



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



MĚSTO
LITVÍN OV



Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova



ACCENDO
VĚDECKO-VÝZKUMNÝ ÚSTAV



ZADAVATEL:

Statutární město Most

Zastoupeno: Mgr. Jan Paparega, primátor města

Radniční 1, 434 01 Most



PARTNER:

Město Litvínov

Zastoupeno: Mgr. Kamila Bláhová, starostka

náměstí Míru 11, 436 01 Litvínov



ZPRACOVATEL:

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

Zastoupen: Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D., ředitel vědecko-výzkumného ústavu

Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava

Tel.: +420 596 112 649

Web: accendo.cz

E-mail: info@accendo.cz



ACCENDO je členem PAAC CONSORTIUM

UDIMO spol. s r.o.

Zastoupen: Ing. Pavel Roháč, jednatel

Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava

Tel.: +420 596 139 112

Web: udimo.cz

E-mail: info@udimo.cz



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

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

Dokument neprošel korekturou textu.

Zpracováno ke dni: 28. 2. 2017

OBSAH

1.	Úvod.....	5
2.	Východiska	6
2.1	Vymezení a popis řešeného území.....	6
2.2	Inventarizace dat a podkladových materiálů	7
2.3	Identifikace klíčových aktérů/stakeholderů.....	11
2.4	Dopravně-sociologický průzkum domácností	13
2.5	Pocitová mapa Mostu a Litvínova	14
3.	Charakteristika poptávky po mobilitě	19
3.1	Sociodemografický profil území.....	19
3.2	Socioekonomický profil území	24
3.3	Rekreace a volnočasové aktivity	28
3.4	Dopravní chování obyvatel	30
3.5	Motorizace/automobilizace, historie a vývoj.....	39
3.6	Přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy	42
3.7	Přepravní vztahy, vnější relace.....	43
3.8	SWOT analýza.....	46
4.	Dopravní průzkumy	47
4.1	Metodika sběru dopravních dat	47
4.2	Směrový dopravní průzkum.....	47
4.3	Průzkum křižovatkový.....	55
4.4	Průzkum silniční dopravy profilový	66
4.5	Průzkum intenzit cyklistické dopravy	70
4.6	Průzkum intenzit pěší dopravy.....	70
4.7	Průzkum statické dopravy.....	70
4.7.1	Průzkum vícepodlažní bytové zástavby	70
4.7.2	Průzkum území centra města.....	73
5.	Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace	79
5.1	Pozemní komunikace, ZÁKOS.....	79
5.2	Nehodovost, vývoj a závažnost	97
5.3	SWOT analýza.....	106
6.	Doprava v klidu (statická doprava).....	107
6.1	Město Most.....	107
6.1.1	Oblast centra města a přilehlého okolí	107
6.1.2	Lokality s vícepodlažní obytnou zástavbou	114
6.1.3	SWOT analýza pro město Most	120
6.2	Město Litvínov.....	121
6.2.1	Oblast centra města a přilehlého okolí	121
6.2.2	Lokality s vícepodlažní obytnou zástavbou	127

6.2.3	SWOT analýza pro město Litvínov	131
7.	Cyklistická doprava.....	132
7.1	Popis nabídky, stav infrastruktury.....	132
7.2	Charakteristika poptávky, intenzita dopravy	136
7.3	Závady, rizika a dopravní nehody.....	136
7.4	SWOT analýza.....	141
8.	Pěší doprava.....	142
8.1	Popis nabídky, stav infrastruktury.....	142
8.2	Charakteristika poptávky, přepravní vztahy	144
8.3	Závady, rizika a dopravní nehody.....	144
8.4	SWOT analýza.....	150
9.	Nákladní silniční a železniční doprava	151
9.1	Překladiště, VLC, objemy a trasy nákladní dopravy.....	151
9.2	SWOT analýza.....	153
10.	Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy	154
10.1	SWOT analýza.....	157
11.	Veřejná hromadná doprava (včetně železnice) a vazeb na IDS Ústeckého kraje	158
11.1	Charakteristika poptávky MHD, dostupnost území.....	159
11.2	Analýza dostupnosti území	165
11.3	Popis nabídky MHD, stav infrastruktury	166
11.4	Veřejná linková doprava, železniční osobní doprava	172
11.5	Integrace veřejné dopravy.....	177
11.6	Systémy Park and Ride, Bike and Ride.....	181
11.7	SWOT analýza.....	181
12.	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí	182
13.	Seznam zkratk	183

1. ÚVOD

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

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

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

Plán mobility tvoří část analytická a část návrhová.

Účelem Analytické části je shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a tendenci vývoje přepravních vztahů. Analýza obsahuje vyhodnocení všech dopravních systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit. Z dostupných informací je odvozena hustota obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části je provedeno vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, naplnění požadavků obyvatel měst Mostu a Litvínova vč. vyhodnocení prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu. Za každou z hlavních kapitol je zpracovaná přehledná SWOT analýza, která popisuje hlavní silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení každého dopravního systému.

Na Analytickou část navazuje Návrhová část Plánu mobility, která popisuje možné a žádoucí zásahy, které by se měly na řešeném území realizovat. Při tvorbě návrhové části bude reagováno na identifikované silné a slabé stránky města ze SWOT analýz s přihlédnutím k možným příležitostem a hrozbám dalšího rozvoje. Do zpracování Návrhové části budou zapojeny odborné pracovní skupiny, jejichž členy jsou klíčoví aktéři a subjekty v regionu (viz kap. 2.3).

2. VÝCHODISKA

2.1 VYMEZENÍ A POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Plán mobility řeší území mostecko-litvínovské aglomerace, která se nachází v severozápadní části České republiky, v Ústeckém kraji, západně, resp. severozápadně od měst se nachází Krušné hory, město Litvínov leží na jejich úpatí.

Střed statutárního města Mostu leží v nadmořské výšce 233 m n. m. a jeho zeměpisné souřadnice jsou 50°30'11" s. š., 13°38'12" v. d.; střed města Litvínova se nachází v nadmořské výšce 310 m n. m. a jeho souřadnice jsou 50°36'3" s. š., 13°36'40" v. d. V aglomeraci žije přes 112 tis. obyvatel (k 1. 1. 2016)

S ohledem na úzké dopravní vazby aglomerace zahrnuje tato sídla:

§ **Statutární město Most a spádové obce:**

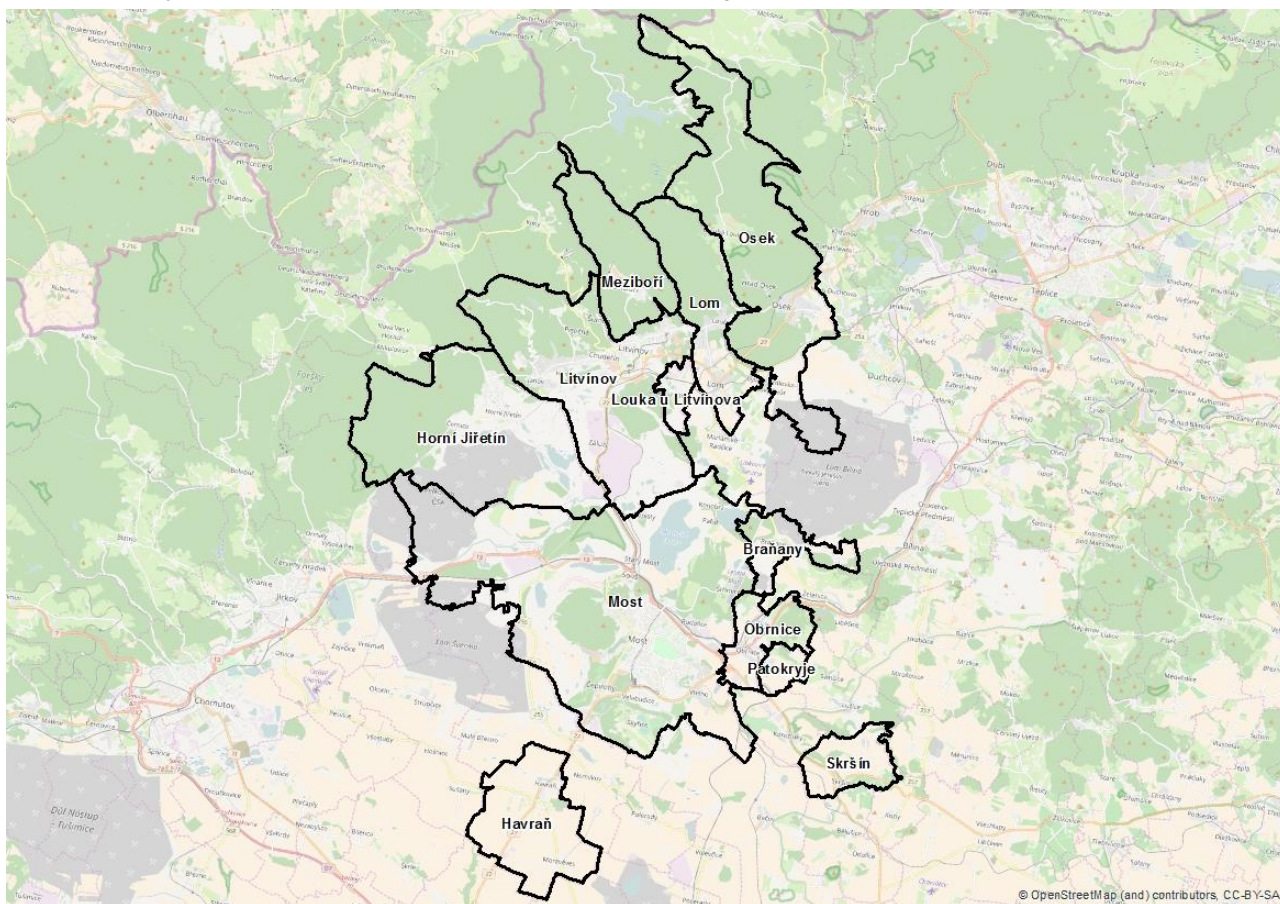
- Obrnice
- Patokryje
- Skršín
- Braňany
- Havraň

§ **město Litvínov a spádové obce:**

- Litvínov – Záluží
- Louka u Litvínova
- Meziboří
- Lom
- Horní Jiřetín
- Osek

Jedná se o oblast, která je funkčně provázaná městskou hromadnou dopravou, kterou zajišťuje DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.

Obrázek 2.1: Vymezení řešeného území – mostecko-litvínovská aglomerace



Obě města mají výhodnou dopravní polohu – město Most je vzdálené přibližně 45 km od Ústí nad Labem, 80 km od německých Drážďan a 90 km od Prahy, Litvínov od Ústí nad Labem cca 36 km, od Drážďan 65 km a Prahy cca 100 km. Městy prochází silnice první třídy I/27, která vede v severojižním směru západní

a severní části Čech. Město Most plní funkci přirozeného spádového centra pro širší území a společně s Litvínovem zajišťují správní a administrativní funkce pro celý region.

Z administrativního hlediska se Most dělí na 8 místních částí, Litvínov je složen z 12 částí obce:

§ **Statutární město Most:**

- I Komořany
- II Souš
- III Starý Most
- IV Rudolice
- V Most
- VI Čepirohy
- VII Velebudice
- VIII Vtelno

§ **město Litvínov:**

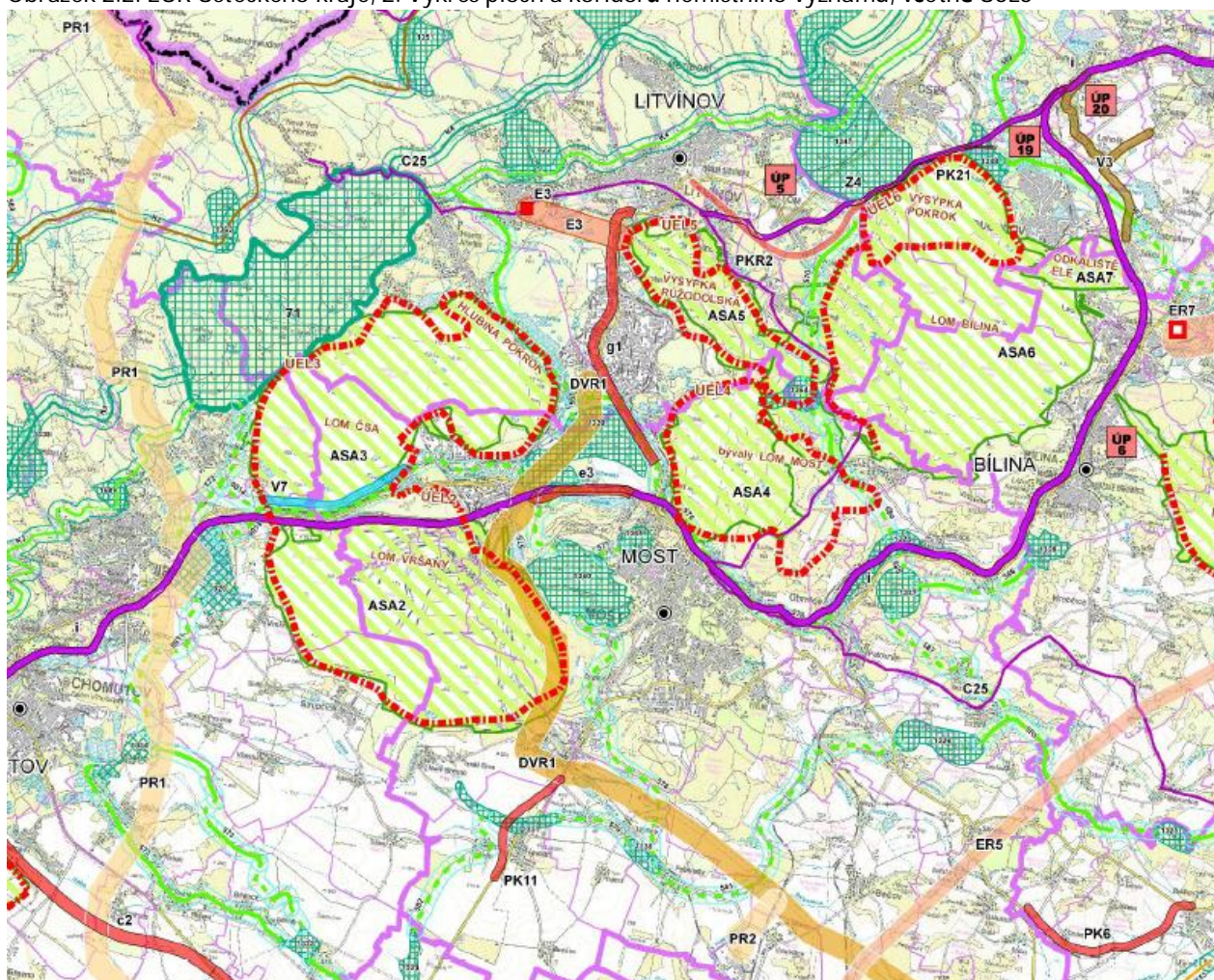
- Dolní Litvínov
- Hamr
- Horní Litvínov
- Horní Ves
- Chudeřín
- Janov
- Křížatky
- Lounice
- Písečná
- Růžodol
- Šumná
- Záluží

