bude se jednat o průběžný proces běžící paralelně s přípravou a pořízením PUMM Ústí nad Labem. Enviromentální zpráva bude odrážet požadavky Přílohy I. Směrnice o EIA a národní legislativy. Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačního období musí být zohledněny v závěrečné verzi PUMM Ústí nad Labem a také v rozhodnutí o schválení PUMM Ústí nad Labem.

16) **Průzkum dopravy v klidu** (parkování / statická doprava) – informace o parkování poskytne pan Dařílek z odboru dopravy (OD).

- e) Pan Starý zdůraznil, že nelze ve stávající uliční síti a okolí zajisti parkování dle ČSN.
- f) Řešením není ani výstavba parkovacích objektů nebo odstavných parkovišť ve vzdálených oblastech od bydliště uživatelů vozidel. Dle zkušeností s parkovacími objekty např. v Plzni tyto parkovací objekty by musely být postaveny v místech poptávky „a musely by být ideálně zdarma“. Pan Starý dle zkušeností z jiných míst v ČR nelze ani dostatečně prověřit prověření parkování v soukromých objektech, v obchodních centrech garážích a ve vnitroblocích – kde nastává potencionálně

konfliktní situace s bezpečnostními službami ostrahy těchto objektů - nelze je tudíž sčítat a dělat jejich průzkum.

- g) Dle sdělení pana Dufka bylo zřízeno placené parkování na sídlišti, na kterém je část parkoviště fyzicky oddělena a za závorou jsou placená parkovací stání (tento režim je ve stádiu prověřování).
- h) **Obchodní centra - noční parkování:** další oblastí je parkování na nekrytých parkovištích u supermarketů nebo obchodních centrech (např. Severní terasy). Dle sdělení objednatele jsou některá parkoviště zavřená pro noční parkování, některá parkování v nočních hodinách tolerují, ale obecně se s ohledem na vlastnictví pozemku nedá počítat pro parkování pro rezidenty v nočních hodinách.
- i) **Doprava v klidu obecně** – dle informací objednatele:
- Parkování u objektů pro bydlení (sídliště) – v noci
  - Parkování v centru – přes den – existuje zpoplatněné parkování
  - Parkování v centru - přes noc
  - Parkování v OC Forum je omezeno na 1,5h

Na základě poskytnutých podkladů bude připraven návrh nezbytného rozsahu průzkumu dopravy v klidu.

---

***Případné připomínky napište prosím rovnou do zápisu formou sledování změn, děkuji.***

*Tento zápis je rozesílán pouze elektronickou formou. Pokud nebudou obdrženy připomínky k tomuto zápisu do 1.3.2018 (čtvrtek), bude tento zápis považován za odsouhlasený.*

---

Příloha: Prezenční listina

ZAPSAL: Milan Ptáček, dne 21. 02. 2018, rozesláno 26.2.2018. doplnění Václav Starý a Roman Čampula, 28.2.2018 Jan Husák a 1.3.2018 Vladimír Charvát, Pavel Nepivoda

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ - FINÁLNÍ

### AKCE:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

**Předmět jednání:** Řídící skupina - Vstupní jednání  
**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 4001 00, č. d. 314 (3 p.).  
**DATUM:** 10. 4. 2018 od 11:00-13:00 hod  
**ÚČASTNÍCI:** dle prezenční listiny

**SCHŮZKA číslo:** 2

---

Název akce:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

- 1) Zástupce objednatele pan Husák seznámil přítomné se zadáním Plánu udržitelné mobility města a programu jednání:
  1. Představení činnosti a smyslu řídicí skupiny
  2. Seznámení s obsahem jednacího řádu a statutu řídicí skupiny
  3. Představení plánu realizace PUMM

### Body programu 1.+ 2.

- 2) 1. -2. Není zastoupeno ani 70% účastníků, pan Husák konstatuje: Řídící skupina není usnášení schopná.
- 3) Pan Veselý má připomínku k hlasování per rolam, je potřeba stanovit co znamená pokud **se dotýčný nevyjádří** = pokud se nevyjádří v hlasování elektronicky, **je to jako když není přítomen na hlasování.**
- 4) *Poznámka: cyklokoordinátor pan Veselý má ještě alternativní email j-vesely@email.cz*
- 5) Existuje ZAKOS – základní komunikační skelet, ÚP – územní plán, připravuje se jeho zadání cca 2020-2021. Opět zazněla informace o soudem zrušené dopravní koncepci v rámci ÚP a i s ohledem na cyklotrasy
- 6) Pan Veselý poskytne 2x studii na cyklotrasy a popřípadě i starší projekty cca i 10 let staré a podklady cyklogenerelu.
- 7) **PUMM je spíše o mobilitě než o konkrétní infrastruktuře a jedná se o změnu dopravního chování.**

### Bod programu 3.

Představení plánu realizace PUMM, za zpracovatele vystoupil pan Václav Starý (HDHV) seznámil přítomné s postupem realizace PUMM:

#### 8) Model dopravy:

**Dopravní model bude 4 stupňový (v rámci SUMF a PUMM):**

- $IAD = OA + N$  – individuální automobilová doprava, OA – osobní vozidla, N – nákladní vozidla

- MHD = městská hromadná doprava
  - Cyklo = cyklistická doprava
  - Pěší = pěší doprava
- 9) Město Ústí nad Labem má pouze grafický výstup Modelu dopravy v pdf, nelze s ním pracovat. **Model je ale stejně pouze jednomodální – pouze IAD (individuální automobilová doprava). Pouze tato část by se dala použít z dopravního modelu AFCityplanu, pokud by byla v otevřené formě, kterou ale město Ústí nedisponuje, je potřeba jednat s AFCityplánem na dodání relevantních odkladů=otevřená data dopravního modelu IAD, jinak tyto podklady nejsou použitelné a musí se udělat dopravní model úplně znova.**
- 10) Pan Starý se jako prvotní kontakt se zpracovatelem Dopravního modelu spojí se AFCityplanem (pan Košan) a zjistí situaci se získáním otevřených dat dopravního modelu. Další postup může být následující AFCityplan bude osloven městem aby dodal dopravní model v otevřené podobě, nebo město vypíše soutěž na dopravní model do kterého se přihlásí popř. i HDHV, a AFCityplan.
- 11) Dopravní model zpracovává a spravuje AFCityplan (v programu PTV) – model je pravidelně aktualizován, poslední aktualizace je z roku 2017.
- 12) HDHV obdrželo výstup modelu z roku 2016 od pana Dařílka.
- 13) od pana Dařílka došlo k představení a k nahlédnutí do Generelu dopravy (generel udržitelné dopravy definuje směry, bez konkrétních detailních řešení).

#### Podklady získané od města

Byla uzavřena smlouva o výpůjčce dat 26.3.2018. Obdrželi jsme (HDHV) podklady od zástupce města pana Husáka digitálně na CD.

- 14) **Parkování – průzkum statické dopravy** – budou dodány Službami města podklady na základě jednání a na základě zjištěných údajů z parkomatů.
- 15) **Směrový průzkum , sčítání na SSZ** - dopravní průzkum je pravidelně aktualizován, jsou získávána data ze SSZ (světelně signalizačního zařízení). Firma NTG group, v současné době jsou zpracovávány pouze jednou hodnotou, pro další zpracování je potřeba rozdělit toto jedno číslo na jednotlivé směry. **Směrový průzkum a profilové sčítání bude realizován a nahrazen výstupy z jednotlivých SSZ.**
- 16) Vymezení širší oblasti centra, centrum + 600m, vymezení přirozenými hranicemi řekou, železnicí a k severní oblasti. **Území Statutárního města Ústí nad Labem + územní obvod MHD. Území je definováno ještě přilehlými částmi Ústí a přilehlými obcemi:** Trmice, Chlumec, Přestanov, Dolní Zálezly, Chabařovice – viz celkový seznam základních sídelních jednotek, popř. jejich sloučení v nadřazenější celky.
- 17) **Ve smlouvě je rozsah území definován jinak a je potřeba si i řídicí skupinou odsouhlasit tento rozsah:**

<https://apl.czso.cz/irso4/mapa.jsp?pid=2&kodcis=43&kod=554804&obrprvid=9138612#>



informační vrstvy - základní sídelní jednotky  
popisky- Název ZSJ - stav v roce 2013 (trvalý pobyt)

ZSJ název	část obce díl	obec
<a href="#">Božtěšice</a>	<a href="#">Božtěšice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Brná</a>	<a href="#">Brná</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Brná-Čertova jizba</a>	<a href="#">Brná</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Budov</a>	<a href="#">Svádov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Bukov-střed</a>	Bukov	Ústí nad Labem
<a href="#">Církvice</a>	<a href="#">Církvice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Doběstice</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Dukelských hrdinů</a>	Bukov	Ústí nad Labem
<a href="#">Habrovice</a>	<a href="#">Habrovice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Hlavní nádraží</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Hornická-Stará</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Hostovice</a>	<a href="#">Hostovice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Kalová pole</a>	<a href="#">Všebořice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Kamenice-Dělouš</a>	<a href="#">Strážky</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Ke Skřivánku</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Klíše</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Klíše-Vilová</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem

<a href="#">Klíše-průmyslový obvod</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Klíše-sportovní areál</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Klíše-školský areál</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Klíšská-Solvayova</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Kojetice</a>	<a href="#">Kojetice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Kočkov</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Kramoly</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Krásné Březno</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Krásné Březno-Nový Svět</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Krásné Březno-Pod vyhlídkou</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Krásné Březno-Přístavní</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Krásné Březno-průmyslový obvod</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Krásné Březno-západ</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Malátova</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Mariánský vrch-Hůrka</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Masarykova nemocnice</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Mojžíř</a>	<a href="#">Mojžíř</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Městské stadiony</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Na Nivách I</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Na Nivách II</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Na dolech</a>	<a href="#">Předlice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Nad Brnou</a>	<a href="#">Brná</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Nad Březnem</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Nad zoologickou zahradou</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Neštěmice</a>	<a href="#">Neštěmice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Neštěmice-halda</a>	<a href="#">Neštěmice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Neštěmice-východ</a>	<a href="#">Neštěmice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Neštěmická</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Nová Ves</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Obchodní zóna Všebořice</a>	<a href="#">Všebořice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Olešnice</a>	<a href="#">Olešnice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Olšinky</a>	<a href="#">Svádov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Ovčárna</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Ovčí vrch</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Pod Střížovickým vrchem</a>	Bukov	Ústí nad Labem
<a href="#">Podhoří</a>	<a href="#">Všebořice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Pražská ulice</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Předlice</a>	<a href="#">Předlice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Předlice-průmyslový obvod</a>	<a href="#">Předlice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Sady Bedřicha Smetany</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Sebuzín</a>	<a href="#">Sebuzín</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Severní Terasa</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Severní Terasa-střed</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Skorotice</a>	Bukov	Ústí nad Labem

<a href="#">Skřivánek</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Strážky</a>	<a href="#">Strážky</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střekov-Kamenný vrch</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střekov-Karla IV.</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střekov-lázně</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střekov-nad hradem</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střekov-nábřeží</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střekov-průmyslový obvod</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střížovický vrch I</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střížovický vrch II</a>	<a href="#">Předlice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Střížovický vrch III</a>	<a href="#">Všebořice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Svádov</a>	<a href="#">Svádov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Sídliště Dobětice</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Sídliště Dobětice-západ</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Sídliště Kamenný vrch</a>	<a href="#">Střekov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Sídliště Pod Holoměří</a>	Bukov	Ústí nad Labem
<a href="#">Sídliště Skalka</a>	<a href="#">Mojžíř</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Sídliště Stříbrníky</a>	<a href="#">Severní Terasa</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Tuchomyšl</a>	<a href="#">Všebořice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">U Bíliny</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">U polikliniky</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">U stadionů</a>	<a href="#">Klíše</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Univerzitní kampus</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">V Oblouku-Vojanova</a>	<a href="#">Krásné Březno</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Vaňov</a>	<a href="#">Vaňov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Vaňov-Skály</a>	<a href="#">Vaňov</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Veselí</a>	<a href="#">Mojžíř</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Větruše</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Všebořice</a>	<a href="#">Všebořice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Všebořice-u vozovny</a>	<a href="#">Všebořice</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Západní nádraží</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Ústí nad Labem-průmyslový obvod</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Ústí nad Labem-střed</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Ústí nad Labem-u západního nádraží</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
<a href="#">Žižkova</a>	<a href="#">Ústí nad Labem-centrum</a>	Ústí nad Labem
10% respondentů		
Trmice	Trmice	Trmice
Chlumeč	Chlumeč	Chlumeč
Přestanov	Přestanov	Přestanov
Dolní Zálezly	Dolní Zálezly	Dolní Zálezly
Chabařovice	Chabařovice	Chabařovice

- 18) **Průzkum dopravního chování** představí pan Kunc z NMS, podrobněji dále v zápise.
- 19) Dopravní podnik (DP) dle pana Dařílka disponuje vážením vozidel s pasažéry a má detekční rámy pro kontinuální sčítání cestujících. Sčítání má DP z roku 2015, 2016. DP má k dispozici měřící a vážící vozidlo v provedení trolejbus a autobus, je možné tato vozidla nasadit na linky, které ještě nejsou nasčítané, a doplnit je. (SUMF nadefinuje síť pro MHD). Czech Consult popisuje stanovený komfort- standart cestování komfort 70-75% obsazenosti vozidla MHD (škála červená = obsazenost 70-75%, stanovený limit plně obsazeného vozidla, oproti škála zelená = neobsazené vozidlo),
- 20) Na příští řídicí skupině nadefinuje HDHV a pan Kunc z NMS průzkum.

*Poznámka z diskuze:*

*Hluk, protihluková opatření:*

- *tzv. tichý asfalt – snížená hlučnosti komunikace o 3-4dB, nevýhodou je nutnost údržby čistoty kanálků v asfaltu, protože se tento typ důsledně neudrží, výhoda se po čase v užívání bez čištění ztrácí.*
- *Snížení rychlosti – pokles hluku o – 2dB*
- *Organizační úpravy dopravy*

- 21) Paní Řeháková ŽP

Paní Řeháková ověří jestli existuje Hlukové a emisní mapa, aby bylo patrné hlukové a emisní pozadí.