2.2 INVENTARIZACE DAT A PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ

Podklady závazné

- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje – v aktuální podobě zpracování,

Obrázek 2.2: ZÚR Ústeckého kraje, 2. Výkres ploch a koridorů nemístního významu, včetně ÚSES



- Strategický plán rozvoje města Most 2014-2020 (Statutární město Most, 2013)

Tabulka 2.1: Strategický plán rozvoje města Mostu 2014-2020, SWOT analýza – Doprava

DOPRAVA	
Silné stránky	
1.	významný dopravní uzel - silnice I/13, I/15, I/27, II/255, železniční trati č. 123, 126, 130 a 135
2.	dobrá dopravní dostupnost Ústí nad Labem, Teplic a dalších center v kraji
3.	moderní městská hromadná doprava ²
4.	některé nově vzniklé cyklotrasy i nadregionálního významu
5.	zahájení zpracování strategického plánu udržitelné městské mobility (návrh řešení na optimalizaci, udržitelný rozvoj dopravy a zvýšení kvality v oblasti dopravy pro Most, Litvínov a přilehlé obce)
6.	zahájení realizace výstavby silnice III/2565 Most – Mariánské Radčice
Slabé stránky	
1.	chybějící přímé napojení na síť dálnic a rychlostních silnic
2.	nedostatek parkovacích míst v některých lokalitách ²
3.	nizký podíl cyklodopravy v dopravním mixu ^b , stále nedostatečná infrastruktura pro cyklodopravu ve městě (cyklostezky, cyklotrasy, doplňková infrastruktura)
7.	zhoršený technický stav tramvajové trati Most – Litvínov
4.	nedostatečné dopravní napojení průmyslové zóny Joseph
5.	nedostatečná kapacita silnice I/27 Most - Litvínov
6.	špatný technický stav prostor vlakového nádraží (budova a nástupiště) ²
7.	chybějící autobusové nádraží
Příležitosti	
8.	dostavba vnějšího silničního napojení města (D8, R7, I/13, I/27, atd.)
9.	zkapacitnění silnice I/27 Most - Litvínov
10.	dokončení obchvatu obce Velemyšleves na silnici I/27 – urychlení napojení na silnici R7
11.	rekonstrukce tramvajové trati Most-Litvínov, zrychlení meziměstské dopravy
12.	zvýšení motivace obyvatel k využívání cyklodopravy a MHD a zvýšení podílu těchto forem dopravy v dopravním mixu
Hrozby	
<ul style="list-style-type: none"> • růst intenzity automobilové dopravy v důsledku hospodářské konjunktury, která zatíží nepřipravené dopravní systémy ve městech i mimo ně (růst poptávky po nákladní dopravě a finanční dostupnosti individuální automobilové dopravy) • snížení využívání MHD občany v důsledku nespokojenosti (např. vysoké jízdné, přeplněné spoje, nevhodná linkotvorba) • nárůst podílu individuální automobilové dopravy na úkor dopravy veřejné, zhoršení kvality života ve městě z důvodu negativních dopadů automobilové dopravy (emise, hluk, zahlcení veřejného prostoru infrastrukturou pro dopravu v klidu) 	

- Územní plán města Most v jeho aktuální podobě

Veřejně prospěšné stavby dopravní

D-1/Ž; Železniční trať ČD č. 130 (resp. č. 140 v Chomutově) Klášterec n. Ohří,-Ústí nad Labem, optimalizace (k.ú. Most)

D-1/S; Silnice I/13 v okresech Chomutov, Most, Teplice, Ústí nad Labem a stavby související

e2 – MÚK Třebušice a navazující rekonstrukce silnice II/255 (k.ú. Třebušice, Komořany u Mostu, Souš)

e3 – úsek MÚK Třebušice-Most, zkapacitnění silnice I/27 (k.ú. Třebušice, Souš)

D-2 Silnice I/27 v okresech Most a Louny a stavby související

g1 – úsek Most-Litvínov, zkapacitnění (k.ú. Most I, Kopisty, Růžodol, Dolní Jiřetín, Záluží u Litvínova, Dolní Litvínov) včetně související cyklotrasy

D-3; Křižovatka na silnici I/27, zpřístupňujících území určené pro výstavbu průmyslové zóny PONS a Kopisty k napojení na D5

D-4; Komunikační napojení prostoru lomu Ležáky (rozvojových lokalit č. 48 a 52) na silnici I/13 a I/27 včetně přemostění tělesa dráhy a toku Bíliny, do stávající křižovatky pod Hněvínem

D-5; Komunikační napojení areálu prezentace hornictví na Mostecku na území přesunutého děkanského kostela včetně cyklotrasy; do této trasy je přeložena silnice III/2563

D-6; Přeložka silnice II/255 - „Hořanský koridor“ (v konceptu varianta č. 2)

D-24; Rekonstrukce silnice II/255 v úseku Komořany – Dolní Jiřetín

D-30; Přestavba letiště na letiště regionálního významu s neveřejným mezinárodním provozem.

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA - DOPRAVA

Integrovaný plán rozvoje města Doprava se zabýval řešením rozvoje dopravní obslužnosti města. Jednalo se o ucelený integrovaný projekt rozvoje zaměřený na modernizaci a rekonstrukci potřebného technického zázemí a rozvoj dopravních služeb. Plán řešil zlepšení dostupnosti veřejné dopravy pro specifické skupiny obyvatel (zejména staré a handicapované občany). V jeho rámci došlo k obnovení a rozšíření vozového parku vysoce ekologickými nízkopodlažními vozidly nákupem 2 ks nízkopodlažních tramvají.

Pro zajištění zvýšení bezpečnosti ve veřejné hromadné dopravě došlo také k rekonstrukci významných prvků tramvajové trati, která řešila modernizaci výhybek, rekonstrukci tramvajového křížení a instalaci inovačního systému dálkového ovládání výhybek.

Ke zvýšení komfortu veřejné dopravy ve městě přispěla rovněž rekonstrukce 24 zastávek po celé trase tramvajové linky a v přilehlých uzlech na území města Mostu.

Ke zvýšení dostupnosti veřejné dopravy byl vybudován přestupní uzel MHD, jehož součástí byla rekonstrukce přednádražních prostor, rekonstrukce silničního mostu k vlakovému nádraží, rekonstrukce tramvajového přestupního uzlu, rekonstrukce přestupního uzlu u OD Prior a pořízení informačního systému, které zvýšili komfort přepravy cestujících.

Celkem bylo realizováno 9 dílčích projektů:

- Pořízení nízkopodlažních tramvají
- Rekonstrukce tramvajového křížení a modernizace výhybek
- Rekonstrukce zastávek
- Rekonstrukce tramvajového přestupního uzlu
- Rekonstrukce přednádražních prostor
- Rekonstrukce přestupního uzlu OD Prior
- Informační systém
- Navazující část informačního systému
- Zajištění řízení IPRM Doprava

Realizace IPRM Doprava byla ukončena 31. 12. 2015. Během dalšího období se bude sledovat pouze udržitelnost dílčích projektů. Během 5 let po dobu udržitelnosti projektů se budou zpracovávat monitorovací zprávy o udržitelnosti na každý z 9 dílčích projektů.



Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
Podporováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj
„Vize přestane být snem“

www.nuts2severozapad.cz

www.europa.eu

2.3 IDENTIFIKACE KLÍČOVÝCH AKTÉRŮ/STAKEHOLDERŮ

Tvorba plánu udržitelné městské mobility musí být založena participativním zapojením široké škály aktérů v území (tzv. stakeholderů). Při zapojování různých skupin aktérů musí být zvažováno, jaké formy zapojení jsou pro danou skupinu nejvhodnější a jaké skupiny zapojit. Cílem je vytvoření dostatku vhodných příležitostí pro všechny dotčené skupiny obyvatel k vyjádření a spolupráci při tvorbě plánu mobility.

ŘÍDICÍ SKUPINA

Pro účely tvorby a zpracování plánu mobility je zřízena tzv. Řídicí skupina, která má rozhodovací funkci nad výstupy z odborných pracovních skupin. Řídicí skupina má za úkol po celou dobu zpracování plánu mobility kontinuálně dohlížet nad průběhem realizace projektu, rozhodovat o návrzích a podnětech zpracovatelů a členů odborných pracovních skupin.

Hlavní úkoly Řídicí skupiny jsou:

- § Kontinuální dohled nad zpracováním plánu mobility.
- § Připomínkování a schvalování jednotlivých etap plánu mobility – analytická část, návrhová část, akční plán.
- § Sledování a hodnocení realizace rozvojových aktivit.

Členy Řídicí skupiny jsou zástupci zadavatele, kteří mají v kompetenci řídit tento projekt ze strany obou dotčených měst a zástupci Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a.s. (viz seznam členů níže). Součástí Řídicí skupiny jsou také zástupci zpracovatele společnosti ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú. a UDIMO, spol. s r.o.

Tabulka 2.2: Seznam členů Řídicí skupiny

ČLEN	ZA	PRACOVNÍ POZICE
Ing. Marek Hrvol	Statutární město Most	Náměstek primátora
Ing. Iva Mazurová	Statutární město Most	Vedoucí odboru rozvoje a dotací
Ing. Vojtěch Brzoň	Statutární město Most	Vedoucí oddělení registrací, dopravy a komunikací
Jaroslav Mareš	Statutární město Most	Vedoucí odboru správních činností
Ing. Veronika Lapková	Statutární město Most	Referentka (strategie) odboru rozvoje a dotací
Mgr. Alena Sedláčková	Statutární město Most	Vedoucí oddělení vnějších vztahů, tisková mluvčí
Mgr. Kamila Bláhová	Město Litvínov	Starostka
Ing. Pavel Andrt	Město Litvínov	Vedoucí odboru investic a regionálního rozvoje
Ing. Lucie Krupková	Město Litvínov	Referentka úseku strategického rozvoje
Mgr. Ing. Jiří Novotný	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s.	Náměstek pro strategii a rozvoj
Ing. František Krtička, DiS.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s.	Samostatný odborný referent
Mgr. Jana Břečková	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s.	Vedoucí oddělení veřejných zakázek a dotací
Mgr. Lukáš Dědič	ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.	Projektový manažer
Ing. Radek Fújak	ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.	Projektový manažer
Ing. Pavel Roháč	UDIMO, spol. s r.o.	Jednatel

ODBOBNÉ PRACOVNÍ SKUPINY

Vzhledem obsahu a zaměření plánu mobility na všechny dopravní módy byly za účelem odborné diskuze vytvořeny pracovní skupiny, tvořeny tzv. stakeholdery, tj. nositele informací, kteří mají pro zpracování plánu mobility zásadní charakter. Jedná se zejména o pracovníky z řad zástupců objednatele, zpracovatele a odborníků na danou oblast věnující se všem konkrétním dílčím tématům v rámci Plánu mobility.

Odborné pracovní skupiny se aktivně podílí na projednání analytické a tvorbě návrhové části SUMP vč. Akčních plánů. Pracovní skupiny jsou stanoveny tematicky dle zaměření dopravních módů – veřejná hromadná doprava, individuální automobilová doprava, cyklistická a pěší doprava, statická doprava. Níže je uveden navrhovaný přehled členů pracovních skupin.

Zástupci vybraných odborů/oddělení Magistrátu města Most
Zástupci vybraných odborů/oddělení Městského úřadu Litvínov
Zástupci DOPRAVNÍHO PODNIKU měst Most a Litvínov, a.s.
Zástupci Správy železniční dopravní cesty
Zástupci Českých drah
Zástupci soukromých přepraveců (např. FIRMA Karel Mudroch – DALE, Autobusy Kavka, a.s., Regiojet)
Doprava Ústeckého kraje
Zástupce komise dopravní (Most, Litvínov)
Technické služby (Most, Litvínov)
Zástupci Ředitelství silnic a dálnic
Zástupci IZS (hasičský záchranný sbor, zdravotnická záchranná služba)
Zástupci Policie ČR (dopravní inspektorát)
Zástupci Městské policie (Most, Litvínov)
Zástupci BESIP Ústeckého kraje
Zástupci místních částí
Zástupci veřejnosti
Zástupci zdravotně handicapovaných
Zástupce místních TAXI služeb

OSTATNÍ SUBJEKTY

Kromě Řídící skupiny a odborných pracovních skupin budou na tvorbě plánu mobility participovat také:

- § političtí představitelé,
- § zástupci významných zaměstnavatelů,
- § zástupci spádových obcí,
- § občané Mostu a Litvínova,
- § účastníci dopravního provozu v Mostě a Litvínově.

Tyto skupiny jsou seznamovány s průběžnými výstupy prostřednictvím webu mobilita-most-litvinov.cz, dále formou prezentací na veřejných projednáních jednotlivých částí plánu mobility a rovněž jsou zapojeny do připomínkování zpracovaných výstupů.

2.4 DOPRAVNĚ-SOCIOLOGICKÝ PRŮZKUM DOMÁCNOSTÍ

V rámci charakteristiky poptávky po mobilitě byl proveden dopravně sociologický průzkum domácností, který byl zaměřen na zjištění běžného dopravního chování a obvyklých přepravních vztahů obyvatel mostecko-litvínovské aglomerace. Průzkum byl realizován v souladu s požadavky zadavatele na základě *Metodiky aktivně-cestovního průzkumu* zpracované Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. v rámci projektu „Zvýšení efektivity a přesnosti dopravních průzkumů pomocí informačních a komunikačních technologií“, podpořeného z prostředků Technologické agentury ČR.