*Poznámka:*

*S největší pravděpodobností má ŘSD Hlukové mapy pro silnice I. třídy. Krajský úřad (SÚS) již nevede v evidenci hlukové mapy.*

*Z diskuze vyplynulo, že imisní pozadí lze zjistit těžko, město je nemá (problematika lomu, překladiště a dalších zdrojů)*

*Pan Dařílek sdělil možný zdroj informací VNUC – Teplicko-Ústecký region (ministerstva MŽP – životního prostředí, MD - dopravy).*

- 22) **Průzkum dopravního chování** představil pan Kunc z NMS, výstupem bude:

- Technická zpráva o průběhu průzkumu
- Závěrečná zpráva ve formě grafů z části netýkající se cestovního deníku
- Anonymizovaný datový soubor ve formátu XLS nebo ASCII

Vzorek respondentů bude obsahovat 1000 domácností dle metodiky CDV s drobnými odchylkami a ze zkušeností z průzkumů v ČR Hradec Králové z roku 2017,

- 23) **Za vyplnění dotazníků se nepředpokládá žádná odměna pro respondenty, hlavní motivací je zapojení se do dotazování a zlepšení dopravní situace ve městě.**

- 24) **Město poskytne podporu při oslovování domácností:**

- Pověřovacím dopisem (vzor je v příloze)
- Novinovými články – městské periodikum
- FB – facebookovým profilem
- www stránky

- 25) **Dotazování a dotazník se bude skládat** (viz příloha), dotazník bude elektronický, webové rozhraní ze kterého vyplynou tyto základní informace:

- Vzor domácností + vzor jednotlivců (všichni členi domácnosti starší 6 let)
- Vybavenost domácností – dopravní prostředky (auto, kola)
- Cestovní deník (začátek, konec cesty, uzavření cesty)



- Do dotazníku může být případně přidáno 5 specifických otázek, město pošle zpracovateli okruh otázky a NMS nadefinuje formulaci otázky.
- 26) Vyplňování proběhne v charakteristický den ÚT, ST, ČT.
- 27) Poznámka: úspěšnost dotazování se pohybuje kolem 7-9%, dle zkušeností pana Dařílka je nedůvěra v Ústí vyšší.
- 28) Pan Dařílek informoval o množství dopravních omezení v centrální části města a širším okolí, před zahájením průzkum je potřeba najít nejvhodnější termín s ohledem na aktuální uzavírky. Centrální část a okolí je cca 04 – 09/2018 paralyzováno uzavírkami. **Zpracovatel HDHV a NMS upozorňují na hrozící nemožnost realizace průzkumů a může být i ovlivněn i termín realizace průzkumů a následně i termín odevzdání.**
- 29) Dle sdělení pana Dařílka – dopravní chování je dané: domov – práce/škola. Uzavírky ovlivní směrový průzkum, je potřeba mít dopravní model (viz problematika stávajícího dopravního modelu pouze v pdf).
- 30) **SEA** – není součástí zadávací dokumentace (ZD) je pouze popsáno že bude probíhat souběžně se zpracováním PUMM a bude zpracována dle Směrnice EU č. 2001/42. Pozn.: v obou dosavadních zpracovaných PUMM Ostrava, Brno byla SEA zpracovávána mimo PUMM externím dodavatel (v obou případech EKOTOXA) na základě samostatného výběrového řízení.
- Pravidelné setkávání pracovních skupin bude probíhat již od samého počátku dle požadavku Směrnice EU č. 2001/42 procedura SEA. Bude se jednat o průběžný proces běžící paralelně s přípravou a pořízením PUMM Ústí nad Labem. Enviromentální zpráva bude odrážet požadavky Přílohy I. Směrnice o EIA a národní legislativy. Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačního období musí být zohledněny v závěrečné verzi PUMM Ústí nad Labem a také v rozhodnutí o schválení PUMM Ústí nad Labem.
- 31) Dopravní průzkum bude probíhat počátek května do 30.6. 2018.
- 32) S ohledem na plánovaná termín zahájení průzkumu potřebujeme schválený dotazník, mapu území s vyznačenými oblastmi a pověřovací dopis nejpozději do 9.5.2018.

---

***Případné připomínky napište prosím rovnou do zápisu formou sledování změn, děkuji.***

*Tento zápis je rozeslán pouze elektronickou formou. Pokud nebudou obdrženy připomínky k tomuto zápisu do 9.5.2018 (středa), bude tento zápis považován za odsouhlasený.*

---

Příloha: Prezenční listina

ZAPSAL: Milan Ptáček, dne 30. 04. 2018, rozesláno 30.4.2018. doplnění Kamil Kunc, Martin Zachariáš

Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem - ŘÍDÍCÍ SKUPINA

**AKCE:**

**Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem**

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.  
Sokolovská 100/94  
CZ- 186 00 Praha 8  
Tel.: 236 080 550 / Fax: 236 080 560  
www.royalhaskoningdhv.cz

**MÍSTO: Ústí nad Labem**

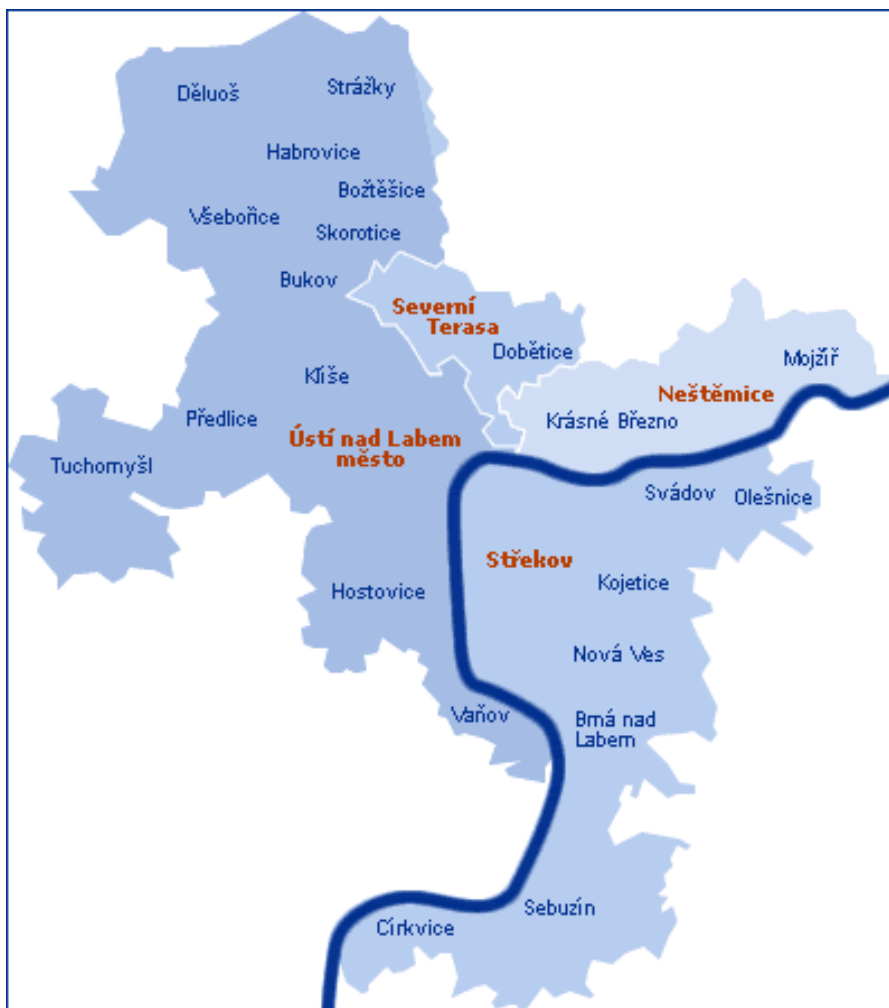
**DATUM: 10.4.2018**

## PREZENČNÍ LISTINA

Jméno	Firma	Telefon / email	Podpis

\* ALTERNATIVNÍ E-MAIL: [REDACTED]

Společnost je zapsána u Městského soudu v Praze, oddíl C, vložka 11622, datum zápisu 31.7.1992  
Bankovní spojení: ING bank N.V., organizační složka, Nádražní 344/25, 150 00 Praha 5  
CZK účet č. 1000449603, EUR účet č. 1330449606, kód banky: 3500, SWIFT kód: INGBCZPP  
IČ 45797170, DIČ CZ45797170



## Návrh metodologie průzkumu dopravního chování do zápisu z jednání Ústí nad Labem

19.4.2018

Průzkum dopravního chování bude proveden tak, aby byl výsledný datový soubor použitelný pro sestavení dopravního modelu a výsledky byly zobecnitelné na populaci domácností města Ústí nad Labem.

Výběr respondentů bude nastaven a řízen s ohledem na to, aby výsledný datový soubor spolehlivě reprezentoval domácnosti i jednotlivce Ústí nad Labem.

Odchytky ve struktuře vzorku, které nemohou být vyřešeny v průběhu sběru dat z důvodu obtížné dosažitelnosti specifických skupin, budou řešeny standardním vážením dat.

Na takto sestavený vzorek bude možné uplatnit standardní statistické výpočty výběrové chyby.

Pro potřeby dopravního průzkumu bude město Ústí nad Labem rozděleno na oblasti a v těchto oblastech bude podle statistik základních sídelních jednotek zjištěn počet domácností. Podle zjištěných počtů domácností v oblastech bude stanoven tomu odpovídající počet domácností v průzkumu, které reprezentují tuto oblast.

Pro dopravní průzkum budou stanoveny kvóty podle typu domácností (pouze 1 dospělý, více dospělých bez dětí do 18 let, domácnost s dítětem/děťmi do 18 let). Struktura podle typu domácností bude navržena na základě údajů z SLDB 2011 pro město Ústí nad Labem.

Rekrutace respondentů do průzkumu z Českého národního panelu bude probíhat náhodným výběrem vzorku zástupců domácností a jejich oslovení proběhne prostřednictvím e-mailu.

Telefonická rekrutace do průzkumu bude probíhat náhodným generováním telefonních čísel z databáze telefonních čísel a kontaktováním zástupců domácností.

Osobní rekrutace bude probíhat prostřednictvím tazatelů, kteří v definovaných základních sídelních jednotkách budou oslovovat potenciální respondenty podle pravidel náhodné procházky.

Doporučujeme také rekrutaci domácností prostřednictvím základních a středních škol, Facebooku a dotazovacího místa v centru města z důvodu oslovení cílových skupin, které jsou jiným způsobem dotazování (například náhodnou procházkou) obtížně dosažitelní.

Pro zvýšení úspěšnosti rekrutace respondentů budeme mít k dispozici pověřovací dopis od města Ústí nad Labem a město bude také průzkum komunikovat, vysvětlovat a zvat své obyvatele k participaci prostřednictvím svých komunikačních prostředků.

Dotazník za domácnosti bude vyplňovat jeden člen domácnosti a podle instrukcí bude zaznamenávat i cesty ostatních členů domácnosti, pokud s nimi například necestoval společně (např. s dětmi).

Sběr dat bude probíhat výhradně on-line do naprogramovaného dotazníku, který využívá on-line mapy, on-line vyhledávání a tím usnadňuje vyplňování jednotlivých cest a snižuje chyby, které vznikají zaznamenáním a přepisem do papírových dotazníků. On-line dotazník také automaticky kontroluje logické návaznosti v jednotlivých cestách i mezi jednotlivými otázkami dotazníku.

Přílohy:

Dotazník, pověřovací dopis

## **Pověřovací dopis**

**Město Ústí nad Labem v současné době připravuje dlouhodobou dopravní strategii města.** Cílem projektu je uspokojení dopravních potřeb a zvýšení kvality života Vás, občanů i zlepšení podmínek pro podniky v Ústí nad Labem a okolí.

Součástí projektu je **průzkum**, zaměřený na zjištění toho, **jak lidé po městě cestují.**

Zpracovatelem průzkumu je společnost **NMS Market Research**, která Vás může v období do 30.6. 2018 oslovit a požádat o účast na tomto průzkumu.

Pokud budete osloveni, prosíme Vás o vyplnění dotazníku, který obvykle zabere 20 minut.

**Pouze díky Vaší spolupráci může průzkum přinést nezkreslené a užitečné informace o cestování v Ústí nad Labem.**

Děkujeme Vám za pomoc a spolupráci.

Za město Ústí nad Labem

jméno

telefon

e-mail

1.

Město Ústí nad Labem v současné době připravuje zpracování Plánu udržitelné městské mobility, který bude řešit dlouhodobou, integrovanou dopravní strategii města s cílem uspokojení potřeb mobility lidí i podniků v Ústí nad Labem a okolí, včetně zajištění lepší kvality života obyvatel.

Součástí tvorby tohoto dokumentu je dopravně-sociologický průzkum domácností, zaměřený na zjištění běžného dopravního chování a obvyklých přepravních vztahů obyvatel města. Zejména cesty vašich dětí do škol a pravidelné cesty do práce jsou klíčové pro plánování atraktivní, vstřícné a bezpečné infrastruktury, optimalizaci silniční dopravy v centru města, parkovacích stání, veřejné hromadné dopravy aj.

Formbeans  
ID: 01

Obracíme se na Vás tímto s žádostí o spolupráci, a to prostřednictvím vyplnění tohoto dotazníku.

Zpracovatelem průzkumu je společnost NMS Market Research s.r.o., která garantuje anonymitu dle zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů. Veškeré údaje, které zde uvedete, budou anonymní a bude s nimi nakládáno jen pro potřeby tohoto projektu.

S dotazy k tomuto průzkumu můžete kontaktovat:

Za NMS Market Research:

Za město Ústí nad Labem:

*Bydlíte nebo pravidelně dojíždíte do Ústí nad Labem?*

1.	1 nQ01_r1	ano
2.	2 nQ01_r1	ne
3.		
4.		

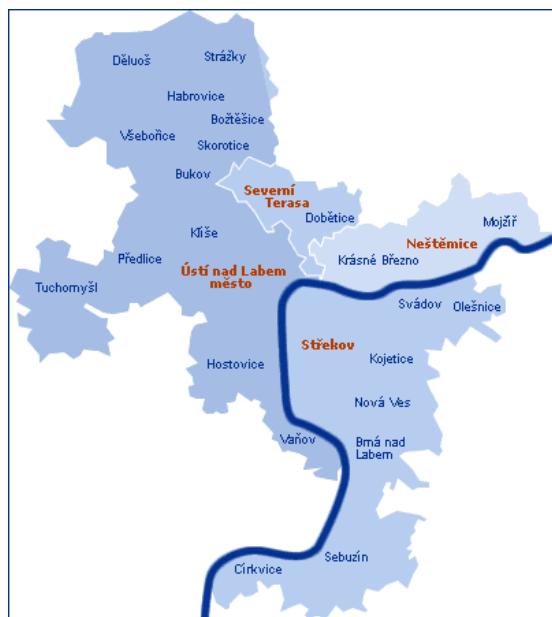
POST\_FILTER: nQ01\_r1 = 2 => SOUT  
DEFAULT: => 2

Kvoty:

2. Jste muž nebo žena?		Formbeans ID: 02	
<i>Vyberte jednu z uvedených možností.</i>			
	Muž	1 nQ02_r1	
	Žena	2 nQ02_r1	

DEFAULT: => 3

<b>3. Kolik je Vám let?</b>		Formbeans ID: 03	
<i>Vyberte jednu z uvedených možností.</i>			
18-29	1 nQ03_r1		
30-39	2 nQ03_r1		
40-49	3 nQ03_r1		
50-59	4 nQ03_r1		
60 a více	5 nQ03_r1		
<b>DEFAULT: =&gt; 4</b>			



Mapa odpovídá části obce díl. Pokud toto rozčlenění dostačuje pro stanovení kvót, lze ho použít. Data z cestovního deníku však musí být vztažena k základním sídelním jednotkám (ZSJ).

Seznam ZSJ a jejich přiřazení do části obce díl je v excelu „seznam\_ZSJ“. Počet obyvatel v jednotlivých ZSJ je v pdfku „irso\_obec\_stru...“. Odkaz na mapu ZSJ v Ústí je v excelu, Shape ZSJ v Ústí je v příloze.

4. V jaké části města Ústí nad Labem, či z jaké blízké obce dojíždíte?		Formbeans ID: 04
Vyberte lokalitu na mapě. Pokud bydlíte mimo uvedené lokality, prosím označte tu, která Vám je nejbližší.		
1.	Ústí nad Labem – výběr lokality z mapy	
2.	1Trmice nQ04_r1	
3.	1Chlumec nQ04_r2	
4.	1Přestanov nQ04_r3	
5.	1Dolní Zálezly nQ04_r4	
6.	1Chabařovice nQ04_r5	
7.	1jinde – kde? nQ04_r6	
8.	1 nQ04_r7	
9.	1 nQ04_r8	
10.	1 nQ04_r9	
11.	1 nQ04_r10	
12.	1 nQ04_r11	
13.	1 nQ04_r12	
14.	1 nQ04_r13	
15.	1 nQ04_r14	
16.	1 nQ04_r15	



17.	1 nQ04_r16
18.	1 nQ04_r17
19.	1 nQ04_r18
20.	1 nQ04_r19

DEFAULT: => 5

<b>5. Jaké je složení Vaší domácnosti?</b>		Formbeans ID: 05	
<i>Vyberte jednu z uvedených možností.</i>			
Pouze jeden dospělý	1 nQ05_r1		
Domácnost bez dětí (do 18 let)	2 nQ05_r1		
Domácnost s dětmi (do 18 let)	3 nQ05_r1		

DEFAULT: => 6

<b>6. Má Vaše domácnost automobil?</b>		Formbeans ID: 06	
<i>Vyberte jednu z uvedených možností.</i>			
Ano	1 nQ06_r1		
Ne	2 nQ06_r1		

DEFAULT: => 7

<b>7. Uveďte prosím, jaký je čistý měsíční příjem Vaší domácnosti. Jde o čistý příjem ze všech finančních zdrojů (zaměstnání, podnikatelská činnost, sociální dávky, brigády, přivýdělky apod.) za VŠECHNY ČLENY DOMÁCNOSTI HROMADNĚ.</b>		Formbeans ID: 07	
<i>Vyberte jednu z uvedených možností.</i>			
do 15 000 Kč	1 nQ07_r1		
15 001 – 30 000 Kč	2 nQ07_r1		
30 001 – 50 000 Kč	3 nQ07_r1		
50 001 Kč a více	4 nQ07_r1		
<i>Nechci odpovédět</i>	5 nQ07_r1		

DEFAULT: => 8

PRE\_FILTER: NOT nQ06\_r1 = 1 => 9

<b>8. Kolik osobních automobilů je ve Vaší domácnosti?</b>		Formbeans ID: 08	
<i>Vyberte jednu možnost.</i>			
1.	Celkový počet automobilů využívaných domácností (započítávají se také firemní automobily používané k soukromým účelům)		
2.	[_08_cmb1_] [v] nQ08_1_0		
3.			

DEFAULT: => 9

08\_cmb1

1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6

7	7
8	8
9	9
10	10

PRE_FILTER: NOT nQ06_r1 = 1 => 10	
<b>9. Jaký je celkový počet km ujetých dostupnými automobily za rok?</b> Formbeans ID: 09	
Vypište číslem.	
1.	Sečtěte celkový počet km, ujetých dostupnými automobily za rok: (započítávají se také firemní automobily používané k soukromým účelům)
2.	[..NUMERIC..] tQ09_1_0
3.	km
DEFAULT: => 10	

<b>10. Kolik motocyklů je ve Vaší domácnosti?</b> Formbeans ID: 10	
Vyberte jednu možnost.	
1.	Celkový počet motocyklů:
2.	[_10_cmb1_]V nQ10_1_0
3.	
DEFAULT: => 11	
<b>10_cmb1</b>	
1	0
2	1
3	2
4	3
5	4
6	5
7	6
8	7
9	8
10	9
11	10

<b>11. Kolik jízdních kol je ve Vaší domácnosti?</b> Formbeans ID: 11	
Vyberte jednu možnost.	
1.	Celkový počet jízdních kol:
2.	[_10_cmb1_]V nQ11_1_0
3.	
DEFAULT: => 12	

<b>12. Jak daleko (pěšky) od vašeho domova je nejbližší zastávka veřejné dopravy? (v minutách)?</b> Formbeans ID: 12			
Vypište číslem.			
1.	Zastávka MHD (autobus)	[..NUMERIC..] tQ12_0_1	minut
2.	Vlak	[..NUMERIC..] tQ12_1_1	minut
3.			
DEFAULT: => 13			

**13. Zznamenejte prosím, jednotlivé členy Vaší domácnosti, včetně Vás a doplňte jejich věk, pohlaví a křestní jméno.**

Formbeans ID: 13

**Uvádějte pouze ty členy domácnosti, kterým je 6 a více let.**

Uvedení jména Vám pomůže později při vyplňování cestovního deníku a nebude použito při zpracování dat. Pokud jsou v domácnosti dvě osoby se stejným jménem, odlište si jejich jména tak, abyste věděli/a o koho se jedná, když Vám je dotazník bude uvádět.

1.		Křestní jméno	Věk	Pohlaví	
2.	Vy osobně		[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_1_2	<b>[link: 02.r1]</b>	Žádný další člen - 1 nQ13_1_4
3.	člen 2	[...] tQ13_2_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_2_2	[_13_cmb1_]v nQ13_2_3	Žádný další člen - 1 nQ13_2_4
4.	člen 3	[...] tQ13_3_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_3_2	[_13_cmb1_]v nQ13_3_3	Žádný další člen - 1 nQ13_3_4
5.	člen 4	[...] tQ13_4_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_4_2	[_13_cmb1_]v nQ13_4_3	Žádný další člen - 1 nQ13_4_4
6.	člen 5	[...] tQ13_5_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_5_2	[_13_cmb1_]v nQ13_5_3	Žádný další člen - 1 nQ13_5_4
7.	člen 6	[...] tQ13_6_1	[..NUMERIC_RANGE[6-99]..] tQ13_6_2	[_13_cmb1_]v nQ13_6_3	
8.					

DEFAULT: =&gt; 14

<b>13_cmb1</b>
1 Muž
2 Žena

C1:

**14. Doplňte prosím své základní socioekonomické údaje:**

Formbeans ID: 14

V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	<b>A. Nejvyšší dosažené vzdělání</b>	1 nQ14_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ14_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ14_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ14_r1	Vysokoškolské
5.	<b>B. Ekonomický status</b>	1 nQ14_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ14_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ14_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ14_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ14_r2	Důchodce
10.		6 nQ14_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ14_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: =&gt; 15

PRE\_FILTER: NOT nQ14\_r2 = 1 =&gt; 16

**15. Cestujete do zaměstnání každý pracovní den?**

Formbeans ID: 15

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ15_r1	
Ne	2 nQ15_r1	

DEFAULT: =&gt; 16

PRE\_FILTER: NOT nQ14\_r2 = 1 =&gt; 17

**16. Máte pevnou pracovní dobu (pěvně daný začátek a konec pracovní doby)?** Formbeans ID: 16  
 Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano, mám pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ16_r1	
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby můžu hýbat / je proměnlivý	2 nQ16_r1	

DEFAULT: =&gt; 17

**17. Vlastníte ...?**

Formbeans ID: 17

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne
2.	Řidičský průkaz	1 nQ17_r1	2 nQ17_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ17_r2	2 nQ17_r2

DEFAULT: =&gt; 18

PRE\_FILTER: NOT nQ17\_r2 = 1 =&gt; 19

**18. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se jedná?** Formbeans ID: 18  
 Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	Pro období od 1.9 do 31.8.	12 měsíční školní nepřenositelné	1 nQ18_r1
2.	Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti	7 denní	2 nQ18_r1
3.		Měsíční	3 nQ18_r1
4.		3 měsíční	4 nQ18_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ18_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ18_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ18_r1
8.		Nevím	99 nQ18_r1

DEFAULT: =&gt; 19

**19. Můžete Vy osobně využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti?** Formbeans ID: 19  
 V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ19_r1	2 nQ19_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ19_r2	2 nQ19_r2
4.	Motocykl	1 nQ19_r3	2 nQ19_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ19_r4	2 nQ19_r4
6.			

DEFAULT: =&gt; 20

Filtr: Q19 = 1 nebo 2 nebo 3 → Parkování automobile, Q19 = 4 → Odstavení kola

**20. Máte Vy osobně možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání?** Formbeans ID: 20

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Parkování automobilu	1 nQ20_r1	2 nQ20_r1	99 nQ20_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ20_r2	2 nQ20_r2	99 nQ20_r2
4.				

DEFAULT: => 21

**21. Máte omezenou tělesnou mobilitu?** Formbeans ID: 21

Vyberte jednu z uvedených možností.

	Ano	1 nQ21_r1	
	Ne	2 nQ21_r1	

DEFAULT: => 22

C2:

PRE\_FILTER: nQ13\_1\_4 => 62

**22. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb2]:** Formbeans ID: 22

V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	A. Nejvyšší dosažené vzdělání	1 nQ22_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ22_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ22_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ22_r1	Vysokoškolské
5.	B. Ekonomický status	1 nQ22_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ22_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ22_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ22_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ22_r2	Důchodce
10.		6 nQ22_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ22_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => 23

PRE\_FILTER: NOT nQ22\_r2 = 1 => 24

**23. Cestuje [link: 13.tb2] do zaměstnání každý pracovní den?** Formbeans ID: 23

Vyberte jednu z uvedených možností.

	Ano	1 nQ23_r1	
	Ne	2 nQ23_r1	

DEFAULT: => 24

PRE\_FILTER: NOT nQ22\_r2 = 1 =&gt; 25

24. Má <a href="#">[link: 13.tb2]</a> pevnou pracovní dobu (pevně daný začátek a konec pracovní doby)?		Formbeans ID: 24	
Vyberte jednu z uvedených možností.			
Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ24_r1		
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ24_r1		
Nevím	99 nQ24_r1		

DEFAULT: =&gt; 25

25. Vlastní <a href="#">[link: 13.tb2]</a> ...?		Formbeans ID: 25		
V každém řádku vyberte jednu možnost.				
1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Řidičský průkaz	1 nQ25_r1	2 nQ25_r1	99 nQ25_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ25_r2	2 nQ25_r2	99 nQ25_r2

DEFAULT: =&gt; 26

PRE\_FILTER: NOT nQ25\_r2 = 1 =&gt; 27

26. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem <a href="#">[link: 13.tb2]</a> jedná?		Formbeans ID: 26	
Vyberte jednu z uvedených možností.			
1.	Pro období od 1.9 do 31.8.	12 měsíční školní nepřenositelné	1 nQ26_r1
2.	Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti	7 denní	2 nQ26_r1
3.		Měsíční	3 nQ26_r1
4.		3 měsíční	4 nQ26_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ26_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ26_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ26_r1
8.		Nevím	99 nQ26_r1

DEFAULT: =&gt; 27

27. Může <a href="#">[link: 13.tb2]</a> využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti?		Formbeans ID: 27	
V každém řádku vyberte jednu možnost.			
1.		Ano	Ne
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ27_r1	2 nQ27_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ27_r2	2 nQ27_r2
4.	Motocykl	1 nQ27_r3	2 nQ27_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ27_r4	2 nQ27_r4
6.			

DEFAULT: =&gt; 28

PRE\_FILTER: NOT (nQ27\_r1 = 1 OR (nQ27\_r2 = 1 OR (nQ27\_r3 = 1 OR nQ27\_r4 = 1))) =&gt; 29

28. Má <a href="#">[link: 13.tb2]</a> možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti		Formbeans	
---	--	-----------	--

zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání?				ID: 28
V každém řádku vyberte jednu možnost.				
1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Parkování automobilu	1 nQ28_r1	2 nQ28_r1	99 nQ28_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ28_r2	2 nQ28_r2	99 nQ28_r2
4.				
DEFAULT: => 29				

29. Má <a href="#">[link: 13.tb2]</a> omezenou tělesnou mobilitu?			Formbeans ID: 29
Vyberte jednu z uvedených možností.			
	Ano	1 nQ29_r1	
	Ne	2 nQ29_r1	
DEFAULT: => 30			

C3:

PRE\_FILTER: (nQ13\_1\_4 OR nQ13\_2\_4) =&gt; 62

30. Doplněte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem <a href="#">[link: 13.tb3]</a> :			Formbeans ID: 30
V každé kategorii vyberte jednu možnost.			
1.	A. Nejvyšší dosažené vzdělání	1 nQ30_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ30_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ30_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ30_r1	Vysokoškolské
5.	B. Ekonomický status	1 nQ30_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ30_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ30_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ30_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ30_r2	Důchodce
10.		6 nQ30_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ30_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			
DEFAULT: => 31			

PRE\_FILTER: NOT nQ30\_r2 = 1 =&gt; 32

31. Cestuje <a href="#">[link: 13.tb3]</a> do zaměstnání každý pracovní den?			Formbeans ID: 31
Vyberte jednu z uvedených možností.			
	Ano	1 nQ31_r1	
	Ne	2 nQ31_r1	
DEFAULT: => 32			

PRE\_FILTER: NOT nQ30\_r2 = 1 =&gt; 33

**32. Má [link: 13.tb3] pevnou pracovní dobu (pevně daný začátek a konec pracovní doby)?** Formbeans ID: 32

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ32_r1	
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ32_r1	
Nevím	99 nQ32_r1	

DEFAULT: =&gt; 33

**33. Vlastní [link: 13.tb3]...?** Formbeans ID: 33

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Řidičský průkaz	1 nQ33_r1	2 nQ33_r1	99 nQ33_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ33_r2	2 nQ33_r2	99 nQ33_r2

DEFAULT: =&gt; 34

PRE\_FILTER: NOT nQ33\_r2 = 1 =&gt; 35

**34. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem [link: 13.tb3] jedná?** Formbeans ID: 34

Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	Pro období od 1.9 do 31.8.	12 měsíční školní nepřenositelné	1 nQ34_r1
2.	Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti	7 denní	2 nQ34_r1
3.		Měsíční	3 nQ34_r1
4.		3 měsíční	4 nQ34_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ34_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ34_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ34_r1
8.		Nevím	99 nQ34_r1

DEFAULT: =&gt; 35

**35. Může [link: 13.tb3] využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti?** Formbeans ID: 35

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ35_r1	2 nQ35_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ35_r2	2 nQ35_r2
4.	Motocykl	1 nQ35_r3	2 nQ35_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ35_r4	2 nQ35_r4
6.			