Cílem průzkumu bylo zjistit standardní dopravní chování obyvatel Mostu, Litvínova a spádových obcí v průběhu jednoho běžného pracovního dne s důrazem na vnitřní dopravní vazby obou měst.

Průzkum probíhal od září do listopadu 2016 a byl zaměřen na sběr informací v jednotlivých domácnostech, přičemž byli dotazováni všichni členové domácnosti.

Při výběru domácností k oslovení bylo využito metody náhodného výběru, konkrétně metody náhodné procházky, tj. pseudonáhodný kvótní výběr populace, kdy ve vybrané územní jednotce se náhodně vybraly ulice, ze kterých byly náhodně kontaktovány domácnosti k oslovení. Reprezentativnost byla zajištěna s ohledem na rozložení a velikost počtu domácností v jednotlivých městech a obcích aglomerace.

Pro zajištění co nejefektivnějšího sběru dat o dopravním chování domácností bylo využito kombinace metod PAPI a CAWI, které umožňují oslovit různorodou škálu respondentů:

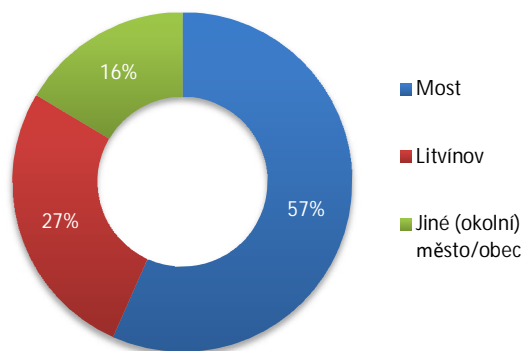
- § PAPI (Paper And Pencil Interview) – sběr dat formou osobních rozhovorů tazatele s respondentem (face to face) pomocí papírových dotazníků.
- § CAWI (Computer Assisted Web Interviewing) – sběr dat přes online webový dotazník/formulář.

Předmětem zjišťování byly údaje:

- § o všech osobách žijících v domácnosti; o vybavenosti domácnosti dopravními prostředky (automobily, kola, apod.), vč. jejich podrobnější specifikace;
- § o využívání předplatných jízdenek
- § o dopravním chování členů domácností (tzv. cestovní deník) za 1 běžný pracovní den - délka, doba trvání, cíl a účel cesty podniknuté v den průzkumu u všech osob žijících v dotazované domácnosti vč. identifikace využitých dopravních prostředků.

Celkem byly v rámci průzkumu získány dotazníky od 1 265 domácností, ve kterých bydlí více než 2 600 obyvatel, přičemž 57 % z nich tvořily domácnosti z Mostu, 27 % domácnosti z Litvínova a 16 % dotazníků bylo získáno od domácností z okolních (spádových) obcí.

Graf 2.1: Struktura domácností – podíl zapojených domácností



STRUKTURA DOMÁCNOSTÍ



Výsledky dopravně-sociologického průzkumu domácností jsou popsány v kapitole 3.4 Dopravní chování obyvatel.

2.5 POCITOVÁ MAPA MOSTU A LITVÍNOVA

Pocitová mapa je nástroj, který nabízí možnost aktivně zapojit občany do tvorby plánu mobility, a to prostřednictvím předání informací o jejich vlastním vnímání dopravy a problémů s ní spojených ve městě. Cílem bylo zjistit názor občanů na situaci v dopravě v daných městech.

Pocitová mapa byla vytvořena za účelem získání podnětů o dopravní problematice od občanů Mostu a Litvínova. Tyto podněty následně tvoří jedno z východisek pro tvorbu Plánu mobility. Pocitová mapa byla vyhotovena jako online verze dotazníku s mapovým zobrazením zaznamenávaných podnětů. Do mapy bylo možné přidávat podněty formou jednotlivých bodů (až na úroveň konkrétní adresy) a linií. Mapování probíhalo v období září až listopad 2016. Sesbíraná data byla vyhodnocena v GIS a byly vytvořeny souhrnné mapy pro jednotlivé otázky zvlášť pro Most a Litvínov.

Obrázek 2.3: Ukázka online verze pocitové mapy



Zdroj: ACCENDO, 2016

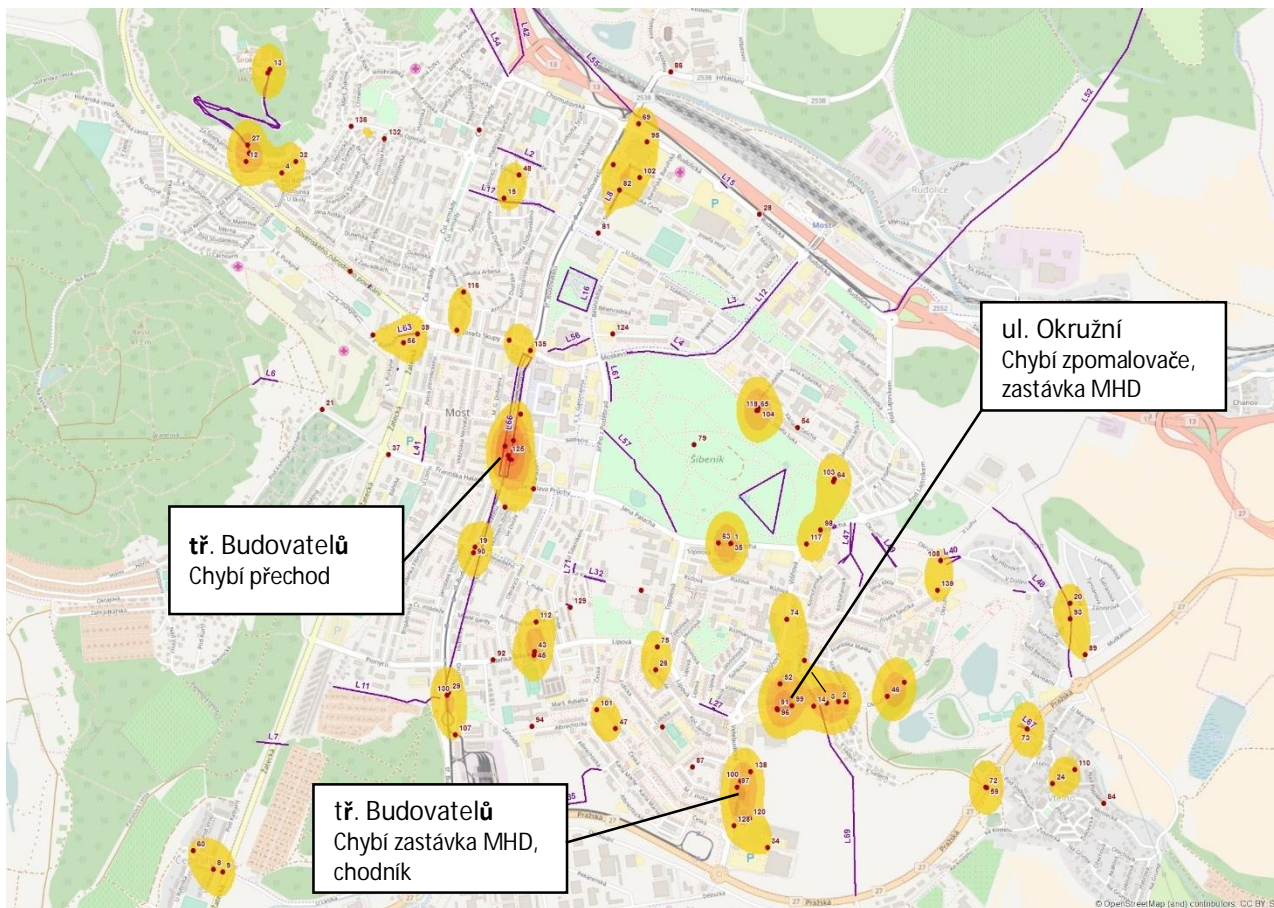
Celkem se do pocitové mapy zapojilo 221 osob, které vložily 1 192 záznamů, tj. v průměru 5,8 záznamů na 1 osobu. Nejvíce podnětů bylo přidáno do kategorie „kde se lidé cítí nebezpečně z hlediska dopravy“ – viz následující tabulka:

Tabulka 2.3: Podněty zaznamenané do pocitové mapy

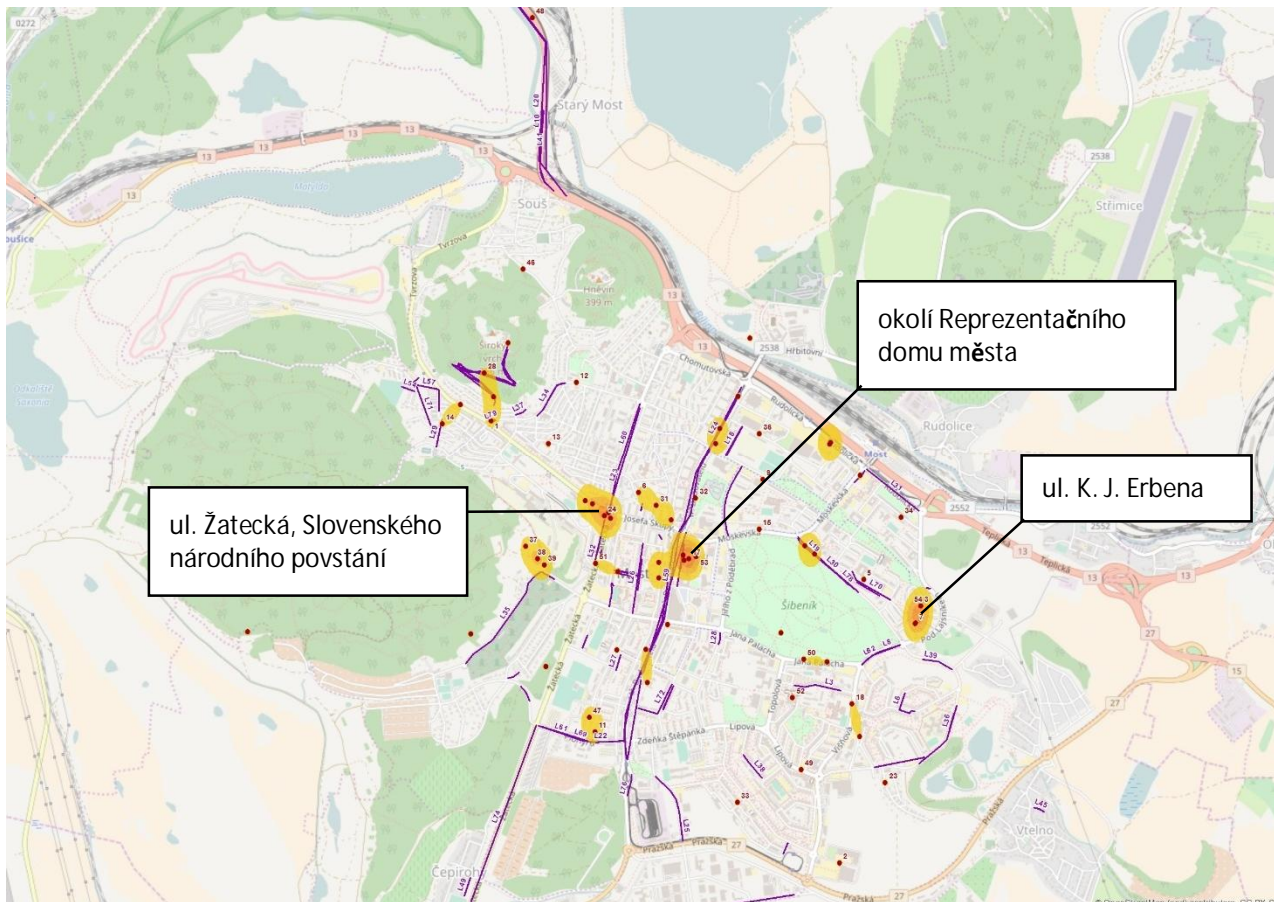
Kategorie	Počet záznamů celkem	Počet záznamů s komentářem	Podíl záznamů s komentářem
Kde se necítím bezpečně z hlediska dopravy	481	352	73 %
Kde je špatný technický stav komunikace/chodníku	285	135	47 %
Kde něco chybí/překáží	253	211	83 %
Kde jsou jiné nedostatky/problémy v dopravě	173	125	72 %
Celkem	1 192	823	69 %

Následující obrázky představují vizualizaci pocitové mapy. Za jednotlivé kategorie jsou zpracovány teplotní mapy (heat mapy), které lokalizují ohniska nejčastěji uváděných podnětů vč. jejich stručného popisu. Mapy v plném rozlišení budou součástí samostatné přílohy Plánu mobility.