DEFAULT: =&gt; 36



PRE\_FILTER: NOT (nQ35\_r1 = 1 OR (nQ35\_r2 = 1 OR (nQ35\_r3 = 1 OR nQ35\_r4 = 1))) => 37

**36. Má [link: 13.tb3] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání?** Formbeans ID: 36

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Parkování automobilu	1 nQ36_r1	2 nQ36_r1	99 nQ36_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ36_r2	2 nQ36_r2	99 nQ36_r2
4.				

DEFAULT: => 37

**37. Má [link: 13.tb3] omezenou tělesnou mobilitu?** Formbeans ID: 37

Vyberte jednu z uvedených možností.

	Ano	1 nQ37_r1	
	Ne	2 nQ37_r1	

DEFAULT: => 38

C4:

PRE\_FILTER: (nQ13\_1\_4 OR (nQ13\_2\_4 OR nQ13\_3\_4)) => 62

**38. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb4]:** Formbeans ID: 38

V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	<b>A. Nejvyšší dosažené vzdělání</b>	1 nQ38_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ38_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ38_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ38_r1	Vysokoškolské
5.	<b>B. Ekonomický status</b>	1 nQ38_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ38_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ38_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ38_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ38_r2	Důchodce
10.		6 nQ38_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ38_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => 39

PRE\_FILTER: NOT nQ38\_r2 = 1 => 40

**39. Cestuje [link: 13.tb4] do zaměstnání každý pracovní den?** Formbeans ID: 39

Vyberte jednu z uvedených možností.

	Ano	1 nQ39_r1	
	Ne	2 nQ39_r1	

DEFAULT: => 40

PRE\_FILTER: NOT nQ38\_r2 = 1 =&gt; 41

40. Má <a href="#">[link: 13.tb4]</a> pevnou pracovní dobu (pevně daný začátek a konec pracovní doby)?		Formbeans ID: 40	
Vyberte jednu z uvedených možností.			
Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ40_r1		
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ40_r1		
Nevím	99 nQ40_r1		

DEFAULT: => 41

41. Vlastní [\[link: 13.tb4\]](#)...?

Formbeans ID: 41

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Řidičský průkaz	1 nQ41_r1	2 nQ41_r1	99 nQ41_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ41_r2	2 nQ41_r2	99 nQ41_r2

DEFAULT: =&gt; 42

PRE\_FILTER: NOT nQ41\_r2 = 1 =&gt; 43

42. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem [\[link: 13.tb4\]](#) jedná?

Formbeans ID: 42

Vyberte jednu z uvedených možností.

1.	Pro období od 1.9 do 31.8.	12 měsíční školní nepřenositelné	1 nQ42_r1
2.	Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti	7 denní	2 nQ42_r1
3.		Měsíční	3 nQ42_r1
4.		3 měsíční	4 nQ42_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ42_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ42_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ42_r1
8.		Nevím	99 nQ42_r1

DEFAULT: =&gt; 43

43. Může [\[link: 13.tb4\]](#) využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti?

Formbeans ID: 43

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ43_r1	2 nQ43_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ43_r2	2 nQ43_r2
4.	Motocykl	1 nQ43_r3	2 nQ43_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ43_r4	2 nQ43_r4
6.			

DEFAULT: =&gt; 44

PRE\_FILTER: NOT (nQ43\_r1 = 1 OR (nQ43\_r2 = 1 OR (nQ43\_r3 = 1 OR nQ43\_r4 = 1))) => 45

**44. Má [link: 13.tb4] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání?** Formbeans ID: 44

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Parkování automobilu	1 nQ44_r1	2 nQ44_r1	99 nQ44_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ44_r2	2 nQ44_r2	99 nQ44_r2
4.				

DEFAULT: => 45

**45. Má [link: 13.tb4] omezenou tělesnou mobilitu?** Formbeans ID: 45

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ45_r1	
Ne	2 nQ45_r1	

DEFAULT: => 46

C5:

PRE\_FILTER: (nQ13\_1\_4 OR (nQ13\_2\_4 OR (nQ13\_3\_4 OR nQ13\_4\_4))) => 62

**46. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb5]:** Formbeans ID: 46

V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	<b>A. Nejvyšší dosažené vzdělání</b>	1 nQ46_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ46_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ46_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ46_r1	Vysokoškolské
5.	<b>B. Ekonomický status</b>	1 nQ46_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ46_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ46_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ46_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ46_r2	Důchodce
10.		6 nQ46_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ46_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => 47

PRE\_FILTER: NOT nQ46\_r2 = 1 => 48

**47. Cestuje [link: 13.tb5] do zaměstnání každý pracovní den?** Formbeans ID: 47

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ47_r1	
Ne	2 nQ47_r1	

DEFAULT: => 48

PRE\_FILTER: NOT nQ46\_r2 = 1 =&gt; 49

48. Má <a href="#">[link: 13.tb5]</a> pevnou pracovní dobu (pevně daný začátek a konec pracovní doby)?		Formbeans ID: 48	
Vyberte jednu z uvedených možností.			
Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ48_r1		
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ48_r1		
Nevím	99 nQ48_r1		

DEFAULT: => 49

49. Vlastní <a href="#">[link: 13.tb5]</a> ...?		Formbeans ID: 49		
V každém řádku vyberte jednu možnost.				
1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Řidičský průkaz	1 nQ49_r1	2 nQ49_r1	99 nQ49_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ49_r2	2 nQ49_r2	99 nQ49_r2

DEFAULT: => 50

PRE\_FILTER: NOT nQ49\_r2 = 1 =&gt; 51

50. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem <a href="#">[link: 13.tb5]</a> jedná?		Formbeans ID: 50	
Vyberte jednu z uvedených možností.			
1.	Pro období od 1.9 do 31.8.	12 měsíční školní nepřenositelné	1 nQ50_r1
2.	Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti	7 denní	2 nQ50_r1
3.		Měsíční	3 nQ50_r1
4.		3 měsíční	4 nQ50_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ50_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ50_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ50_r1
8.		Nevím	99 nQ50_r1

DEFAULT: => 51

51. Může <a href="#">[link: 13.tb5]</a> využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti?		Formbeans ID: 51	
V každém řádku vyberte jednu možnost.			
1.		Ano	Ne
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ51_r1	2 nQ51_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ51_r2	2 nQ51_r2
4.	Motocykl	1 nQ51_r3	2 nQ51_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ51_r4	2 nQ51_r4
6.			

DEFAULT: => 52

PRE\_FILTER: NOT (nQ51\_r1 = 1 OR (nQ51\_r2 = 1 OR (nQ51\_r3 = 1 OR nQ51\_r4 = 1))) => 53

**52. Má [link: 13.tb5] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání?** Formbeans ID: 52

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Parkování automobilu	1 nQ52_r1	2 nQ52_r1	99 nQ52_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ52_r2	2 nQ52_r2	99 nQ52_r2
4.				

DEFAULT: => 53

**53. Má [link: 13.tb5] omezenou tělesnou mobilitu?** Formbeans ID: 53

Vyberte jednu z uvedených možností.

	Ano	1 nQ53_r1	
	Ne	2 nQ53_r1	

DEFAULT: => 54

C6:

PRE\_FILTER: (nQ13\_1\_4 OR (nQ13\_2\_4 OR (nQ13\_3\_4 OR (nQ13\_4\_4 OR nQ13\_5\_4)))) => 62

**54. Doplňte prosím základní socioekonomické údaje o osobě jménem [link: 13.tb6]:** Formbeans ID: 54

V každé kategorii vyberte jednu možnost.

1.	<b>A. Nejvyšší dosažené vzdělání</b>	1 nQ54_r1	Základní vč. neukončeného
2.		2 nQ54_r1	Střední bez maturity, vyučení
3.		3 nQ54_r1	Střední s maturitou, vyšší odborné
4.		4 nQ54_r1	Vysokoškolské
5.	<b>B. Ekonomický status</b>	1 nQ54_r2	Zaměstnanec
6.		2 nQ54_r2	Podnikatel (se zaměstnanci)
7.		3 nQ54_r2	OSVČ (bez zaměstnanců)
8.		4 nQ54_r2	Žák, student, učeň
9.		5 nQ54_r2	Důchodce
10.		6 nQ54_r2	Nezaměstnaný
11.		7 nQ54_r2	V domácnosti, mateřská dovolená a jiné
12.			

DEFAULT: => 55

PRE\_FILTER: NOT nQ54\_r2 = 1 => 56

**55. Cestuje [link: 13.tb6] do zaměstnání každý pracovní den?** Formbeans ID: 55

Vyberte jednu z uvedených možností.

	Ano	1 nQ55_r1	
	Ne	2 nQ55_r1	

DEFAULT: => 56

PRE\_FILTER: NOT nQ54\_r2 = 1 =&gt; 57

56. Má <a href="#">[link: 13.tb6]</a> pevnou pracovní dobu (pevně daný začátek a konec pracovní doby)?		Formbeans ID: 56	
Vyberte jednu z uvedených možností.			
Ano, má pevně daný začátek a konec pracovní doby	1 nQ56_r1		
Ne, se začátkem a koncem pracovní doby může hýbat / je proměnlivý	2 nQ56_r1		
Nevím	3 nQ56_r1		

DEFAULT: => 57

57. Vlastní <a href="#">[link: 13.tb6]</a> ...?		Formbeans ID: 57		
V každém řádku vyberte jednu možnost.				
1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Řidičský průkaz	1 nQ57_r1	2 nQ57_r1	99 nQ57_r1
3.	Časovou / dlouhodobou / kreditovou jízdenku na veřejnou dopravu	1 nQ57_r2	2 nQ57_r2	99 nQ57_r2

DEFAULT: => 58

PRE\_FILTER: NOT nQ57\_r2 = 1 =&gt; 59

58. O jaký typ časové/dlouhodobé/kreditové jízdenky na veřejnou dopravu se u osoby jménem <a href="#">[link: 13.tb6]</a> jedná?		Formbeans ID: 58	
Vyberte jednu z uvedených možností.			
1.	Pro období od 1.9 do 31.8.	12 měsíční školní nepřenositelné	1 nQ58_r1
2.	Průběžné jízdenky s volbou počátku data platnosti	7 denní	2 nQ58_r1
3.		Měsíční	3 nQ58_r1
4.		3 měsíční	4 nQ58_r1
5.		Pololetní – 6 měsíční	5 nQ58_r1
6.		Roční – 12 měsíční	6 nQ58_r1
7.		Využívá pouze elektronickou peněženku na Městské kartě	7 nQ58_r1
8.		Nevím	99 nQ58_r1

DEFAULT: => 59

59. Může <a href="#">[link: 13.tb6]</a> využívat následující dopravní prostředky nezávisle na ostatních členech domácnosti?		Formbeans ID: 59	
V každém řádku vyberte jednu možnost.			
1.		Ano	Ne
2.	Soukromý osobní automobil	1 nQ59_r1	2 nQ59_r1
3.	Služební osobní automobil	1 nQ59_r2	2 nQ59_r2
4.	Motocykl	1 nQ59_r3	2 nQ59_r3
5.	Jízdní kolo	1 nQ59_r4	2 nQ59_r4
6.			

DEFAULT: => 60

PRE\_FILTER: NOT (nQ59\_r1 = 1 OR (nQ59\_r2 = 1 OR (nQ59\_r3 = 1 OR nQ59\_r4 = 1))) => 61

**60. Má [link: 13.tb6] možnost parkovat automobil nebo odstavit kolo na parkovišti zajištěném zaměstnavatelem nebo školou v místě pracoviště nebo vzdělávání?** Formbeans ID: 60

V každém řádku vyberte jednu možnost.

1.		Ano	Ne	Nevím
2.	Parkování automobilu	1 nQ60_r1	2 nQ60_r1	99 nQ60_r1
3.	Odstavení kola	1 nQ60_r2	2 nQ60_r2	99 nQ60_r2
4.				

DEFAULT: => 61

**61. Má [link: 13.tb6] omezenou tělesnou mobilitu?** Formbeans ID: 61

Vyberte jednu z uvedených možností.

Ano	1 nQ61_r1	
Ne	2 nQ61_r1	

DEFAULT: => 62

Cestovní denik:

**62. Pro úplné vyplnění dotazníku potřebujete znát informace o cestách jednotlivých členů Vaší domácnosti během jednoho pracovního dne. Tento den nazýváme rozhodným dnem a je vypsán v textovém poli níže.**

Pokud dotazník vyplňujete v pondělí - čtvrtek večer a již se dnes nikam nechystáte, můžete zvolit dnešní datum pomocí kalendáře, který se zobrazí kliknutím do textového pole. Zároveň si můžete v kalendáři zvolit jiné datum z nabídky, pokud dotazník za přidělené datum z nějakého důvodu vyplnit nemůžete.

Formbeans  
ID: 62

Pokud nyní neznáte údaje o cestách členů Vaší domácnosti v rozhodný den, zjistěte si je prosím a vraťte se k vyplnění dotazníku později. Nevadí, pokud se Vám dotazník nepodaří vyplnit najednou. K dotazníku se můžete kdykoli vrátit prostřednictvím odkazu, který jste obdržel/a a budete nasměrováni tam, kde jste s vyplňováním dotazníku skončil/a. V závislosti na velikosti domácnosti a obvyklém množství Vašich cest v průběhu jednoho dne Vám vyplnění dotazníku zabere 10 – 30 minut.

**Datum rozhodného dne:**

1.		[..DATE..] tQ62_0_1
2.		

DEFAULT: => 63

<b>63. Pokyny pro vyplnění následující části dotazníku (cestovního deníku):</b>		Formbeans ID: 63
<i>Přečtěte si pokyny a pokračujte na další otázku.</i>		
1.	1. Záznamy se uvádějí o vykonaných cestách v 1 určený „rozhodný“ pracovní den v období 0-24 hod. Zaznamenávají se cesty/přesuny v rámci města i mimo město. Zaznamenávají všichni členové domácnosti ve věku od 6 let včetně. Pokud některá osoba koná pravidelné cesty o víkendu, zaznamenají se tyto cesty na závěr cestovního deníku každé osoby již nezávisle na konkrétním datu.	
2.	2. Postupně se uvádějí údaje o cestách jednotlivých členů domácnosti. <b>Jako cesta se rozumí přemístění osoby z místa, jež je počátkem jeho cesty</b> (např. byt, pracoviště, místo služebního jednání, místo nákupu, rekreace, sportu a další) <b>do místa, jež je koncem jeho cesty</b> (např. byt, pracoviště, místo služebního jednání, místo nákupu, rekreace, sportu a další).	
3.	3. <b>Zdroje a cíle cest se zaznamenávají pomocí kliknutí do mapy.</b> V mapě lze vyhledávat libovolnou adresu, zastávku MHD či další body zájmu.	
4.	4. Do formuláře se zapisují <b>všechny cesty vykonané v určený den a to vždy TAM (jako jedna cesta) i ZPĚT (jako druhá cesta)</b> . Jedná se tedy nejen do práce a domů, ale i <b>ostatní cesty vykonané za celý den: např. cesty za nákupem, cesty za sportem, za kulturou atd.</b> , včetně cest pěších. (Příklad: cestu z domova za sportem a za nákupem je nutné rozdělit na 3 cesty: domov-sport; sport – nákup; nákup – domov).	
5.	5. Čas začátku cesty (tedy čas odchodu z bytu, pracoviště, nebo z obchodního domu atd.) se rozumí okamžik, kdy cesta začala. Čas konce je okamžik příchodu do cíle.	
6.	6. <b>Použité dopravní prostředky se označí všechny, jež byly při cestě použity</b> (možnost označení více odpovědí) s doplněním kolik času v minutách celkem příslušná osoba při dané cestě dopravní prostředek využívala. (Příklad: cesta pěšky-autobus -pěšky může být zapsána pěšky 10 minut (5 minut na začátku + 5 minut na konci), autobus 12 minut, 7 minut)	
7.	<b>Rozumím všem instrukcím a chci pokračovat - 1</b> nQ63_6_0	
DEFAULT: => 64		



	<p><b>64. Nyní Vám pro jednoduchost zobrazíme ukázkou vyplněného deníku.</b> <span style="float: right;">Formbeans ID: 64</span></p> <p><i>Prohlédněte si ukázkou a pokračujte na další otázku.</i></p> <hr/> <p><b>Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené Vámi osobně dne 27.4.2017.</b>          Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.          Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.</p> <p>Odkud: <input type="text" value="Bydliště"/> Čas začátku cesty: <input type="text" value="8:00"/> Vyberte v mapě: <input type="text" value="Bohuslava Martinů 1092/10, Hradec Králové.."/></p> <p>Kam: <input type="text" value="Pracoviště"/> Vyberte v mapě: <input type="text" value="ulice Slezská, Hradec Králové, okres Hradec ..."/></p> <p>Dopravní prostředek: <input type="text" value="Autobus (MHD)"/> Čas v dopravním prostředku [min]: <input type="text" value="15"/></p> <p><input type="text" value="Pěšky"/> <input type="text" value="5"/></p> <p><input type="checkbox"/> Přidat další dopravní prostředek  <input type="checkbox"/> Odebrat dopravní prostředek</p> <hr/> <p>Odkud: <input type="text" value="Pracoviště"/> Čas začátku cesty: <input type="text" value="17:40"/></p> <p>Kam: <input type="text" value="Nákupy"/> Vyberte v mapě: <input type="text" value="ulice Malé náměstí, Hradec Králové, okres H..."/></p> <p>Dopravní prostředek: <input type="text" value="Pěšky"/> Čas v dopravním prostředku [min]: <input type="text" value="20"/></p> <p><input type="checkbox"/> Přidat další dopravní prostředek  <input type="checkbox"/> Odebrat dopravní prostředek</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Přidat další cestu <input type="checkbox"/> Odebrat poslední cestu</p>
1.	<p>1. Začněte výběrem míst <b>Odkud a Kam</b> jste cestovali. Pokud Vám ani jedna z nabízených možností nevyhovuje, zvolte možnost jiné místo.</p> <p>2. Pokračujte <b>výběrem času</b> začátku cesty. Čas můžete upravovat pomocí šipek nebo i ručně.</p> <p>3. Pod možnostmi Odkud a Kam <b>vyberte, jaké dopravní prostředky</b> jste pro Vámi zvolenou cestu použili a vedle <b>zadejte čas</b>, který jste v těchto prostředcích strávili. Pokud jste pro jednu cestu použili více dopravních prostředků (např. autobus), <b>přidejte další dopravní prostředky</b> pomocí tlačítka <input type="checkbox"/> <b>Přidat další dopravní prostředek</b>.</p> <p>4. Kliknutím na <b>ikonku glóbusu</b> si otevřete mapu Ústí nad Labem a zadejte <b>Odkud a Kam</b> jste cestovali.</p> <p>5. Po vyplnění cesty <b>klikněte na <input type="checkbox"/> Přidat další cestu</b> a <b>vyplňte postupně všechny cesty</b>, které jste Vy (nebo další osoba z Vaší domácnosti) během rozhodného dne vykonal/a.</p>
3.	<p><b>Rozumím všem instrukcím a chci pokračovat - 1</b></p> <p>nQ64_2_0</p>
<p><b>DEFAULT: =&gt; 65</b></p>	

C1:

<p><b>65. Cestoval/a jste Vy osobně v rozhodný den?</b> <span style="float: right;">Formbeans ID: 65</span></p> <p><b>Váš rozhodný den je: DATUM.</b></p> <p><i>Vyberte jednu odpověď:</i></p>	
Ano, tento den jsem cestoval/a	<input type="text" value="1"/> nQ65_r1
Ne, vypište proč:[...]	<input type="text" value="2"/> nQ65_r1
<p><b>DEFAULT: =&gt; 66</b></p>	

PRE\_FILTER: NOT nQ65\_r1 = 1 => 67

**66. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené Vámi osobně dne** Formbeans ID: 66  
**DATUM.**

*Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.  
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.*

[...]  
tQ66\_0\_0

DEFAULT: => 67

C2:

PRE\_FILTER: nQ13\_1\_4 => 77

**67. Cestoval/a [link: 13.tb2] v rozhodný den?** Formbeans ID: 67  
**Váš rozhodný den je: DATUM.**

*Vyberte jednu odpověď:*

Ano, tento den cestoval/a	1 nQ67_r1	
Ne, vypište proč:[...]	2 nQ67_r1	
Nevím	99 nQ67_r1	

DEFAULT: => 68

PRE\_FILTER: NOT nQ67\_r1 = 1 => 69

**68. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1].** Formbeans ID: 68

*Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.  
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.*

[...]  
tQ68\_0\_0

DEFAULT: => 69

C3:

PRE\_FILTER: (nQ13\_1\_4 OR nQ13\_2\_4) => 77

**69. Cestoval/a [link: 13.tb3] v rozhodný den?** Formbeans ID: 69  
**Váš rozhodný den je: [link: 62.tb1].**

*Vyberte jednu odpověď:*

Ano, tento den cestoval/a	1 nQ69_r1	
Ne, vypište proč:[...]	2 nQ69_r1	
Nevím	99 nQ69_r1	

DEFAULT: => 70

PRE\_FILTER: NOT nQ69\_r1 = 1 => 71

**70. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1].** Formbeans ID: 70

*Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.  
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.*

[...]  
tQ70\_0\_0

DEFAULT: => 71

C4:

PRE\_FILTER: (nQ13\_1\_4 OR (nQ13\_2\_4 OR nQ13\_3\_4)) => 77

<b>71. Cestoval/a [link: 13.tb4] v rozhodný den?</b>		Formbeans ID: 71	
<b>Váš rozhodný den je: [link: 62.tb1].</b>			
<i>Vyberte jednu odpověď:</i>			
Ano, tento den cestoval/a	1 nQ71_r1		
Ne, vypište proč:[...]	2 nQ71_r1		
Nevím	3 nQ71_r1		

DEFAULT: => 72

PRE\_FILTER: NOT nQ71\_r1 = 1 => 73

<b>72. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1].</b>		Formbeans ID: 72	
<i>Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.</i>			
<i>Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.</i>			
[...]			
iQ72_0_0			

DEFAULT: => 73

C5:

PRE\_FILTER: (nQ13\_1\_4 OR (nQ13\_2\_4 OR (nQ13\_3\_4 OR nQ13\_4\_4))) => 77

<b>73. Cestoval/a [link: 13.tb5] v rozhodný den?</b>		Formbeans ID: 73	
<b>Váš rozhodný den je: [link: 62.tb1].</b>			
<i>Vyberte jednu odpověď:</i>			
Ano, tento den cestoval/a	1 nQ73_r1		
Ne, vypište proč:[...]	2 nQ73_r1		
Nevím	99 nQ73_r1		

DEFAULT: => 74

PRE\_FILTER: NOT nQ73\_r1 = 1 => 75

<b>74. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1].</b>		Formbeans ID: 74	
<i>Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.</i>			
<i>Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.</i>			
[...]			
iQ74_0_0			

DEFAULT: => 75

C6:

PRE\_FILTER: (nQ13\_1\_4 OR (nQ13\_2\_4 OR (nQ13\_3\_4 OR (nQ13\_4\_4 OR nQ13\_5\_4)))) => 77

<b>75. Cestoval/a [link: 13.tb6] v rozhodný den?</b>		Formbeans ID: 75	
<b>Váš rozhodný den je: [link: 62.tb1].</b>			
<i>Vyberte jednu odpověď:</i>			
Ano, tento den cestoval/a	1 nQ75_r1		
Ne, vypište proč:[...]	2 nQ75_r1		
Nevím	3 nQ75_r1		

DEFAULT: => 76

PRE\_FILTER: NOT nQ75\_r1 = 1 => 77

**76. Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené osobou jménem [link: 13.tb1] dne [link: 62.tb1].** Formbeans ID: 76

*Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.  
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.*

[...]  
tQ76 0 0

DEFAULT: => 77

**77. Absolvujete Vy, nebo nějaký člen Vaší domácnosti o víkendech nějaké pravidelné nepracovní cesty (minimálně 2x měsíčně)?** Formbeans ID: 77

Ano	1 nQ77_r1	
Ne	2 nQ77_r1	

DEFAULT: => 78

PRE\_FILTER: nQ77\_r1 = 2 => 79

**78. Nyní prosím zaznamenejte všechny víkendové cesty.** Formbeans ID: 78

*Popište prosím všechny víkendové cesty.  
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.*

[...]  
tQ78 0 0

DEFAULT: => 79

**79. Máte nějaké náměty k dopravě v Ústí nad Labem?** Formbeans ID: 79

*Vypište odpovědi.*

1.	Náměty k veřejné hromadné dopravě:	[...] tQ79_0_1	Žádné - 1 nQ79_0_2
2.	Náměty k cyklistické dopravě:	[...] tQ79_1_1	Žádné - 1 nQ79_1_2
3.	Náměty k automobilové dopravě:	[...] tQ79_2_1	Žádné - 1 nQ79_2_2
4.	Náměty k parkování:	[...] tQ79_3_1	Žádné - 1 nQ79_3_2
5.	Náměty pro pěší:	[...] tQ79_4_1	Žádné - 1 nQ79_4_2

DEFAULT: => 80



HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.  
Sokolovská 100/94  
CZ- 186 00 Praha 8  
Tel.: 236 080 550 / Fax: 236 080 560  
Mobil. : 725 730 325  
www.royalhaskoningdhv.cz

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

### AKCE:

„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

**Předmět jednání:** Řídící skupina – Prezentace Analytické části projektu  
**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 4001 00, č. d. 314 (3 p.).  
**DATUM:** 8. 10. 2018 od 13:00-14:30 hod  
**ÚČASTNÍCI:** dle prezenční listiny

**SCHŮZKA číslo:** 3

---

Název akce:

### „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “

- 1) Zástupce objednatele Ing. Dlouhý seznámil přítomné s obsahem jednání řídicí skupiny. Hlavním cílem byla prezentace analytické části Plánu udržitelné mobility.
- 2) Zástupce společnosti CDV ing. Čampula seznámil přítomné s metodickým řešením zpracovávaného projektu
- 3) Zástupci společnosti HaskoningDHV Czech Republic seznámili řídicí skupinu s výsledky dopravních průzkumů a analytickou částí SUMF
- 4) Pan Kunc ze společnosti NMS Market Research vysvětlil postup sběru dat při sociodopravním průzkumu a následně představil získané výsledky.
- 5) Poslední část analytické části “Komunikační strategie“ prezentoval zástupce společnosti CDV Mgr. Bajgart.
- 6) Ze strany objednatele byl vznesen dotaz k připomínkám zaslaným zpracovateli emailem 26. 9. 2018. Zpracovatel připomínky zapracuje do Plánu udržitelné mobility města Ústí nad Labem.
- 7) Na dotaz zpracovatele na zpracování dopravního modelu (poskytnutí podkladů příp. kdo bude model zpracovávat), dal objednatel termín odpovědi do 12. 10. 2018.
- 8) Společnost CDV vznesla dotaz k obsazení odborných skupin ze strany zadavatele. Zpracovatel zašle konkrétní dotazy objednateli.
- 9) Členům řídicí skupiny byly materiály zaslány ke schválení a připomínkování 7. 8. 2018.



- 10) Ze strany přítomných z řídicí skupiny neměl nikdo žádné připomínky ani nepožadoval doplnění předložených materiálů.