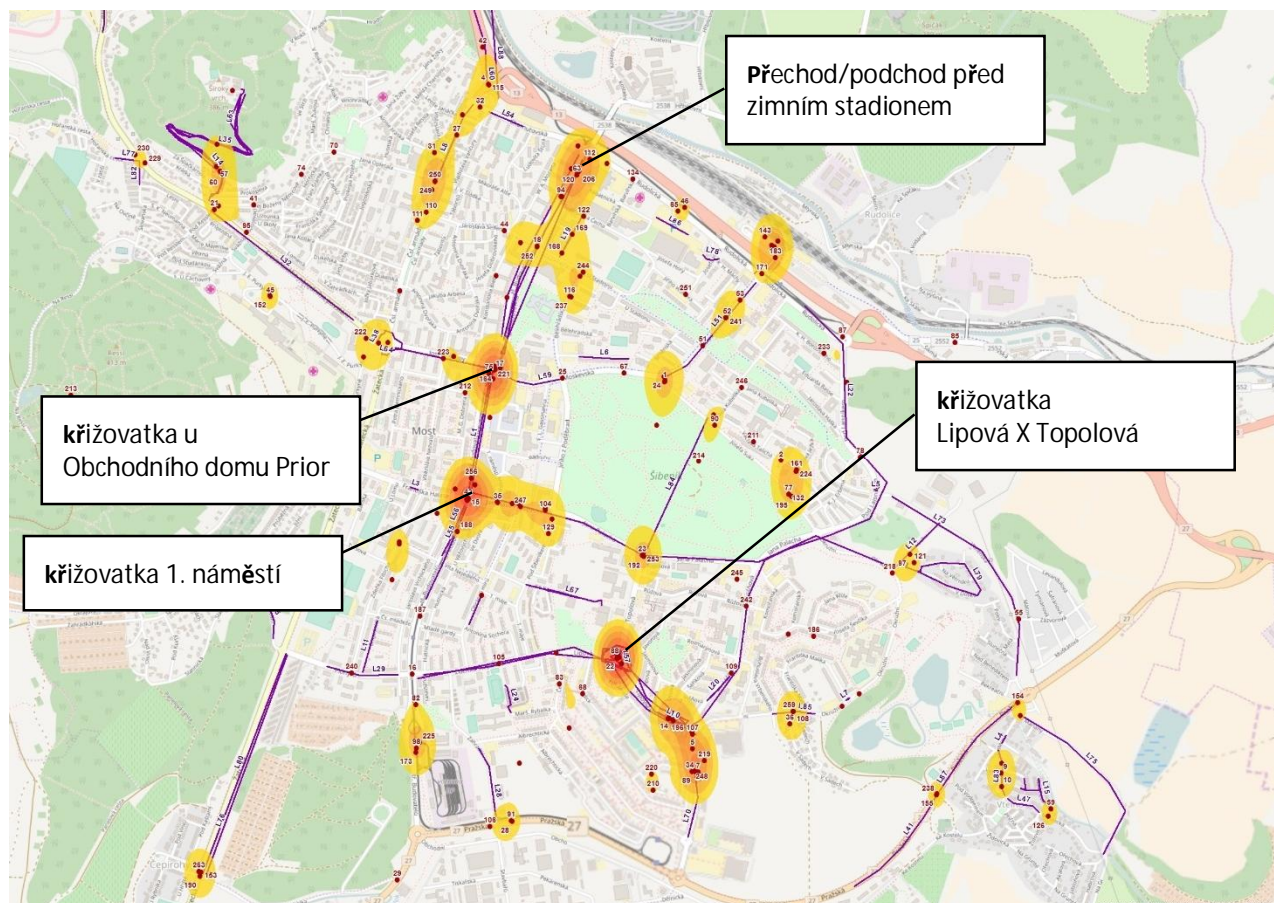
Most – kde něco chybí/překází



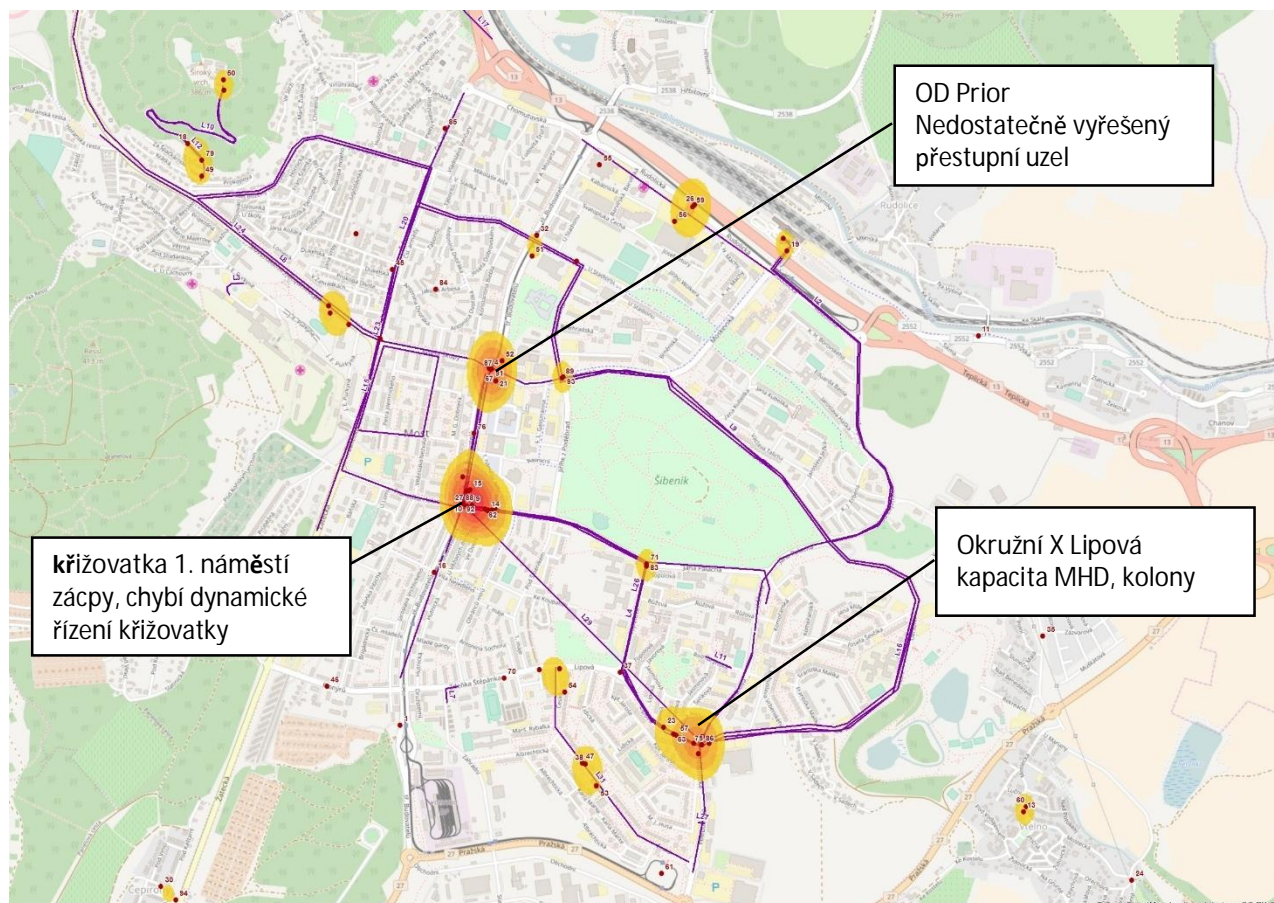
Most – špatný stav komunikací/chodníků



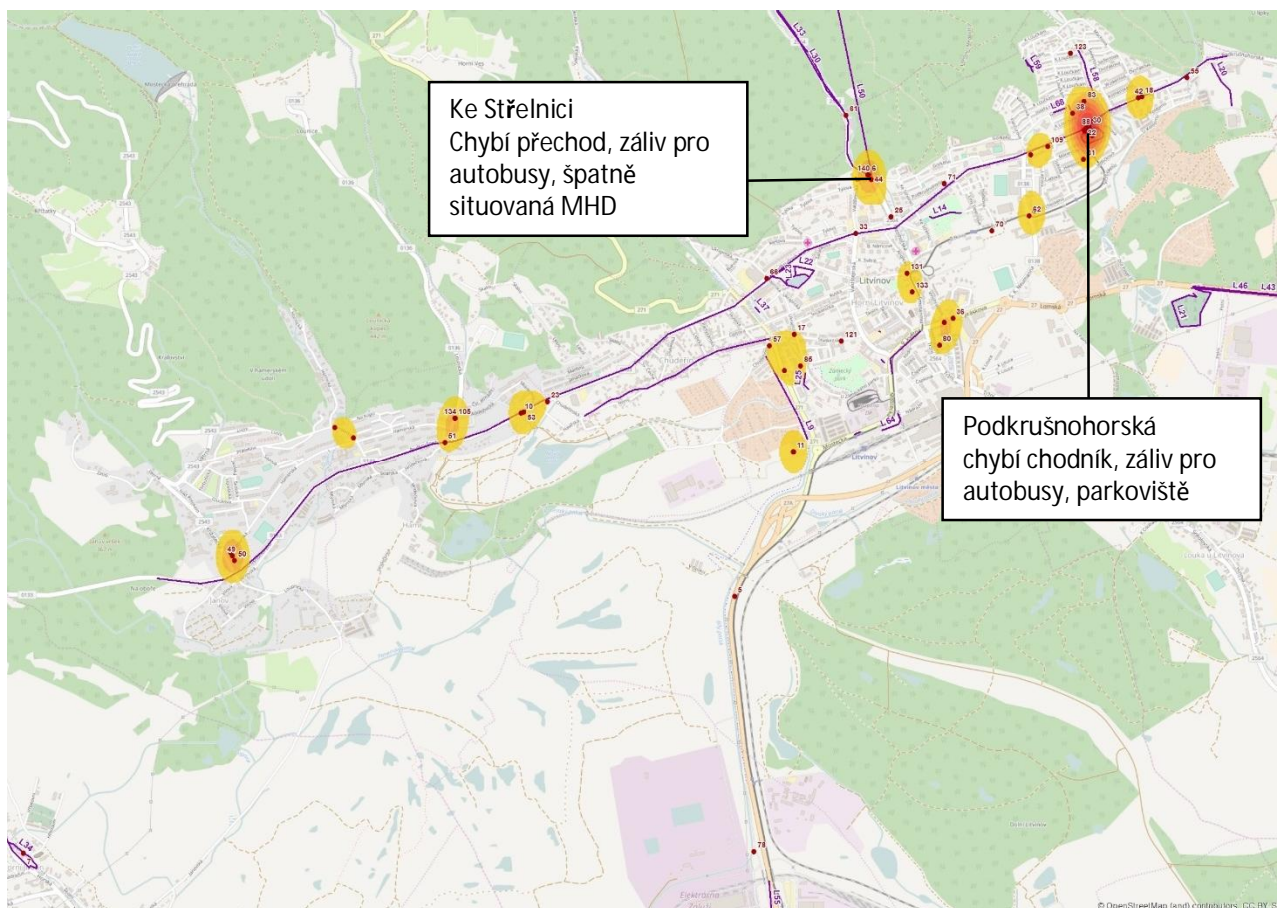
Most – pocit nebezpečí z hlediska dopravy



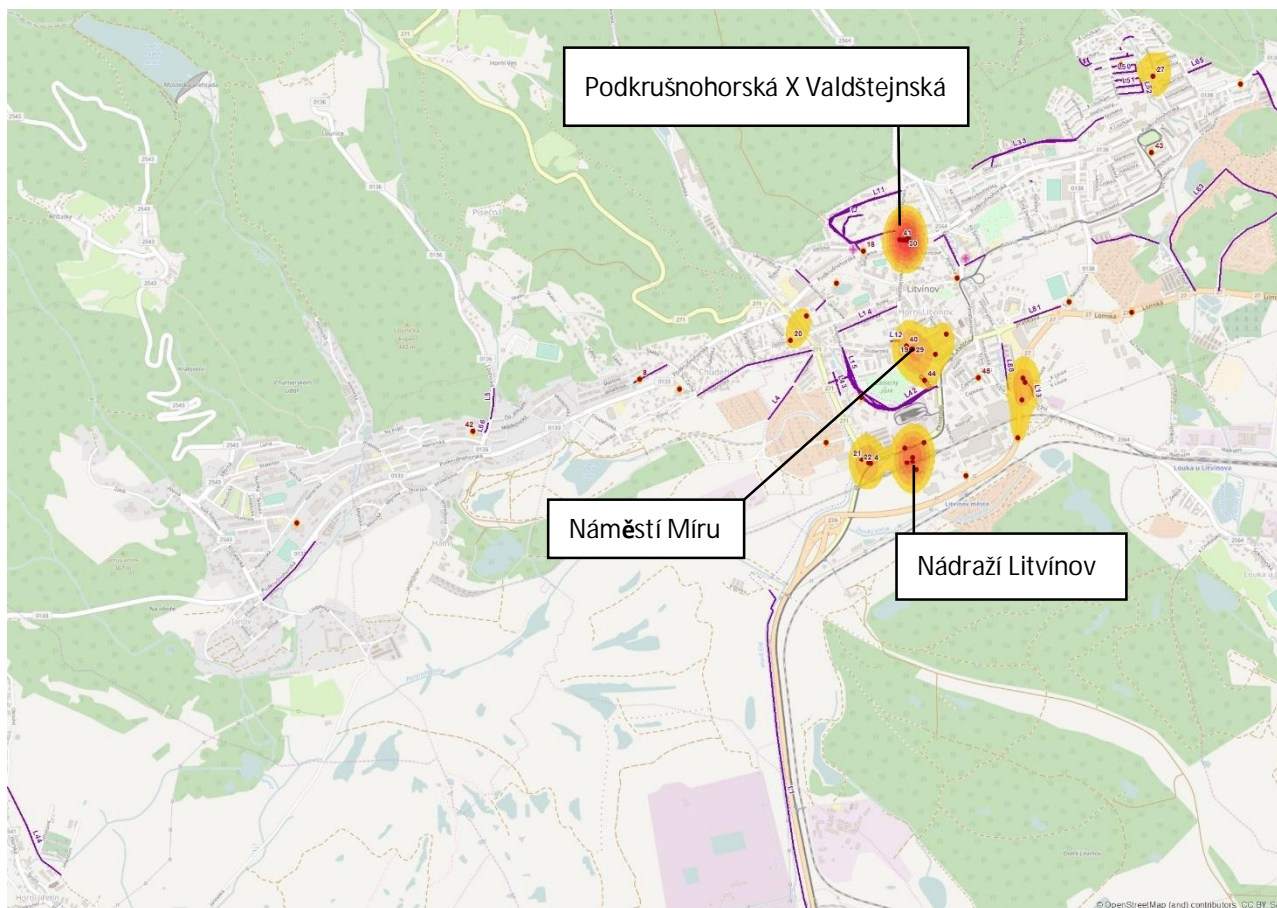
Most – jiné nedostatky/problémy v dopravě