Zapsal: Tomáš Kučera, HaskoningDHV Czech Republic

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

**AKCE:** „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “  
**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Prezentace analytické a návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF  
**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem  
**DATUM:** 17. 1. 2019 od 10:00-11:00 hod  
**ÚČASTNÍCI:** dle prezenční listiny  
**SCHŮZKA číslo:** 4

---

Název akce: „Prezentace analytické a návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF“

- 1) Mgr. Jan Husák, vedoucí oddělení koncepcí, Odboru strategického rozvoje, MmÚ, všechny přítomné přivítal a seznámil je s obsahem prezentace a termínem, do kterého mají zúčastnění členové řídicí skupiny hlasovat o přijetí či nepřijetí předložených dokumentů
- 2) Ing. Martin Zachariáš, projektový konzultant společnosti firmy HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. v první části prezentace shrnul závěry přípravné a analytické části SUMF. V druhé části prezentace představil návrhovou část a akční plán. V poslední části prezentace vysvětlil schvalovací proces předložených dokumentů před odesláním na Ministerstvo dopravy.
- 3) Tomáš Kučera, projektový manažer společnosti firmy HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. požádal přítomné členy řídicí skupiny o sdělení případných připomínek k předložené části díla.
- 4) Připomínky vznesené na jednání řídicí skupiny budou zpracovateli zaslány i písemně do 21. 1. 2019.
  - Připomínka č. 1 ohledně autobusových dopravců zajišťujících výkony v regionální dopravě
  - připomínka č. 2 ohledně autobusového nádraží
  - připomínka č. 3 ohledně doplnění informace o intervalech linky č. 17 do Církvic.

Vznesené připomínky budou zpracovány do textu a přílohové části díla.

Zapsal: Tomáš Kučera, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

**AKCE:** „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“  
**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Řídící skupina – Presentace vize a cílů, schválení vize a cílů  
**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem,  
Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem  
**DATUM:** 12. 9. 2019, 10:00-11:00 hod  
**ÚČASTNÍCI:** dle prezenční listiny  
**SCHŮZKA číslo:**

---

Název akce: „Prezentace společně vytvořené vize, schválení vize mobility, představení a schválení cílů“

- M. Bajgart z Centra dopravního výzkumu, v. v. i., přivítal přítomné na jednání Řídící skupiny a představil program jednání. Následně v prezentaci zazněla rekapitulace postupu tvorby návrhu vize, která vzešla z podkladů: nadřazené a sektorové dokumenty, Analytická část PUMM Ústí nad Labem, vizionářský workshop: kulatý stůl s odbornou veřejností a kulaté stoly s obyvateli města pro sběr hodnot k sestavení vize.
- V rámci prezentace byl představen průběh sběru návrhů změn od veřejnosti do Pocitové mapy, celkový počet respondentů a odpovědí a nejčastěji zmiňované návrhy změn. K dané problematice posloužil také výřez centra města doplněný o další časté návrhy změn. Tento podklad poslouží také jako materiál k seznámení pro veřejnost na akci v rámci Evropského týdne mobility.
- Následně M. Bajgart pomocí prezentace seznámil přítomné účastníky s návrhem vize a požádal přítomné o doplnění a následné odsouhlasení. Z podnětů k úpravě textu vize zazněl požadavek na zahrnutí vodíkové dopravy do textu vize. Dále byl návrh členů sjednotit pojem systému/systemů v textu vize a cílů. Po doplnění a zapracování úprav do textu bude návrh vize rozeslán členům Řídící skupiny k odsouhlasení.
- V návaznosti na vizi byly prezentovány strategické a specifické cíle. S přítomnými účastníky jednání byl diskutován specifický cíl „Využití potenciálu řeky Labe“ ve vztahu k pozdějšímu plnění tohoto cíle. Členové jednání se shodli na úpravě znění cíle do podoby: „Využití potenciálu nábřeží řeky Labe“.
- Představený návrh strategických a specifických cílů bude po zapracování úpravy zaslán členům Řídící skupiny spolu s návrhem vize mobility.
- Na závěr jednání byli účastníci informováni o možnosti zapojení se do kulatého stolu k hodnocení přínosů opatření v oblasti veřejná hromadná doprava, a dále v oblasti nákladní



## Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem

Zápis z jednání, září 2019

doprava, citylogistika, sdílená mobilita a management mobility. Účastníkům jednání byl sdělen také další postup, kdy po hodnocení přínosů opatření budou opatření zahrnuta do souborů k posouzení dopravním modelem pro vytvoření výsledných scénářů.

Zapsal: Mgr. Michal Bajgart, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

### Informace o zpracování osobních údajů:

Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

## ZÁPISY Z JEDNÁNÍ – ODBORNÁ PRACOVNÍ SKUPINA

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

**AKCE:** „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “  
**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Odborná pracovní skupina – představení činnosti pracovní skupiny  
**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem  
**DATUM:** 20.2. 2019 od 13:00-14:00 hod  
**ÚČASTNÍCI:** dle prezenční listiny  
**SCHŮZKA číslo:** 1

---

Název akce: „Představení činnosti Odborné pracovní skupiny po dobu realizace PUMM“

- 1) Mgr. M. Bajgart, ze společnosti CDV, v. v. i. všechny přítomné přivítal a seznámil je s obsahem jednání odborné pracovní skupiny. Všem přítomným účastníkům jednání vysvětlil rozdíl mezi Řídící a Odbornou pracovní skupinou. Dále představil harmonogram předpokládaných aktivit a jednání v roce 2019 a v souvislosti s návazností na frekvenci jednání.
- 2) Mgr. A. Klímová, ze společnosti CDV, v. v. i. shrnula průběh a výsledky setkání s veřejností konaného 30. 1. 2019 v Informačním centru na Mírovém náměstí.
- 3) Mgr. M. Bajgart, ze společnosti CDV, v. v. i. představil program a termín konání vizionářského fóra. Navrhovaný termín a místo konání byl dohodnut na 8. a 9. 4. 2019 v prostorách Univerzity J. E. Purkyně.
- 4) Pan T. Kučera, ze společnosti HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. v rámci jednání připomněl výsledky dělby přepravní práce zjištěné v rámci průzkumů. Na základě dotazu ze dne 6. 2. 2019 požádal členy odborné skupiny o názor k přerozdělení dělby přepravních vztahů ve výhledovém stavu pro rok 2023 (úbytek cest individuální dopravou o 1 % a nárůst o 1 % veřejnou hromadnou dopravou).
- 5) Ing. H. Brůhová-Foltýnová Ph.D., z Univerzity J.E.Purkyně a pan P. Vinš, starosta městského obvodu Střekov nesouhlasili a označili návrh za podhodnocený.
- 6) Pan T. Kučera, ze společnosti HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. poukázal na to, že návrh vycházel z kopcovitého rázu krajiny, nedostatečné sítě bezpečných tras pro denní dojížděku na kole a názory občanů získaných při průzkumech. Dále zdůraznil, že požádal o názor k návrhu odborníky znalých místních poměrů.
- 7) Ing. L. Turek Ph.D., ředitel Dopravního podniku města Ústí nad Labem, reagoval na výši jízdného, která v průběhu diskuze byla zmíněna, a informoval ostatní, že výše jízdného není v porovnání s ostatními českými městy vysoká. Vyšší je cena pouze u určitého typu jízdenky (roční). Dále informoval o tom, že v současné době má objem přepravených cestujících klesající tendenci. Ing. L. Turek Ph.D. dále navrhl cílit na nárůst podílu také u ostatních dopravních módů (pěší a cyklistická doprava). Zároveň zmínil možné zkeslení situace rekonstrukcí mostu Edvarda Beneše a jeho plánovaným uzavřením po dobu 2–3 roky. Rekonstrukce by měla začít v příštím roce.

- 8) Pan P. Vinš vyjádřil názor, že město by mělo mít vyšší cíle ve změně dělby přepravní práce. Ke zvýšení podílu cyklistické dopravy by podle něj měla být vybudována bezpečnější cyklistická infrastruktura. Zároveň vidí příležitost v podpoře sdílené mobility.
- 9) Pan R. Pospíšil z Dopravního podniku města Ústí nad Labem reagoval tím, že z grafu vyplývá pouze počáteční a koncový stav a neznáme data za roky mezi nimi. Nárůst ve skutečnosti může být mnohem vyšší než jedno procento.
- 10) Pan T. Kučera, ze společnosti HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. informoval o tom, že data pocházejí z průzkumu realizovaného v loňském roce a z předcházejících let nejsou tato data k dispozici. Upozornil, že se jedná o výhled na dobu za pět (nyní už pouze za čtyři) roky, což je krátká doba na prosazení a realizaci opatření na podporu cyklistické infrastruktury.
- 11) Ing. M. Dlouhý, vedoucí odboru strategického rozvoje, Magistrátu města ÚnL navázal na předchozí diskuzi a upozornil, že při stávající tendenci přepravených osob prostředky veřejné hromadné dopravy by byl odhadovaný nárůst přepravených osob VHD vyšší než 1 %. Dále upozornil, že stávající uspořádání uliční sítě neumožňuje rychlé vybudování bezpečných cest pro cyklisty.
- 12) Ing. H. Brůhová-Foltýnová Ph.D., z Univerzity J.E.Purkyně vznesla námitku k metodologickému postupu. Vyjádřila názor, že nemá smysl v této fázi diskutovat o změně dělby přepravní práce. Dle ideálního stavu by měl být nejdříve k dispozici dopravní model a modelové scénáře. Teprve po srovnání změn po intervenci by bylo možné se rozhodnout.
- 13) Mgr. J. Husák, vedoucí oddělení koncepcí, Magistrátu města ÚnL informoval o tom, že dopravní model město Ústí nad Labem teprve poptává.
- 14) Následně proběhla diskuze o tom, že v rámci analytické části bude ještě zpracována SWOT analýza, která bude sloužit jako jeden z podkladů pro tvorbu vize.

#### Úkoly z jednání:

CDV: vytvoří a zašle členům Odborné pracovní skupiny pozvánku na Odborný kulatý stůl pořádaný v rámci Vizionářského fóra.

CDV a DHV: po dotvoření SWOT analýzy v rámci Analytické části PUMM zašle podklady spolu s pozvánkou členům Odborné pracovní skupiny.

Zapsal: Tomáš Kučera, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

<b>AKCE:</b>	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem “
<b>PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:</b>	Prezentace analytické a návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF
<b>MÍSTO:</b>	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
<b>DATUM:</b>	<b>6. 2. 2019 od 14:00-15:00 hod</b>
<b>ÚČASTNÍCI:</b>	dle prezenční listiny
<b>SCHŮZKA číslo:</b>	<b>Prezentace pro zastupitelstvo města</b>

---

Název akce: „Prezentace analytické a návrhové části včetně akčního plánu v rozsahu SUMF“

- 1) Ing. Martin Dlouhý, vedoucí Odboru strategického rozvoje, MmÚ, všechny přítomné přivítal a seznámil je s obsahem prezentace.
- 2) Ing. Martin Zachariáš, projektový konzultant společnosti firmy HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. v první části prezentace shrnul závěry přípravné a analytické části SUMF. V druhé části prezentace představil návrhovou část a akční plán. V poslední části prezentace vysvětlil schvalovací proces předložených dokumentů před odesláním na Ministerstvo dopravy.
- 3) V průběhu prezentace byli přítomným členům zastupitelstva města Ústí nad Labem zodpovězeny dotazy zástupci Odboru strategického rozvoje a zpracovatele společnosti HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o..

Zapsal: Tomáš Kučera, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

<b>AKCE:</b>	„Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“
<b>PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:</b>	Odborná pracovní skupina – Odborný brainstorming k tvorbě vize mobility města pro rok 2030+
<b>MÍSTO:</b>	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
<b>DATUM:</b>	<b>16. 4. 2019, 13:00-15:00 hod</b>
<b>ÚČASTNÍCI:</b>	dle prezenční listiny
<b>SCHŮZKA číslo:</b>	<b>2</b>

---

Název akce: „Odborný brainstorming k tvorbě vize mobility města pro rok 2030+“

- 1) Pan Mgr. Michal Bajgart ze společnosti Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., zajišťující komunikační strategii projektu, přivítal přítomné na 2. setkání odborné pracovní skupiny a představil program brainstormingu. Pomocí prezentace seznámil přítomné účastníky s cíli brainstormingu, s výchozími podklady a nadřazenými dokumenty relevantními pro tvorbu vize, popsal její tvorbu a její smysl pro PUMM, včetně příkladů z jiných měst.

Představeny byly 3 příklady z českých měst (kde již je PUMM hotový či před dokončením) jak vizi pojmout a sestavit. Prezentována byla vize Olomouce (slovní vyjádření), Brna (vyjádření na základě navržené dělby přepravní práce) a Přerova (vyjádření na základě tří scénářů vývoje dělby přepravní práce). Zpracovatelem byla doporučena varianta olomoucká a přítomnými členy odsouhlasena. Následně byla představena výsledná celková SWOT analýza vzešlá z analytické části projektu jako podklad pro tvorbu vize.

Z řad přítomných byl vznesen požadavek na větší akcent pěší dopravy ve SWOT analýze, zejm. v silných stránkách a příležitostech.

- 2) Po prezentaci následoval samotný brainstorming ve formě diskuse. Přítomní u stolu měli za úkol odpovědět na několik otázek a diskutovat na dané téma. Ke každé otázce přítomní vyjádřili svůj názor a vzájemně diskutovali svoje odpovědi. Široká škála odpovědí a názorů poslouží zpracovateli jako podklad pro tvorbu vize, příp. i cílů v rámci návrhové části projektu PUMM.

Otázky položené přítomným, vč. zkráceného přepisu jednotlivých odpovědí:

(Pozn.: většina odpovědí byla názorem jedné osoby a ostatní přítomní účastníci s ní nemuseli souhlasit, jednalo se o subjektivní názory a některé odpovědi si mohou odporovat.)

1. Na co je dnes Ústí nad Labem (dále jen “ÚnL”) hrdé (obecně), jaké jsou dnes silné stránky dopravy?
  - blízkost dálnice D8

- napojení města na D8 změnilo zásadně dopravní toky, značně ubylo krizových míst na území města, zmizely či se velmi zmírnily kongesce i hluk (např. na silnici I/30)
  - v porovnání s ostatními (většími) městy ve městě kongesce nejsou (v ÚnL trvá kongesce minutu, tři minuty,...), což je v porovnání s jinými městy nic
  - dojezdová vzdálenost do Prahy (časově i vzdálenostně)
  - spojení části Severní Terasa s centrem města
  - hustá a fungující veřejná doprava
    - dobře fungující MHD, vzešlo i z dotazníkového šetření v rámci strategie rozvoje města
    - IDS na území města však není zdaleka kompletní
  - problémem jsou chybějící parkovací domy
    - chybí možnost levně a bezproblémově zaparkovat
    - kongesce se tvoří zejména v centru na výjezdech ze stávajících nepříliš vhodně umístěných parkovišť (u hlavního nádraží, u „Bohemky“)
  - problémem je chybějící autobusové nádraží
    - obyvatelé si stěžují na absenci AN, neví, odkud regionální autobusy odjíždějí, ani kam se obrátit pro informace
    - klíčovým řešením je realizace dopravních uzlů ve městech – MHD a regionální doprava v jednom místě
    - z pohledu krajského úřadu není AN potřebný, AN není cíl, autobusy zastavují na centrálních zastávkách v centru
  - z pohledu partnerského města Chemnitz (kde žijí převážně starší obyvatelé) je vhodné, aby se ÚnL orientovalo na mladé obyvatele města
  - podpora VRT – příležitost u budoucí stanice VRT realizovat projekt dopravního uzlu, kde by se měla potkat veškerá hromadná (MHD, DÚK), je potřeba koordinovat tento projekt s projektem VRT skupina IDI? má k dispozici studii na dopravní uzel
2. Čím bude Ústí nad Labem známé na národní/mezinárodní úrovni v r. 2030 (2050)?
- polygon pro autonomní dopravu
  - zastávka VRT mezi Prahou a Drážďany
  - skrytý a nevyužitý potenciál v řece Labi
    - velké téma
    - problémem je nesplavnost
    - řešení jezu v Děčíně, nutné odblokování ekoterorismu
    - infrastruktura k vodní dopravě je v ÚnL vybudovaná, ale chybí voda
  - potenciál v jezerech, co v okolí města vzniknou
  - ambicí je Ústí jako univerzitní město

- UJEP s 8 fakultami, nová výstavba a rozvoj univerzity
  - vstupní brána z Německa do Čech
3. Čím/jak bude Ústí nad Labem lákat nové obyvatele?
- kvalitní, nejlépe vybavená nemocnice v kraji
    - bezpečí zdraví
    - kvalitní zdravotní péče i za 10 – 15 let
  - průmyslové závody – automotive, chemický průmysl, prohlubování spolupráce s univerzitou
  - autonomní doprava
  - rozmanitost volnočasových aktivit
    - velký potenciál pro zlepšení nabídky obyvatelům i turistům
    - řeka, příroda, hory, jezera, ...
    - lyžování, surfování, vodní sporty, cyklistika, ...
    - nutno lépe využít potenciál a zlepšit marketing
    - chybí servis pro turisty a doplňková infrastruktura
  - dostupnost Prahy a Drážďan v souvislosti s VRT
    - potřeba v blízkosti stanice VRT vybudovat síť služeb (školy, školky apod.), aby děti zůstaly ve městě a rodiče odjeli do práce,...
    - dostupnost ale může naopak být i mínusem – konkurence vs. výhoda
  - problém univerzity UJEP – nejsou technické obory, mladí lidé za těmito obory odchází jinam a nevrací se
  - změna životního prostředí
    - již nyní velký skok ve zlepšení ŽP
    - ÚnL je vnímané jako spádové město – potenciál pro vylepšení image ŽP
4. Jak může doprava přispět k vyšší kvalitě života?
- nutno rozšířit pobytový prostor pro pěší, cyklisty, inline, běh
    - v minulosti i současnosti se stále preferuje prostor pro motorovou dopravu na úkor prostoru pro udržitelné dopravní módy
    - na území města jsou široké komunikace, je možné změnit šířkové uspořádání ve prospěch pěších a cyklistů
  - nutno rozšířit bezpečnou infrastrukturu pro pěší a cyklisty
    - ÚnL disponuje místy či prostory vhodné pro rozšíření
    - v současné době není možné, aby např. děti a mládež samy jely na kole/koloběžce po městě



### 5. Jakou roli by měly v r. 2030 (2050) hrát jednotlivé druhy dopravy?

- usnadňovat lidem život, ne komplikovat

V poslední fázi této části se diskuse stočila k několika dalším tématům. Diskutovány byly tunelové varianty komunikací procházející městem. ŘSD má na žádost MD ČR zadat vypracování studie proveditelnosti tunelů (město s tunely nesouhlasí, nejsou nutné a nezbytné).

Přítomní byli dále upozorněni na zásadní problém s ústeckým územním plánem. Územní plán Ústí nad Labem je v současné době uzamčený, nelze v něm nic měnit a tento jeho stav nepovoluje realizaci jakékoli stavby či opatření, vč. dopravních řešení (není možné vybudovat parkoviště, upravovat šířkové uspořádání ulice apod.). Územní plán města je přitom jedním z nejdůležitějších dokumentů umožňující zajištění dopravního řešení města. Nový územní plán se teprve připravuje a začátek jeho platnosti se odhaduje až v rámci několika let. Z tohoto důvodu podle některých členů odborné komise ztrácí vize PUMM smysl. Z pohledu zpracovatele je tedy více než nutné a důležité v rámci městské samosprávy vyřešit tento problém a odblokovat územní plán.

### 3) Poslední částí setkání byla diskuse k tématům týkajícím se dopravy a dopravních módů v Ústí nad Labem.

Diskutována byla témata:

- Doprava v klidu (parkování)
- Veřejný prostor a zklidňování dopravy
- Pěší doprava
- Cyklistická doprava
- Veřejná doprava
- Automobilová doprava individuální
- Nákladní doprava
- Management mobility

U parkování byly diskutovány především místa pro nabíjení elektromobilů (pozdolný nárůst v ÚnL, bude potřeba větší progres a nutnost většího budování normálních nabíjecích stanic), nově na Střekově 3 místa, na ostatním území města chybí.

K veřejnému prostoru byla diskutována problematika nábřeží – nutnost a příležitost jeho oživení, v současné době nábřeží nežijí, výstavba jezů na Labi – jejich absence brání rozvoji lodní dopravy v ÚnL, v katastru města je velký problém množství parkujících nákladních automobilů a chybějící odstavná stání, diskutována také byla otázka bezpečnostní situace v centru města, kde se pohybuje velké množství sociálně slabých a nepřizpůsobivých občanů, problémem je celkově struktura obyvatel města a rozložení služeb cílených na tyto občany.



**STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM**  
Odbor strategického rozvoje  
Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

**AKCE:** „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“  
**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Odborná pracovní skupina – Hodnocení přínosů opatření – 1. část  
**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem,  
Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem  
**DATUM:** 12. 9. 2019, 11:00–13:00 hod  
**ÚČASTNÍCI:** dle prezenční listiny  
**SCHŮZKA číslo:** 3

---

**Název akce:** „Představení společné vize a cílů, workshop k hodnocení přínosů opatření – 1. část: oblast Veřejná hromadná doprava, oblast Nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita a management mobility“

- M. Bajgart z Centra dopravního výzkumu, v. v. i., přivítal přítomné na 3. setkání Odborné pracovní skupiny a představil program jednání. Pomocí prezentace seznámil přítomné účastníky s návrhem vize a strategických a specifických cílů, které byly sestaveny na základě podkladů: nadřazené a sektorové dokumenty, Analytická část PUMM Ústí nad Labem, vizionářský workshop: kulatý stůl s odbornou veřejností a kulaté stoly s obyvateli města pro sběr hodnot k sestavení vize.
- V rámci prezentace byl představen průběh sběru návrhů změn od veřejnosti do Pocitové mapy, celkový počet respondentů a odpovědí a nejčastěji zmiňované návrhy změn. K dané problematice posloužil také výřez centra města doplněný o další časté návrhy změn. Tento podklad poslouží také jako materiál k seznámení pro veřejnost na akci v rámci Evropského týdne mobility.
- Představena byla také komunikační a participační aktivita v rámci Evropského týdne mobility, kde měla veřejnost možnost se dne 17. 9. 2019 setkat se zástupci zpracovatele (M. Bajgart, T. Kučera, D. Morongová) na stánku, k diskusi k navrženým opatřením nad mapou. Dalšími aktivitami, které zde proběhly, bylo představení výstupu z pocitové mapy zobrazené ve výřezu mapy centra města, náhled do dokumentu SUMF včetně výtahu z tohoto dokumentu, možnost účasti na komentované vycházce k vybraným navrženým opatřením.
- Po prezentaci následovalo samotné hodnocení přínosů opatření, nejprve pro oblast veřejné hromadné dopravy, v další části k nákladní dopravě, citylogistice, sdílené mobilitě a managementu mobility. Každý z účastníků jednání měl možnost pro danou oblast vyznačit přínos opatření v kategoriích doprava a urbanismus, životní prostředí, realizovatelnost, ekonomické a společenské dopady. U každého opatření mohl hodnotitel zaznamenat přínos ve všech kategoriích. Opatření, u kterých bude hodnocen přínos ve více okruzích hodnocení, budou mít větší preferenci při sestavování souborů opatření pro modelované scénáře.

## Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem

Zápis z jednání, září 2019

- Na závěr workshopu k hodnocení přínosů opatření bylo účastníkům jednání sděleno, že příští jednání, bude zaměřeno na zbývající oblasti mobility: IAD a parkování, pěší a cyklistická doprava.

Zapsal: Mgr. Michal Bajgart, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

### Informace o zpracování osobních údajů:

Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

### Kontaktní osoby za zpracovatele:

DHVConsulting, spol. s r. o.  
Tomáš Kučera  
tomas.kucera@rhdhv.com

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  
Michal Bajgart  
michal.bajgart@cdv.cz

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

**AKCE:** „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“  
**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Odborná pracovní skupina – Hodnocení přínosů opatření – 2. část  
**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem,  
Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem  
**DATUM:** 26. 9. 2019, 9:00–11:00 hod  
**ÚČASTNÍCI:** dle prezenční listiny  
**SCHŮZKA číslo:** 4

---

Název akce: „Hodnocení přínosů opatření – 2. část: oblast Automobilová doprava a parkování, oblast Pěší a cyklistická doprava“

- M. Bajgart z Centra dopravního výzkumu, v. v. i., přivítal přítomné na 4. setkání Odborné pracovní skupiny a představil program jednání. Pomocí prezentace seznámil přítomné účastníky s uskutečněnou akcí Evropský týden mobility, kterého se zástupci zpracovatele PUMM Ústí nad Labem účastnili. V rámci akce byla na stánku k PUMM Ústí nad Labem možnost diskuze veřejnosti se zpracovateli nad mapou k připraveným návrhům opatření, veřejnost se mohla seznámit s dokumentem SUMF, k dispozici byla mapa s výřezem centra města s návrhy změn z pocitové mapy. V rámci akce Evropského týdne mobility se mohla ústecká veřejnost zapojit do komentovaných vycházek k navrženým opatřením se zaměřením na zklidnění dopravy v centru města a k problematice veřejných prostranství.
- Po shrnutí akce Evropský týden mobility navázali účastníci workshopu na hodnocení opatření týkající se veřejné dopravy a nákladní dopravy, citylogistiky, sdílené mobility a managementu mobility ze dne 12. 9. 2019. Během druhého workshopu byla hodnocena opatření spadající do okruhů Individuální automobilové dopravy a parkování a Pěší a cyklistické dopravy. Každý z účastníků měl zhodnotit pro každé opatření jeho možné přínosy v rámci čtyř kategorií - doprava a urbanismus, životní prostředí, realizovatelnost, ekonomické a společenské dopady. Při workshopu facilitátor přečetl opatření, případně ho podrobněji vysvětlil a přítomní měli možnost prodiskutovat jeho přínosy. Po krátké diskusi každý účastník sám za sebe zaškrtl do připraveného formuláře svůj názor, zda má opatření přínos v každé ze 4 kategorií, či nikoli. Opatření byla sestavena z několika zdrojů: studie společnosti NDCon, současný Strategický plán města Ústí nad Labem, podněty od veřejnosti z Pocitové mapy PUMM Ústí nad Labem, společný brainstorming zpracovatele v rámci konsorcia, zaslané náměty pana zastupitele Martina Hausenblase, MBA.
- Z oblasti individuální automobilové dopravy a parkování se nejvíce diskutovalo o dobudování vnitřního silničního okruhu (spojka mezi ulicemi W. Churchila – Masarykova), ze strany Policie zazněl názor k využití ploch brownfieldů spíše k vybudování obchodních zařízení než záchytných parkovacích kapacit.

V oblasti pěší a cyklistické dopravy byla řešena problematika případného zavedení pěší zóny v ulicích Pařížská a Dlouhá a řešení vjezdu do podzemních garáží v dané lokalitě. Dále byl diskutován smysl přestupních vazeb mezi individuální automobilovou dopravou a kolem. Přítomným členům odborné skupiny bylo vysvětleno, že komunikace mají svoji kapacitu a po její naplnění je potřeba řešit jiný mód dopravy. Proto se zpracovává Plán udržitelné mobility, aby se předešlo tomuto stavu.

Oblasti hodnocení záměrů opatření, podle kterých jednotliví členové komise hodnotili jejich přínosy:

### **Doprava a urbanismus**

*Zlepšení dostupnosti a celistvosti sítě*

*Zvyšování propojenosti různých druhů dopravy, intermodality a jejich efektivnosti*

*Redukce dopravní zátěže v městské zástavbě*

*Revitalizace a zatraktivnění veřejného prostoru*

*Vytvoření alternativ k cestování automobilem*

*Zkrácení cestovních časů*

*Vliv na zvýšení bezpečnosti v dopravě*

### **Životní prostředí**

*Vliv na snížení emisí*

*Snížení hlukové zátěže*

*Zlepšení kvality ovzduší a zdraví obyvatel*

### **Realizovatelnost**

*Efektivita vynaložených nákladů*

*Časová náročnost realizace*

*Pokročilost přípravy*

*Soulad s plánovací dokumentací*

### **Ekonomické a společenské dopady**

*Vliv na kvalitu života*

*Sociální dopady*

*Zlepšování povědomí, spolupráce a informovanosti*

*Přijetí veřejností a politická podpora*

*Zvýšení atraktivity území pro investice*

*Růst hodnoty nemovitostí*

*Podpora turismu*

*Snížení výdajů veřejného sektoru*

*Finanční nákladnost realizace*

Zapsal: Mgr. Michal Bajgart, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Informace o zpracování osobních údajů:



[www.usti-nad-labem.cz](http://www.usti-nad-labem.cz)



## Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem

Zápis z jednání, září 2019

Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

**AKCE:** „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“  
**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Řídící skupina a Odborná pracovní skupina – Prezentace výstupů  
Pocitové mapy a představení Dopravního modelu  
**MÍSTO:** Magistrát města Ústí nad Labem,  
Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem  
**DATUM:** 15. 1. 2020, 13:00 hod  
**ÚČASTNÍCI:** dle prezenční listiny  
**SCHŮZKA číslo:**

---

Název akce: „Prezentace výstupů Pocitové mapy a představení Dopravního modelu  
s opatřeními ve scénářích“

- Mgr. T. Kočí, vedoucí oddělení koncepcí, přivítal přítomné a představil program jednání.
- M. Bartoš ze společnosti CDV přítomným prezentoval výstupy z Pocitové mapy, která byla pro veřejnost přístupná v termínu od 18. 4. 2019 do 31. 8. 2019. Na webové adrese <https://usti-nad-labem.mapanavru.cz/> jsou k dispozici výstupy z podnětů občanů. Přítomným bylo představeno fungování webové aplikace. K této části prezentace nebyl ze strany účastníků vznesen žádný dotaz.
- Mgr. J. Dufek Ph.D. ze společnosti CDV prezentoval dopravní model města Ústí nad Labem. Přítomným byl vysvětlen postup tvorby dopravního modelu. Následně byly představeny modely dopravy pro jednotlivé módy dopravy a výhledové roky. U každého výhledového scénáře byly představeny balíčky opatření, které byly modelovány v daném období.
- Po prezentaci modelu a jeho výstupů účastníci debatovali na téma řešení vedení vybraných cyklostezek a dopad opatření zavedení „Zóna 30“ na dopravu v klidu.
- Na závěr se přítomným představil zpracovatel dokumentu SEA Ing. arch. Willy Hána, CSc. a nastínil postup při zpracování dokumentu SEA.