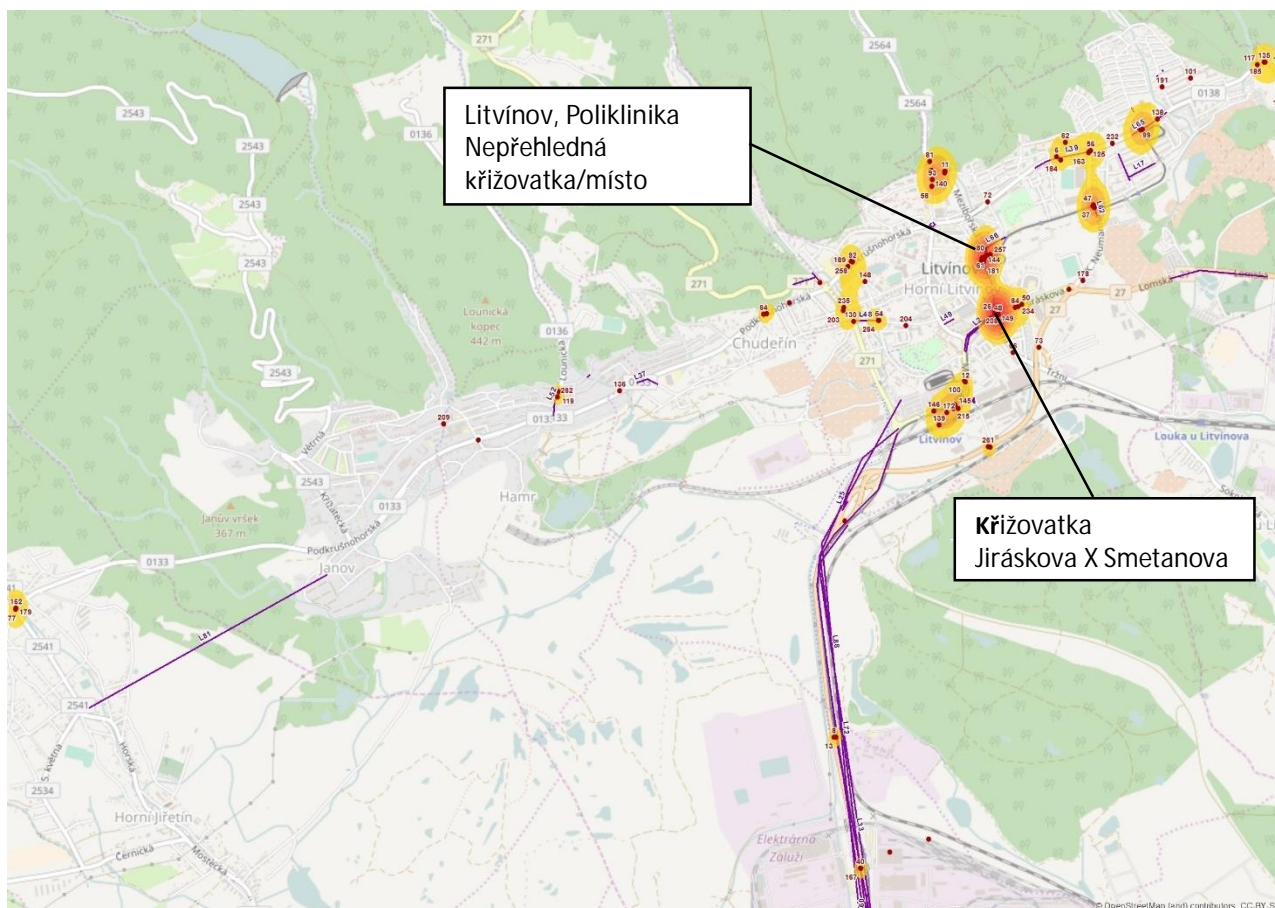
Litvínov – kde něco chybí/překáží



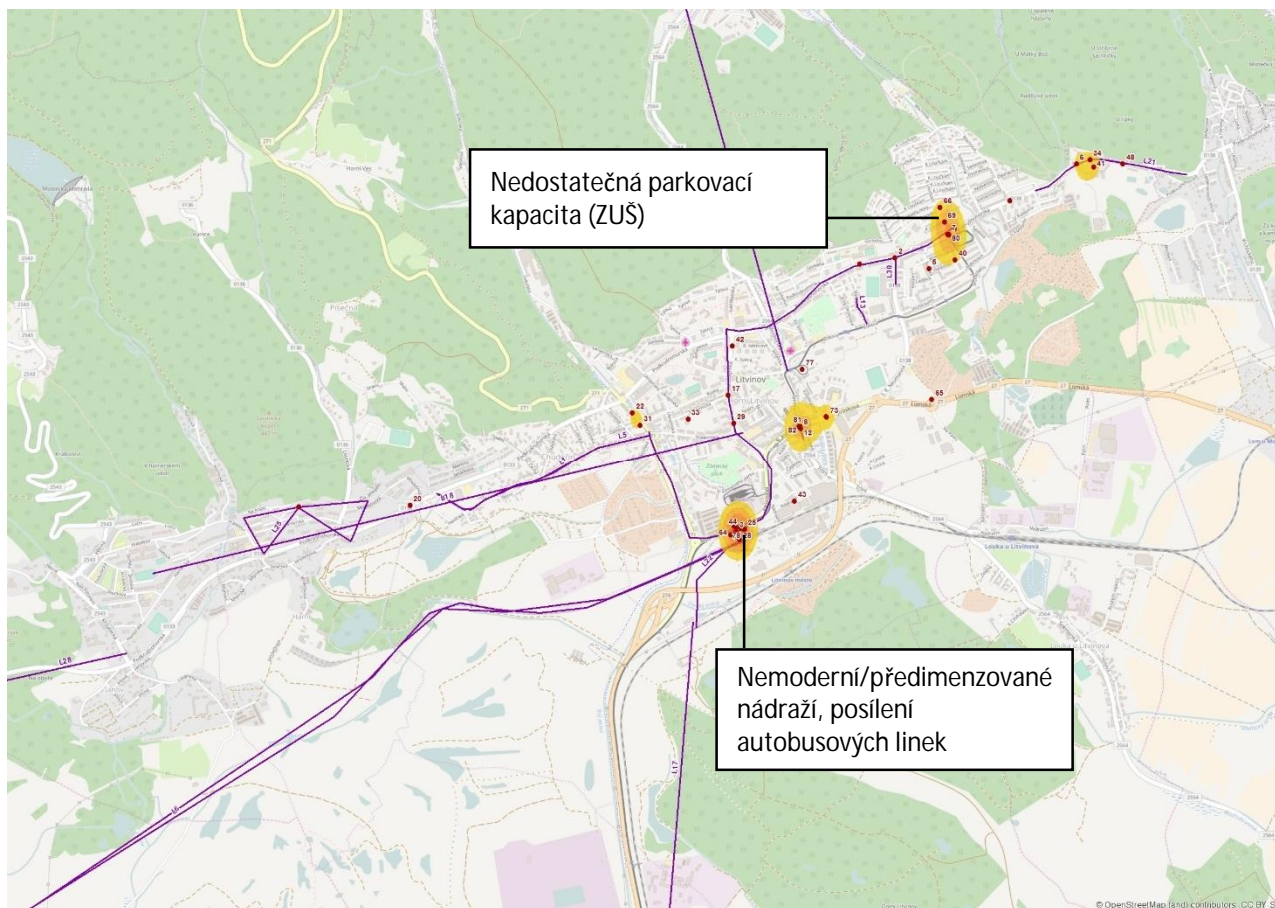
Litvínov – špatný stav komunikací/chodníků



Litvínov – pocit nebezpečí z hlediska dopravy



Litvínov - jiné nedostatky/problémy v dopravě



3. CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY PO MOBILITĚ

3.1 SOCIODEMOGRAFICKÝ PROFIL ÚZEMÍ

V rámci kapitoly je popsán sociodemografický vývoj obyvatel, počet a struktura obyvatel vč. prognózy dalšího demografického vývoje, zejména ve vztahu ke stárnutí populace.

STAV A VÝVOJ POPULACE

K 1. 1. 2016 se na území mostecko-litvínovské aglomerace nacházelo celkem 112 530 obyvatel, přičemž z téměř 60 % to byli obyvatelé Statutárního města Most (67 002 ob.) a z cca 22 % obyvatelé města Litvínova (24 485 ob.). V tabulce níže jsou uvedeny obce aglomerace seřazené dle počtu obyvatel.

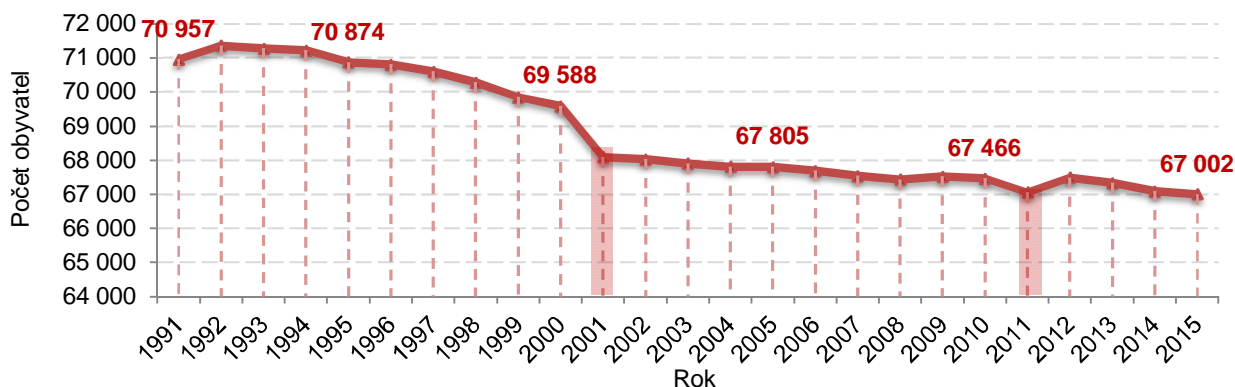
Tabulka 3.1: Počet obyvatel v obcích mostecko-litvínovské aglomerace

Obec	Počet obyvatel	Podíl obyvatel (v %)
Most	67 002	59,5
Litvínov	24 485	21,8
Osek	4 773	4,2
Meziboří	4 705	4,2
Lom	3 700	3,3
Horní Jiřetín	2 284	2,0
Obrnice	2 183	1,9
Braňany	1 303	1,2
Louka u Litvínova	711	0,6
Havraň	703	0,6
Patokryje	446	0,4
Skršín	235	0,2
Celkem	112 530	100,0

Zdroj: ČSÚ, Databáze demografických údajů, stav k 1.1. 2016

Město Most je v současnosti 15. populačně největším sídlem v České republice. Na základě populačního vývoje Mostu mezi lety 1991–2015 lze pozorovat pokles počtu obyvatel (o 5,6 %, tj. o 3 955 osob). Největší meziroční pokles obyvatel byl zaznamenán v roce 1999, kdy došlo k úbytku 431 osob a dále v letech 2001 a 2011, což bylo způsobeno upřesněním dat ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB).

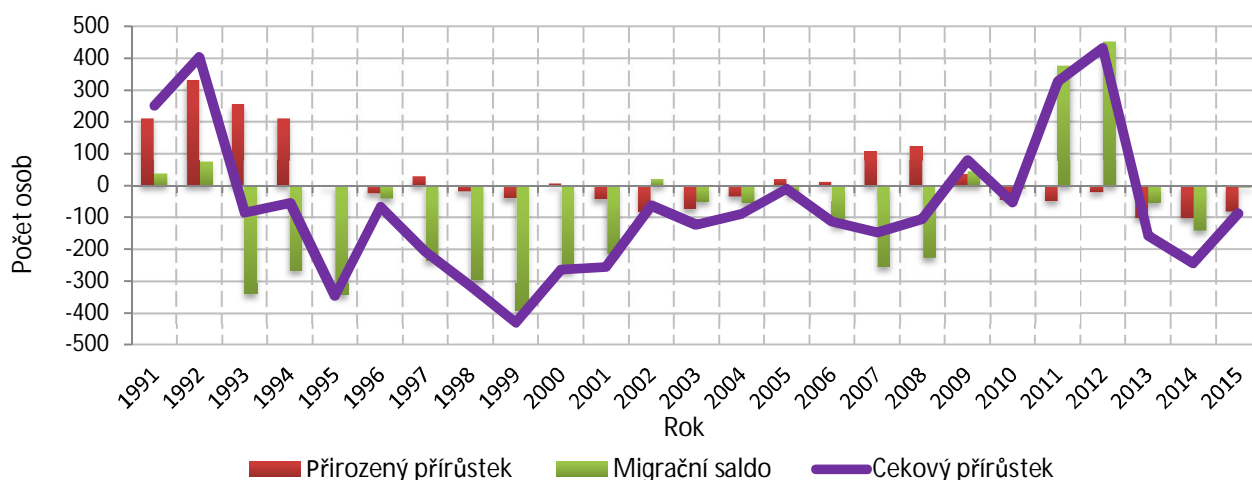
Graf 3.1: Vývoj počtu obyvatel Mostu v letech 1991–2015



Zdroj: ČSÚ, Databáze demografických údajů, stav k 31. 12. daného roku

Vývoj počtu obyvatel města (celkový přírůstek) je přímo ovlivňován hodnotami přirozeného přírůstku a migrací. Přirozený přírůstek se v rámci sledovaného období pohyboval výrazně v kladných hodnotách zejména v období 1991 – 1994 a 2007 – 2008, od roku 2010 je trvale záporný. Naopak migrační přírůstek byl od roku 1993 stabilně záporný, kromě let 2002 a 2009. V letech 2011 a 2012 se migrační přírůstek dostal do výrazně kladných hodnot s přírůstkem cca 400 osob ročně. Od roku 2013 však počet obyvatel přirozeným přírůstkem i migrací trvale klesá.

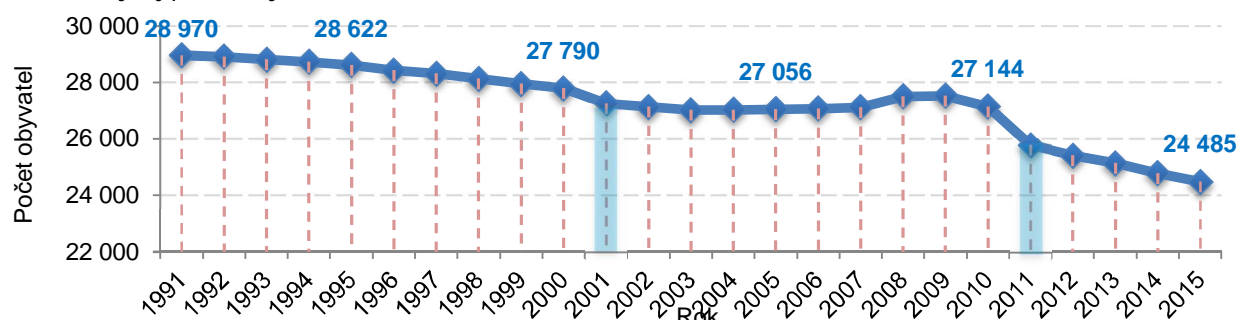
Graf 3.2: Vývoj ukazatelů přírůstků obyvatel v Mostě v období let 1991 – 2015



Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016; stav k 31. 12. daného roku

Město Litvínov je v současnosti 46. populačně největším sídlem v České republice. V průběhu posledních 25 let došlo k výraznému poklesu počtu obyvatel (o 15,5 %, tj. o 4 485 osob). Největší meziroční pokles obyvatel byl zaznamenán v letech 2010 a 2011. Naopak v období let 2004 až 2009 počet obyvatel mírně vzrostl (+ 511 ob.).