Zapsal: Ing. Martin Zachariáš, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Informace o zpracování osobních údajů:

Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně





[www.usti-nad-labem.cz](http://www.usti-nad-labem.cz)



## Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem

Zápis z jednání, leden 2020

fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

Kontaktní osoby za zpracovatele:  
HaskoningDHV, spol. s r. o.  
Tomáš Kučera  
[tomas.kucera@rhdhv.com](mailto:tomas.kucera@rhdhv.com)

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  
Michal Bajgart  
[michal.bajgart@cdv.cz](mailto:michal.bajgart@cdv.cz)

## ZÁPISY Z JEDNÁNÍ – PRACOVNÍ SKUPINA PRO KOMUNIKACI

## Zápis z jednání

<b>NÁZEV AKCE:</b>	„Pracovní skupina ke komunikaci - Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“
<b>PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:</b>	Představení činnosti pracovní skupiny, nastavení spolupráce, doplnění informací do komunikační strategie a představení aktivit na nejbližší období
<b>MÍSTO:</b>	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
<b>DATUM:</b>	<b>12. 11. 2018 od 13:30 - 14:30 hod</b>
<b>ÚČASTNÍCI:</b>	Ing. Martin Dlouhý, Ing. Andrea Ryvolová, Mgr. Jan Husák, Mgr. Michal Bajgart, Ing. Dalibor Dařílek, Ing. Hana Cinkaničová, Ing. Pavel Bakule, Ing. Libor Turek, Romana Macová, Bc. Michaela Hnidová DiS., PhD. Jana Müllerová, Ing. Hana Slawischová, Tomáš Kučera, Ing. Lucie Sádlová, Ing. Pavel Bakule
<b>SCHŮZKA číslo:</b>	<b>1</b>

---

Název akce:

„Pracovní skupina ke komunikaci - Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“

Program jednání:

- představení činnosti pracovní skupiny po dobu realizace PUMM
- doplnění návrhu komunikačních kanálů pro komunikaci s veřejností do Komunikační strategie k PUMM (viz prezentace v příloze)
- představení návrhu obsahu webové stránky pro komunikaci s veřejností
- návrh plánovaných aktivit s veřejností a společná diskuze
- příprava veřejného projednání analytické části PUMM, možnosti spolupráce na propagaci akce

Průběh jednání:

- Úvodem byla členům pracovní skupiny představena fáze zpracování PUMM, dále na čem je komunikace a participace založena a z čeho vychází, náplň činnosti pracovní skupiny (představa o zapojení a spolupráce s členy)
- Dále proběhlo informování o komunikačních kanálech pro komunikaci s veřejností v rámci realizace PUMM
- Prezentován byl návrh obsahu webu a aktuální informace (k čemu bude sloužit, jak bude skrze web komunikováno s veřejností, možnost sběru podnětů), diskutována byla problematika měřítka přichozích podnětů. Zde je třeba předtřídit podněty tak, aby se k osobě zodpovědné za komunikaci dostaly podněty měřítka úrovně strategického plánu (PUMM) – nabízí se uvést příklady podnětů, nasměrovat přímý odkaz z webu k realizovanému strategickému plánu – oblast dopravy. V první fázi bude vyzkoušeno na zasílání podnětů k analytické fázi PUMM.

- V rámci prezentace byl představen jednotný vizuální styl na příkladu plánů udržitelné městské mobility z jiných českých měst, byla prezentována doporučená možnost vytvoření loga a sloganu pro PUMM Ústí nad Labem. Navržené řešení je využít loga města Ústí nad Labem a modifikovat jej o doplnění sloganu. Návrh na znění sloganu mohou členové PSK zasílat p.Husákovi, p.Ryvolové či p.Bajgartovi na email. Ze strany pořizovatele PUMM bude vybrána finální podoba sloganu.
- Následovalo představení návrhu participačních aktivit (přímých pro potřebu PUMM a možnosti využití akcí města či partnerů), návrh bude průběžně aktualizován.
- V závěru byli členové seznámeni s konceptem veřejného projednání analytické fáze, diskuze zde byla, zda jej realizovat ještě v závěru tohoto roku. Výsledkem diskuze je návrh ze strany města, který umožní veřejnosti seznámit se s analytickou fází prostřednictvím dokumentu, který bude zveřejněn v prosinci tohoto roku na připravovaném webu k PUMM Ústí nad Labem. Vedle dokumentu zde zástupci z DHV připraví prezentaci, veřejnost bude moci zasílat podněty. Na přelomu ledna a února 2019 bude následovat veřejné projednání. Navrženými prostory ke konání akce jsou: Kulturní středisko města, Císařský sál Městského muzea, Informační centrum města.
- Dalšími tématy v závěrečné diskuzi bylo zapojení Cyklocentra, event.. cyklokoordinátora, nastavení vhodného formátu a zapojení veřejnosti (online pocitová mapa, možnost širšího vyjádření se veřejnosti na setkáních a akcích PUMM, zapojení politiků do diskuze s veřejností ze strany města, projekt portál pro občana, zasílání podnětů ohledně bezbariérovosti vozidel a dopravní infrastruktury ve městě, možnosti využití aktivit – Zdravé město (aktivity např. Dětský parlament, ETM a další), Dopravní výchova a vzdělávací aktivity Městské policie, dětské hřiště Krásné Březno, navázání spolupráce s Univerzitou, Facebook města a projektu – vytvoření FB profilu projektu a ošetření jeho správy (nutnost interního projednání k nastavení procesu), možnost sdílení příspěvků na profil města a web města, Informační centrum města a Dopravní podnik – možnost využít obrazovky k propagaci aktivit PUMM.

#### Úkoly z jednání:

- Všichni členové pracovní skupiny: zaslat nápady na slogan na PUMM
- Všichni členové pracovní skupiny: zaslat aktivity, které mohou být využity pro PUMM, případně možnosti, jak můžeme spolupracovat (propagace aktivit, prostory, plánované akce a kampaně..)
- p.Bajgart zašle obratem prezentaci p.Hnidové ke kontaktování dalších osob
- p.Bajgart, p.Husák, p.Ryvolová: do konce listopadu zaslat webmasterovi podklady pro web PUMM Ústí nad Labem
- p.Bajgart, p.Husák, p.Ryvolová: od prosince 2018 zveřejnit dokument analytické fáze PUMM na webu PUMM, zahájit komunikaci s veřejností a sběr podnětů
- p.Kučera: příprava prezentace k zveřejnění analytické fáze na webu a veřejném projednání
- p.Husák, p.Ryvolová: svolání schůzky k jednání o zřízení Facebookového profilu k projektu
- p.Husák, p.Ryvolová: zvážit možnost a případně zahájit práce na přípravě mentální mapy pro sběr a zaznamenávání podnětů na webu projektu k problémům v dopravě na území města a spádové oblasti

- p.Husák, p.Ryvolová: stanovení zodpovědné osoby pro komunikaci s veřejností a sběr podnětů, řízení komunikace a tvorbu příspěvků na webu a Facebookovém profilu projektu
- p.Bajgart, p.Husák, p.Ryvolová: sjednání termínu (závěr ledna) na veřejné projednání, zajištění prostor, příprava informační kampaně a oslovení veřejnosti skrze komunikační kanály
- p.Bajgart, p.Husák, p.Ryvolová: spolupráce s Informačním centrem na zahájení sběru podnětů a vytvoření kontaktního místa

Kontaktní email pro zasílání nápadů na slogan a možností spolupráce:

Jan.Husak@mag-ul.cz, Andrea.Ryvolova@mag-ul.cz, michal.bajgart@cdv.cz

Zapsal/a: Ing. Andrea Ryvolová, Odbor strategického rozvoje, MmÚ  
Mgr. Michal Bajgart, CDV, v. v. i.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

## Zápis z jednání

<b>NÁZEV AKCE:</b>	„Pracovní skupina ke komunikaci - Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“
<b>PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:</b>	Stav probíhajících komunikačních aktivit, představení nadcházející aktivity a výhled na rok 2019
<b>MÍSTO:</b>	Magistrát města Ústí nad Labem, Velká Hradební 8, 401 00 Ústí nad Labem
<b>DATUM:</b>	<b>20. 2. 2019 od 11:00 - 12:00 hod</b>
<b>ÚČASTNÍCI:</b>	Ing. Martin Dlouhý, Ing. Andrea Rývolová, Mgr. Jan Husák, Mgr. Michal Bajgart, Mgr. Alena Klímová, Ing. Hana Cinkaničová, Romana Macová, Bc. Michaela Hnidová DiS., Tomáš Kučera, Bc. Tereza Limburská, Ing. Libor Pacovský. MSc., BA, Ing. Hana Brůhová, Milan Stýblo, PhDr. Müllerová Jana,
<b>SCHŮZKA číslo:</b>	<b>2</b>

---

Název akce:

„Pracovní skupina ke komunikaci - Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“

Program jednání:

- ohlédnutí za setkáním s veřejností
- volba sloganu k PUMM ze zaslaných návrhů
- představení aktivit s veřejností na rok 2019
- stav probíhajících aktivit s veřejností
- příprava na vizionářské fórum

Průběh jednání:

- V úvodu A. Klímová představila realizovanou aktivitu s veřejností k představení PUMM Ústí nad Labem, výstupům analytické části PUMM a komunikačním aktivitám. Součástí aktivity s veřejností byly také tematické kulaté stoly pro sběr kladů a záporů současné dopravy města. K sesbíraným kladům a záporům účastníci akce přiřazovali preference. Členové pracovní skupiny byli seznámeni s výstupy workshopu s veřejností a v prezentaci zazněly hlavní klady i zápory, které byly od veřejnosti získány. Následná diskuze proběhla k parkování vozidel v Žižkově ulici a v Předlicích, kde parkují nákladní vozidla vzhledem k nedostatečné infrastruktuře v okolí D8.
- Dalším bodem agendy bylo představení akcí a aktivit s veřejností plánovaných na rok 2019. Nejbližší akci je vizionářské fórum, po dokončení společné vize mobility města bude následovat představení vize. V návrhové části bude veřejnost vyzvána k zapojení se do procesu identifikace opatření. Poslední plánovanou aktivitou bude panelová diskuze k závěrečnému projednání návrhové části PUMM.

- Mezi představenými probíhajícími aktivitami s veřejností jsou: výtvarná soutěž pro žáky a studenty ZŠ a SŠ na téma „Jak bude vypadat doprava ve městě v roce 2030?“, aktuálně ukončená soutěž k tvorbě sloganu pro PUMM Ústí nad Labem, v přípravě je Pocitová mapa k návrhové části. CDV identifikovalo akce Policie ČR s veřejností, které se mohou využít pro potřeby komunikace PUMM. Diskutována byla možnost volby vítězného návrhu formou hlasování na Facebooku. Tato možnost byla po předchozích špatných zkušenostech města a k další časové prodlevě členy PSK zamítnuta. Dotaz byl ohledně sloganu, kde bude užíván. M. Bajgart objasnil, že slogan bude užíván v rámci aktivit realizovaných po dobu zpracování PUMM i následně při jeho implementaci.
- M. Bajgart prezentoval termín a obsah vizionářského fóra. Po komunikaci s p. Hnidovou byl zvolen termín 8. – 9. 4. 2019, p. Hnidová termín pro sjednání prostor na UJEP potvrdí.
- Zástupci CDV bylo na závěr prezentace zveřejněno TOP 8 návrhů na slogan, které doporučuje k výběru pro členy pracovní skupiny. CDV předalo městu ceny pro vítěze soutěže o slogan. Postup výběru sloganu byl určen členy PSK takto: CDV zašle návrhy zaslané soutěžícími v řádném termínu soutěže spolu s doporučeným výběrem, p. Husák předá Kanceláři primátora k volbě vítězného návrhu.

#### Úkoly z jednání:

- CDV: předání graficky zpracovaných pozvánek na akce s veřejností městu pro další šíření skrze komunikační kanály určené v Komunikační strategii
- CDV: předání pozvánek na akce s veřejností ve formě plakátu a banneru (informace na obrazovky) p. Hnidové a zároveň předání plakátů do vozidel MHD a případně ke zveřejnění na Facebooku zástupci DP Ústí nad Labem
- p. Hnidová: zaslat email s potvrzením termínu a prostor na UJEP k pořádání vizionářského fóra
- Průvodní informace k soutěži o slogan PUMM spolu s návrhy a doporučeními zaslat p. Husákovi, který dále postoupí na Kancelář primátora ke zvolení vítězného návrhu.
- CDV: zaslat p. Hnidové prezentaci
- Všichni členové: zaslat logo své instituce CDV pro možnost propagace na pozvánkách a materiálech PUMM
- CDV: zašle p. Husákovi průvodní informace k výtvarné soutěži a k ukončení soutěže o slogan, informace budou zveřejněny v komunikačních kanálech města

#### Podněty z jednání:

- PUMM by měl být více zaštitěn politickou reprezentací města
- Komunikační aktivity by měly mít také vzdělávací charakter: krátká vzdělávací videa o dopravě a dopadu na život ve městě, informační charakter vysvětlující výhody jednotlivých druhů dopravy apod. (např. [www.cistoustopou.cz](http://www.cistoustopou.cz), výstava Dánského velvyslanectví)

Zapsal/a: Mgr. Michal Bajgart, CDV, v. v. i.

Informace o zpracování osobních údajů: Organizátor zpracovává osobní údaje v souvislosti s realizací Plánu udržitelné městské mobility. S osobními údaji bude nakládáno pouze po dobu nezbytně nutnou a také v rozsahu nezbytném pro realizaci všech nezbytných kroků směřujících k realizaci Plánu udržitelné městské mobility a v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 (známém též pod zkratkou GDPR) o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).