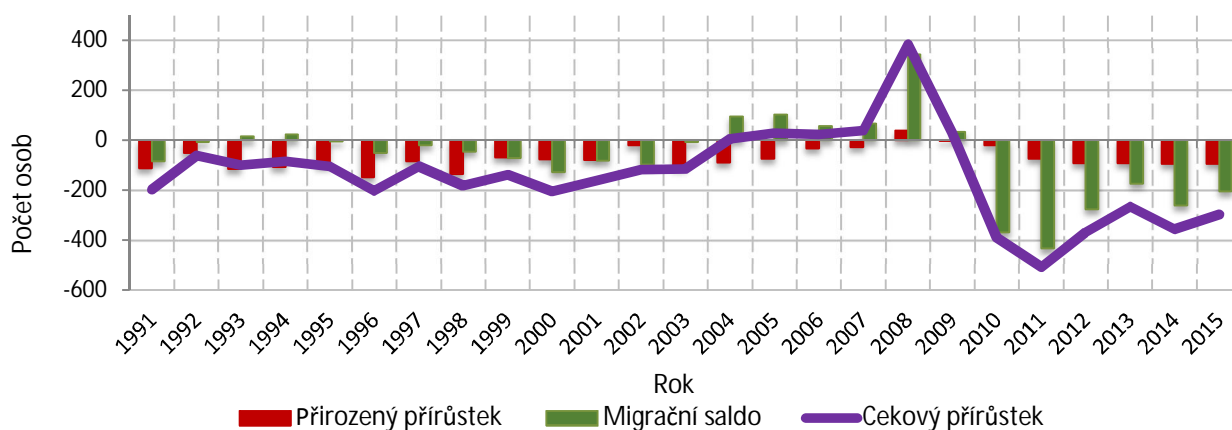
Graf 3.3: Vývoj počtu obyvatel Litvínova v letech 1991–2015



Zdroj: ČSÚ, Databáze demografických údajů, stav k 31. 12. daného roku

Přirozený přírůstek se téměř po celé sledované období pohyboval v záporných hodnotách, kromě roku 2008 (+40 osob). Migrační přírůstek byl střídavě kladný a střídavě záporný s největším nárůstem v roce 2008 (+344 osob), od roku 2010 se pohybuje výrazně v záporných hodnotách, stejně jako přirozený přírůstek.

Graf 3.4: Vývoj ukazatelů přírůstků obyvatel v Litvínově v období let 1991 – 2015

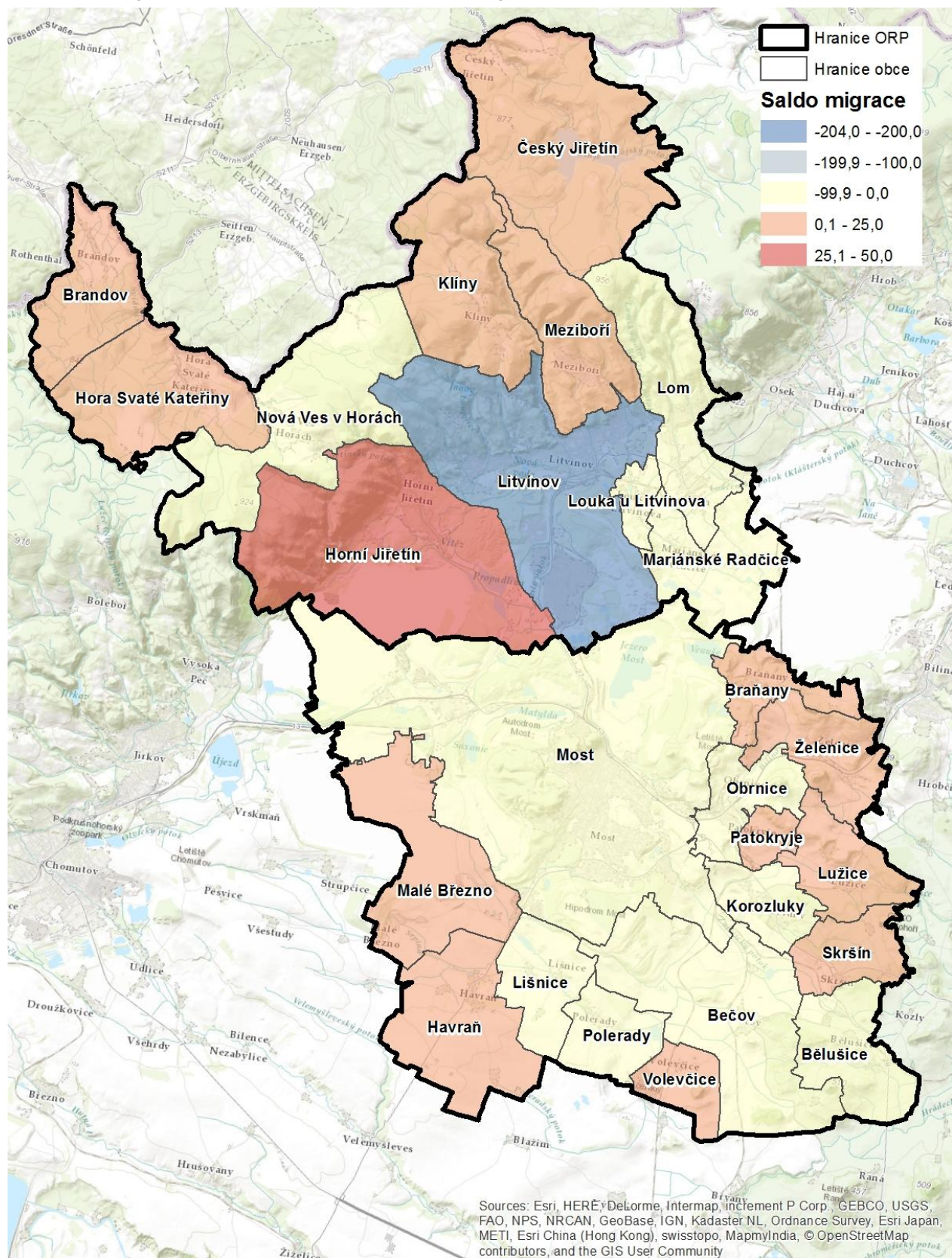


Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016; stav k 31. 12. daného roku

Pokles počtu obyvatel však v současné době probíhá ve většině postindustriálních měst v ČR.

V celkovém srovnání migračního salda za rok 2015 byl Litvínov místem s největším úbytkem obyvatel (cca 204 ob.), zatímco Most stěhováním ztratil pouze pět obyvatel. Kladné migrační přírůstky zaznamenala většina obcí v zázemí obou měst, nejvíce Horní Jiřetín, což ukazuje na zřejmý vliv tzv. suburbanizace, kdy se lidé z města stěhují do okolních obcí za bydlením v klidnějším a čistším prostředí ale stále využívají infrastrukturu města při dojíždě za prací, školami a službami.

Obrázek 3.1 Migrační saldo v rámci mostecko-litvínovské aglomerace v roce 2015



Zdroj: PROCES, 2016, vlastní zpracování

VĚKOVÁ STRUKTURA OBYVATEL

S vyliďňováním obou měst úzce souvisí věková struktura populace, resp. probíhající proces stárnutí obyvatel. Stejně jako v celé ČR, tak i v Mostě a Litvínově dochází v posledních letech k postupnému stárnutí obyvatel. Dochází zejména ke zvyšování podílu poproduktivního obyvatelstva (osoby starší 65 let).

Z celkového počtu 67 002 obyvatel Mostu jich v roce 2015 do předproduktivního věku (0-14 let) spadá 15,2 %, v produktivním věku (15 – 64 let) bylo celkem 67,7 % obyvatel a v poproduktivním věku (65 a více let) se nacházelo celkem 17,1 % obyvatel. To je o něco méně než činí krajský (17,7 % seniorů) i celorepublikový průměr (18,3 %). Z tohoto srovnání lze vyhodnotit, že Most má v současné době stále ještě relativně příznivé věkové složení obyvatel s vyšším podílem dětí i obyvatel v produktivním věku. Naopak Litvínov má v tomto ohledu výrazně starší věkovou strukturu obyvatel, kterou sice tvoří relativně vyšší podíl dětí (15,4 %), ale rovněž necelých 20 % seniorů, což je výrazně nad celokrajským i celorepublikovým průměrem.

Vývoj v ukazatelích věkové struktury za posledních deset let nebyl příznivý ani v jednom z měst. Od roku 2005 došlo k nárůstu podílu seniorů v populaci v Mostě o 5,1 %, v Litvínově dokonce o 5,9 %. Dochází tak k prohlubování procesu stárnutí populace.

Stárnutí obyvatel potvrzuje také hodnota indexu stárání¹, která v současné době v Mostě dosahuje hodnoty 112 seniorů na 100 dětí do 14 let a v Litvínově 128 seniorů, zatímco průměr Ústeckého kraje je 109 a v ČR 118. Průměrný věk obyvatel Mostu činí 41,3 let a obyvatel Litvínova 42,7 let, což jsou hodnoty pohybující se kolem celorepublikového průměru (42 let). Každoročně se průměrný věk v obou městech zvyšuje o cca 0,2 – 0,3 let.

Tabulka 3.2: Věková struktura obyvatel Mostu a Litvínova k 31. 12. 2015

Rok 2015	Most		Litvínov	
	Počet	Podíl (v%)	Počet	Podíl (v %)
Obyvatel - celkem	67 002	100	24 485	100
Věk 0-14	10 175	15,2	3 776	15,4
Věk 15-64	45 395	67,7	15 881	64,9
Věk 65 a více	11 432	17,1	4 828	19,7
Index stárání	112,4	x	127,9	x
Průměrný věk (let)	41,3	x	42,7	x

Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016

Demografická prognóza Mostu a Litvínova do roku 2030

Prognóza Českého statistického ústavu předpokládá, že Ústecký kraj bude mít v roce 2050 o desetinu méně obyvatel než v současné době, ale zůstane pátým nejlidnatějším krajem České republiky. Všechny kraje čeká pokračování trendu stárnutí populace. Podíl obyvatel Ústeckého kraje ve věku 65 a více let vzroste ze současných cca 17 % na téměř třetinu v roce 2050.²

Český statistický úřad vytváří demografické prognózy pouze na úroveň krajů. Pomocí dostupných dat o vývoji přirozeného přírůstku (narození, zemřelí) a s použitím matematicko-statistických metod byla zpracována prognóza vývoje počtu obyvatel a jeho rozložení v jednotlivých věkových kategoriích do roku 2030 za Most a Litvínov. Tato prognóza tak nezohledňuje budoucí migrační trendy (stěhování obyvatel je složité předvídatelné), přesto je důležitá pro veřejný sektor při strategickém rozhodování o budoucím stavu (nejen) dopravní infrastruktury v obou městech.

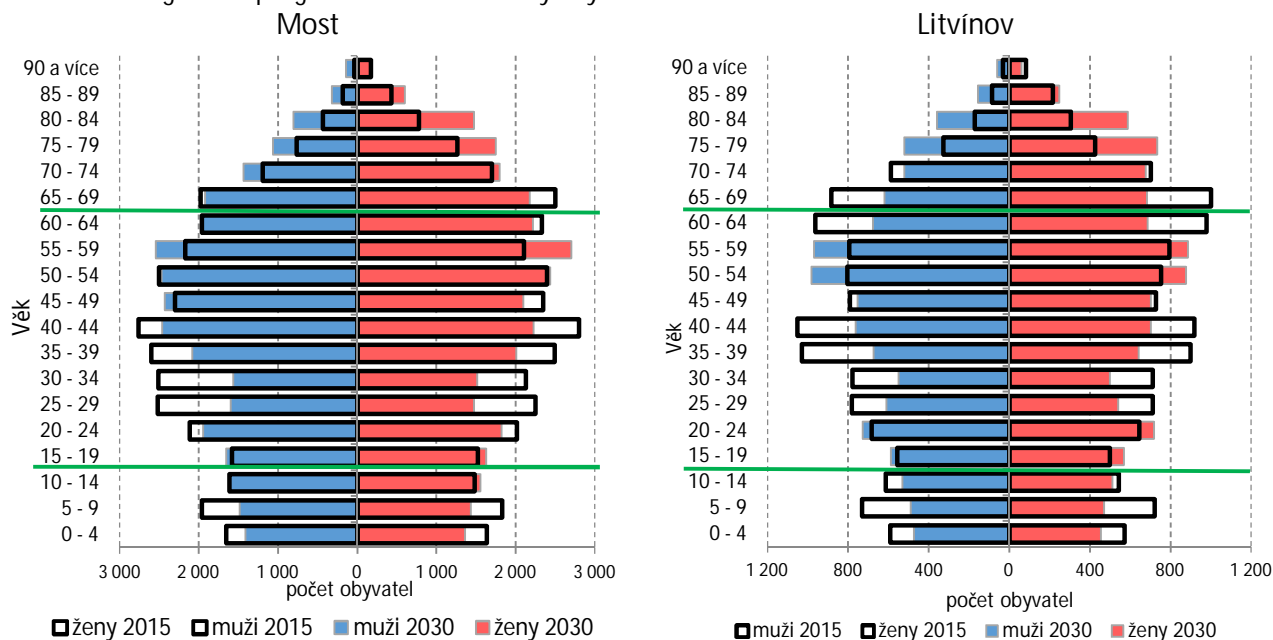
Z provedené prognózy vyplývá, že bude pokračovat negativní trend stárnutí populace. Stále se bude zvyšovat počet obyvatel v poproduktivním věku, a to zejména na úkor produktivní složky obyvatelstva. V Mostě se dá největší pokles obyvatel očekávat u věkové kategorie 25 – 34 let, kdy oproti současnému stavu bude v roce 2030 v této kategorii o cca 35 % osob méně. Naopak největší přírůstek bude u věkové

¹ Index stárání – počet osob ve věku 65 a více let na 100 osob ve věku 0–14 let. Je-li index vyšší než 100, znamená to, že v území žijí více osob ve věku 65 a více let, než dětí ve věku 0–14 let.

² ČSÚ, Projekce obyvatelstva v Ústeckém kraji České republiky do roku 2050

kategorie 70 až 84 let (o 35,5 %). V Litvínově by mělo největší pokles obyvatel nastat u věkové kategorie 35 – 44 let (o cca 29 %) a 60 – 69 let (o cca 30 %), přičemž obyvatelstvo vzroste nejvíce ve věkové kategorii 75 – 84 let (o více než 3/4 %) – viz věkové pyramidy v grafu níže.

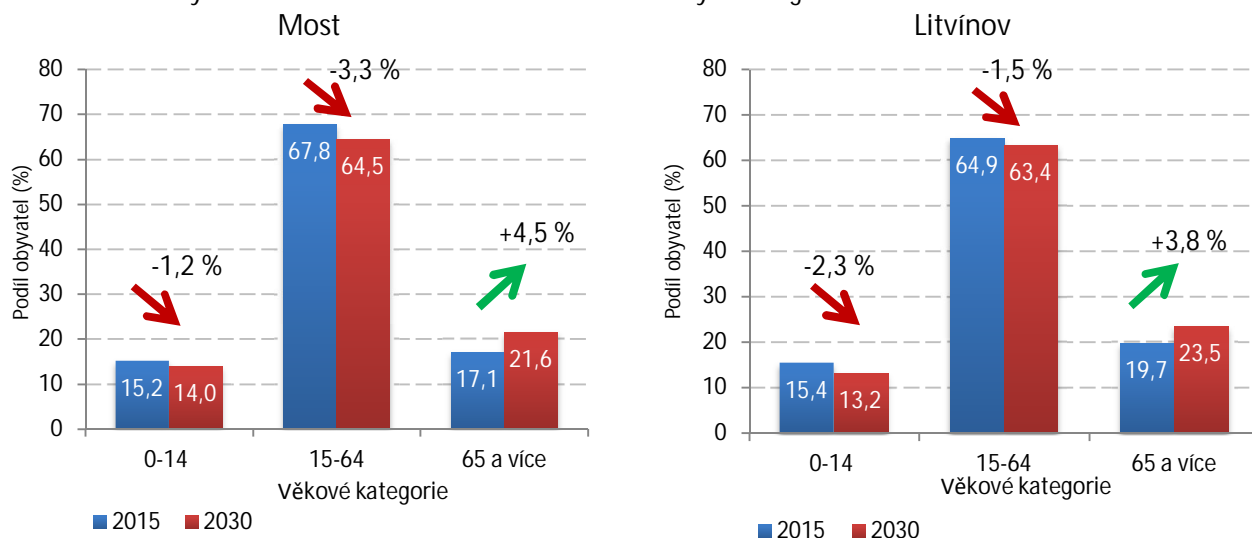
Graf 3.5: Demografická prognóza věkové struktury obyvatel Mostu a Litvínova do roku 2030



Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016, vlastní zpracování

Do roku 2030 by dle této prognózy mělo docházet k dalšímu poklesu počtu obyvatel – v Mostě by mělo v té době žít cca 63 337 osob (tj. pokles o cca 5,5 % obyvatel), v Litvínově bude bydlet 22 288 osob (pokles o cca 9 %). Nadále se bude zvyšovat podíl seniorů v populaci (v Mostě o 4,5 %, v Litvínově o 3,8 %), a to zejména na úkor produktivní složky ve věku 15–64 let. Pokles podílu produktivního obyvatelstva s sebou přinese mnoho negativních ekonomických a sociálních důsledků. Do roku 2030 se vlivem neustále klesající porodnosti sníží i počet dětí do 14 let (v Mostě o 1,2 %, v Litvínově o 2,3 %). Do roku 2030 vzroste rovněž index stáří - v Mostě ze 112 na 154 seniorů na 100 dětí, v Litvínově se bude pohybovat kolem 178 seniorů na 100 dětí.

Graf 3.6: Podíl obyvatel Mostu a Litvínova dle základních věkových kategorií v letech 2015 a 2030

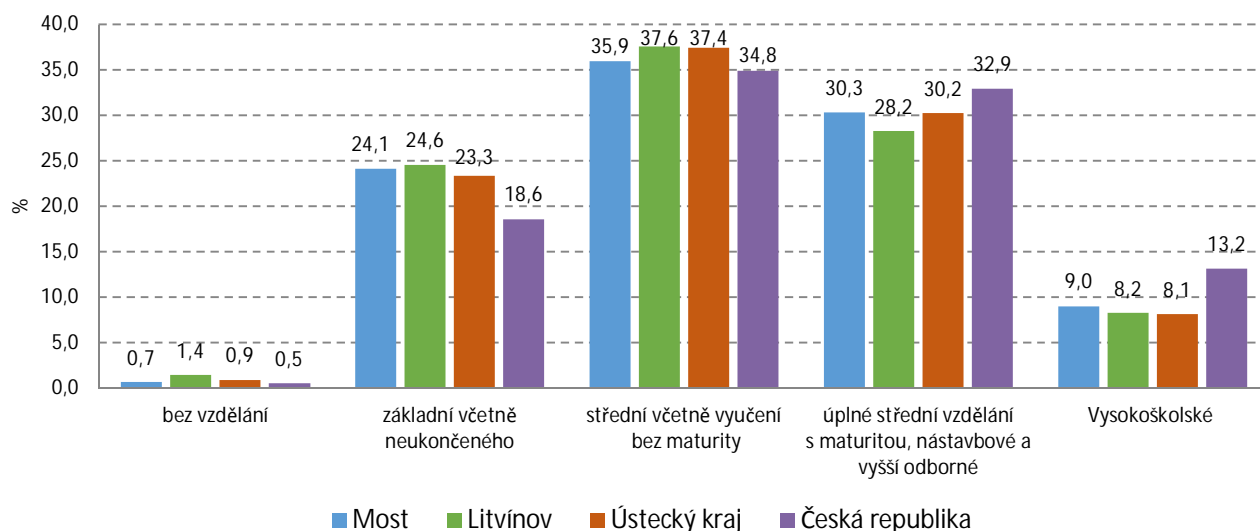


Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016

VZDĚLANOSTNÍ STRUKTURA OBYVATEL

S ohledem na historický socioekonomický vývoj regionu se zaměřením na těžbu uhlí a chemický průmysl, je v mostecko-litvínovské aglomeraci nižší míra vzdělanosti oproti průměru ČR. V posledních letech se však vzdělanost obyvatel obou měst zlepšuje. V Mostě je vzdělanostní úroveň ve srovnání s Litvínovem výrazně lepší a je mírně nadprůměrná také ve srovnání s Ústeckým krajem, a to zejména v podílu obyvatel se středním vzděláním s maturitou a vyšším odborným vzděláním (30,3 % ob.), stejně jako v podílu vysokoškoláků (9 % ob.). Problémem je výrazný podíl obyvatel se základním a neukončeným vzděláním, který v obou městech dosahuje téměř 25 % populace, čímž výrazně překračuje celokrajský a zejména celorepublikový průměr – viz následující graf.

Graf 3.7: Vzdělanostní struktura obyvatel Mostu, Litvínova, Ústeckého kraje a ČR



Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

3.2 SOCIOEKONOMICKÝ PROFIL ÚZEMÍ

VÝVOJ NA TRHU PRÁCE

Mostecko – litvínovská aglomerace je stejně jako celý Ústecký kraj historicky spjata s těžkým průmyslem postaveným zejména na těžbě hnědého uhlí a chemickém průmyslu. V období socialistického rozvoje tak území nabývalo na ekonomickém významu, rostl počet obyvatel, kteří se sem stěhovali za prací. V důsledku restrukturalizačních změn ekonomiky v průběhu 90. let tak logicky došlo k velkému útlumu hospodářství (především těžby a na ní navázaných odvětví), což způsobilo značné zvýšení nezaměstnanosti.

V současnosti trh práce v obou městech vykazuje stále známky původní hospodářské orientace se závislostí na velkých průmyslových zaměstnavatelích, i přesto že postupem let dochází k rozvoji malého a středního podnikání (i když v mnoha případech stále navázaných/závislých na tradiční velké zaměstnavatele).

ZAMĚŠTNANOST

Hlavní zdroj pracovní síly v území tvoří ekonomicky aktivní obyvatelstvo, které přispívá k ekonomické výkonnosti a rozvoji města. Ve městě Most bylo v roce 2011 celkem 31 443 ekonomicky aktivních obyvatel (EAO), což tvoří 48,2 % ze všech obyvatel města. Ze všech EAO jich bylo téměř 85 % zaměstnaných. Ekonomicky neaktivních osob, tzn. žen v domácnosti, nepracujících studentů, invalidů bylo na území města více než 28 000. EAO je v Mostě o cca 4 % více než v Litvínově. Zde je dokonce o 613 ekonomicky neaktivních obyvatel více než obyvatel s ekonomickou aktivitou.

Ve vztahu ke krajskému průměru je hodnota EAO v Mostě nadprůměrná, a ve vztahu k průměru ČR průměrná. V Litvínově je tento ukazatel výrazně pod celokrajským i republikovým průměrem.

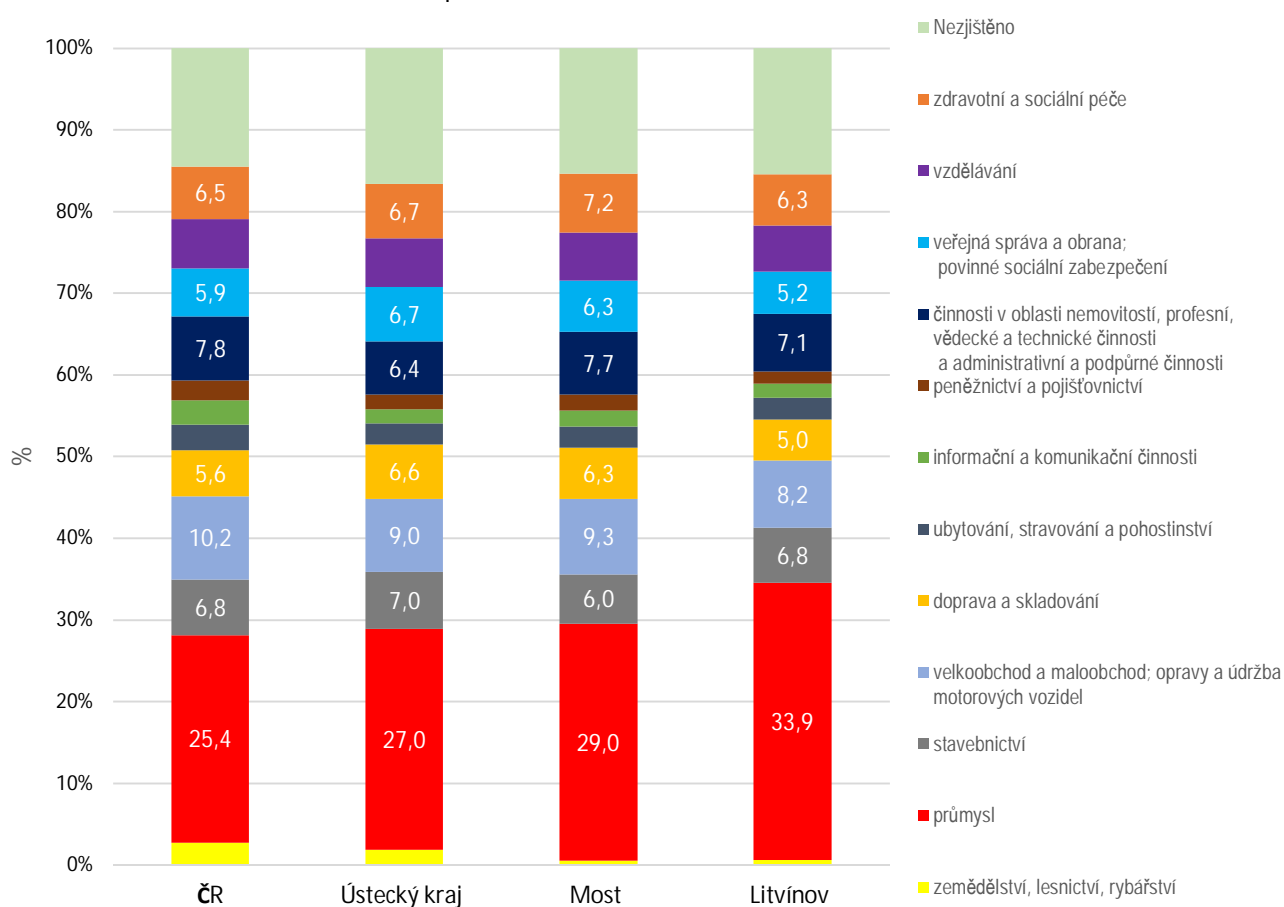
Tabulka 3.3: Ekonomická charakteristika obyvatel měst Mostu a Litvínova v roce 2011

Území		Most		Litvínov	
Počet obyvatel - celkem		65 193		24 905	
z toho	Ekonomicky aktivní	31 443	48,2 %	11 040	44,3 %
	Ekonomicky neaktivní	28 577	43,8 %	11 653	46,8 %
	Nezjištěno	5 173	8,0 %	2 012	8,9 %
Ekonomicky aktivní	Zaměstnaní	26 559	84,5 %	9 221	83,5 %
	Nezaměstnaní	4 884	15,5 %	1 819	16,5 %

Zdroj: ČSÚ, SLDB, 2011

Most i Litvínov jsou silně průmyslově zaměřená města, v sektoru průmyslu v roce 2011 bylo zaměstnáno 29 % resp. 34 % osob, což jsou nadprůměrné hodnoty jak ve srovnání s krajem (27 %), tak s celou ČR (25,4 %). Druhým sektorem, který zaměstnává nejvíce obyvatel, je velkoobchod a maloobchod, opravy a údržba motorových vozidel, v němž pracuje 9,3 %, resp. 8,2 % obyvatel. Podíly zaměstnanců v jednotlivých odvětvích a srovnání s vyššími administrativními jednotkami zobrazuje následující graf.

Graf 3.8: Rozdělení zaměstnanosti osob podle odvětví ekonomické činnosti v roce 2011



Zdroj dat: ČSÚ, SDLB, 2011

Nejvýznamnější zaměstnavatelé

Mezi největší a nejvýznamnější zaměstnavatelé zůstávají subjekty působící v oblasti těžebního a chemického průmyslu. Jedná se zejména o společnost UNIPETROL RPA a další průmyslové subjekty, které zaměstnávají více než 500 osob. Mezi ně se však v posledních letech zařadil DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s. jako další významný zaměstnavatel – viz tabulka níže.

Tabulka 3.4: Ekonomická charakteristika obyvatel měst Mostu a Litvínova v roce 2011

Název subjektu	Kategorie dle počtu zaměstnanců	Sídlo
UNIPETROL RPA, s.r.o.	1500 - 1999	Litvínov
Bilfinger Industrial Services Czech s.r.o.	500 - 999	Most
Coal Services a.s.	500 - 999	Most
Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a.s.	500 - 999	Most
Severní energetická a.s.	500 - 999	Most
Vršanská uhelná a.s.	500 - 999	Most
Czech Coal POWER s.r.o.	250 - 499	Most
INELSEV Servis s.r.o.	250 - 499	Litvínov
MĚSTO LITVÍN OV	250 - 499	Litvínov
Městská správa sociálních služeb v Mostě - příspěvková organizace	250 - 499	Most
Statutární město Most	250 - 499	Most
Stavební bytové družstvo Krušnohor	250 - 499	Most
Technické služby města Mostu a.s.	250 - 499	Most
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	250 - 499	Litvínov
Domovy sociálních služeb Litvínov, příspěvková organizace	250 - 499	Litvínov
United Energy, a.s.	250 - 499	Most

Zdroj: ČSÚ, registr ekonomických subjektů, 2016

PODNIKATELSKÁ AKTIVITA

Jedním z faktorů, který ovlivňuje trh práce a zaměstnanost v území, je úroveň podnikatelského prostředí. To má vliv na rozvoj místního hospodářství, ekonomiky a zaměstnanosti.

Most

V roce 2010 bylo ve městě registrováno 13 024 podnikatelských subjektů. Jejich počet do roku 2013 mírně klesal, následně má rostoucí tendenci. V roce 2015 nejvíce těchto subjektů působí v odvětví „Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel“ (3 958), „stavebnictví“ (1 541) a „Profesní, vědecké a technické činnosti“ (1 430).

Litvínov

V roce 2010 bylo ve městě registrováno 5 078 podnikatelských subjektů. Jejich počet každoročně klesal, v posledních dvou letech však došlo k mírnému nárůstu až na 4 848 subjektů v roce 2015. Nejvíce těchto subjektů působí v odvětví „Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel“ (1 295), „Profesní, vědecké a technické činnosti“ (631), „stavebnictví“ (585) a ve „zpracovatelském průmyslu“ (511).

I přes historické zaměření obou měst na průmysl, celkově převládá zaměření ekonomických subjektů do oblasti služeb. Míra podnikatelské aktivity v obou městech dosahuje hodnot kolem 197 podnikatelů na 1 000 obyvatel, což se blíží celorepublikovému průměru.

Tabulka 3.5: Počet ekonomických subjektů a míra podnikatelské aktivity v Mostě a Litvínově v letech 2010 – 2015

Rok	Most			Litvínov		
	Počet podnikatelských subjektů	Tempo růstu (%)	Míra podnikatelské aktivity	Počet podnikatelských subjektů	Tempo růstu (%)	Míra podnikatelské aktivity
2010	13 024	x	193,0	5 078	x	187,1
2011	13 020	-0,03	194,2	5 035	-0,85	195,3
2012	12 821	-1,53	190,0	4 944	-1,81	194,6
2013	12 453	-2,87	184,9	4 770	-3,52	189,7
2014	12 818	2,93	191,1	4 834	1,34	195,1
2015	13 191	2,91	196,9	4 848	0,29	198,0

Zdroj: ČSÚ, veřejná databáze, 2016

Pozn.: stav k 31. 12. daného roku

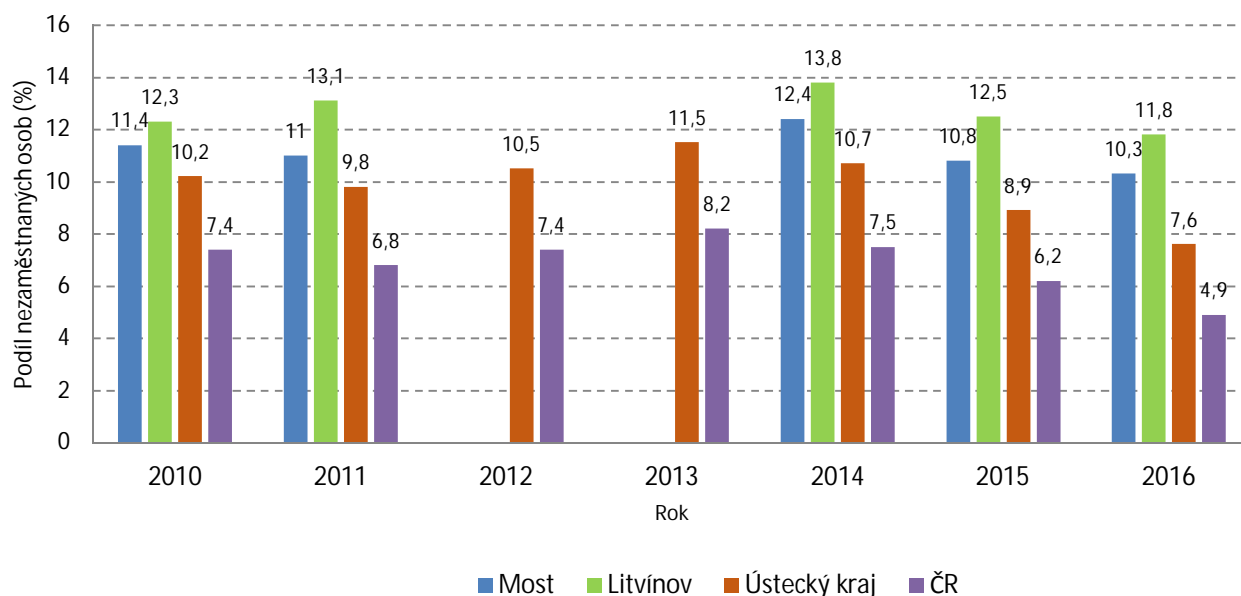
Pro další rozvoj ekonomiky a průmyslu jsou v obou městech vytvořeny průmyslové zóny. V Mostě se jedná zejména o průmyslovou zónu Joseph, která je určena pro investory z oblasti průmyslové výroby, výzkumu a vývoje a strategických služeb. V Litvínově se nachází průmyslová zóna v areálu Unipetrolu a přilehlé výrobní areály v Záluží u Litvínova, kde se koncentrují podnikatelské subjekty působících ve službách, strojírenství a chemickém průmyslu a také průmyslová zóna Litvínov – Louka u Litvínova, kde má sídlo několik významných zaměstnavatelů (např. Strojírna Litvínov, s.r.o.; ELA-Plast, s.r.o.; Greiner Packaging, s.r.o.; Magnesium Elektron CZ, s.r.o., a další).

NEZAMĚŠTNANOST

Mostecko-litvínovská aglomerace díky své těžebně-průmyslové historii patří mezi regiony s nejvyšší nezaměstnaností v rámci celé ČR. Vysoký podíl nezaměstnaných osob je způsoben transformací hospodářství v 90. letech 20. století (tj. postupným útlumem těžby uhlí a chemického průmyslu a zaváděním automatizace v největších průmyslových podnicích), stejně jako globální ekonomickou krizí v letech 2009 – 2011.

Obě města mají dlouhodobě nadprůměrnou nezaměstnanost ve srovnání jak s celokrajským tak s celorepublikovým průměrem. Vlivem ekonomické krize nezaměstnanost rostla až do roku 2014, kdy dosáhla v Mostě hodnoty 12,4 %, v Litvínově 13,8 %. V posledních dvou letech však celorepublikově dochází k ekonomickému růstu, což se pozitivně projektuje také u obou měst. K 31. 10. 2016 podíl nezaměstnaných v Mostě klesl na 10,3 %, v Litvínově 11,8 %, což je stále více než dvojnásobně oproti průměru ČR. Dlouhodobě je nezaměstnanost v Litvínově o cca 1,5 % vyšší než v Mostě.

Graf 3.9: Podíl nezaměstnaných osob v ČR, Ústeckém kraji a ve městech Most a Litvínov v letech 2010 – 2016



Zdroj: ČSÚ, veřejná databáze, 2016

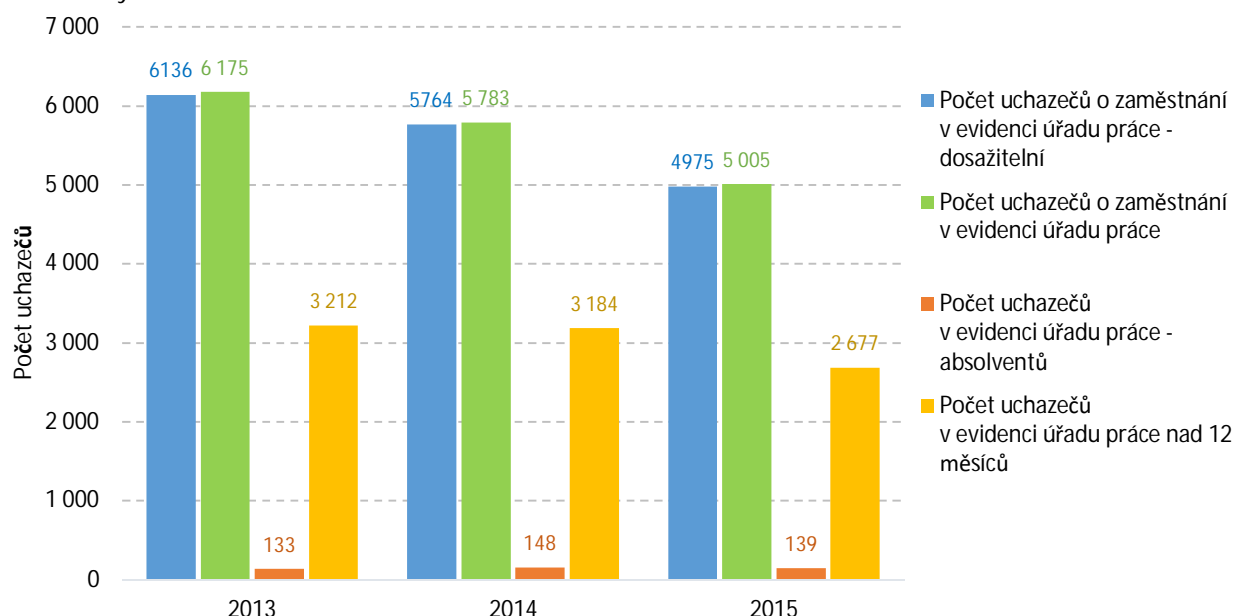
Pozn.: za roky 2012 a 2013 nejsou dostupné statistiky na úrovni obcí.

Pozn.: stav k 31. 12. daného roku, v roce 2016: ČR + Ústecký kraj – stav k 30. 11.; město Most + Litvínov – stav ke k 31. 10.

Následující grafy zobrazují základní charakteristiky uchazečů o zaměstnání a také na některé problémové skupiny na trhu práce, jako jsou dlouhodobě nezaměstnaní a nezaměstnaní absolventi.

V Mostě došlo v období 2013 – 2015 k poklesu celkového počtu jak uchazečů o zaměstnání celkem, tak osob nezaměstnaných více než 12 měsíců. Naopak počet nezaměstnaných absolventů se mírně zvýšil. V relativní vyjádření došlo i přes celkový pokles počtu dlouhodobě nezaměstnaných k navýšení jejich podílů na celkové nezaměstnanosti z 52 % na 53,5 % a rovněž ke zvýšení podílu nezaměstnaných absolventů z 2,2 % na 2,8 % v roce 2015.

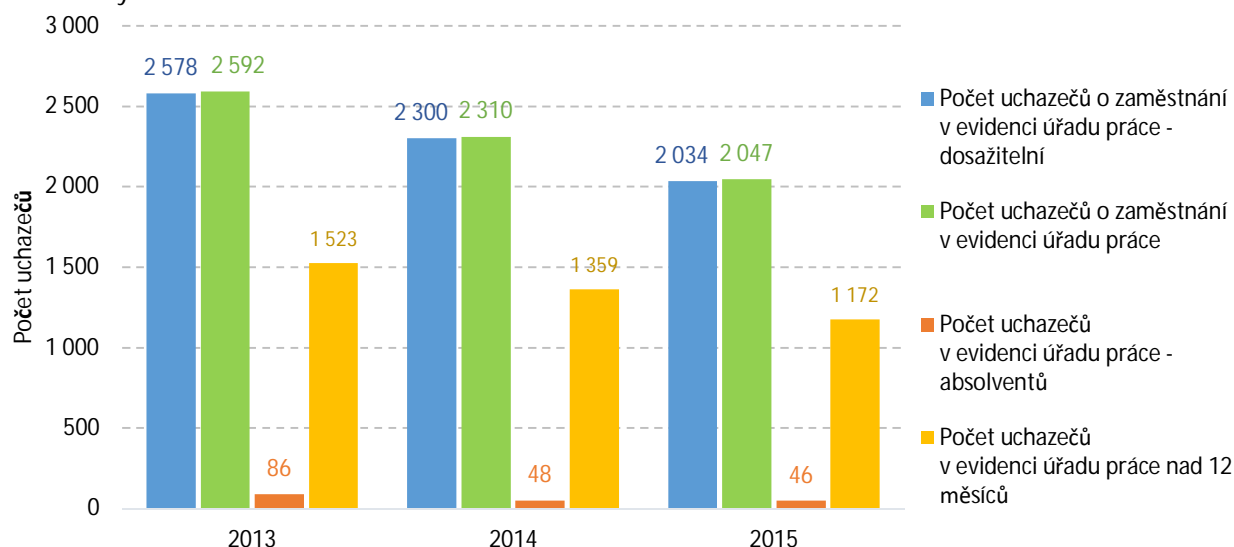
Graf 3.10: Vybrané ukazatelé nezaměstnanosti – město Most



Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, data k 31. 12. daného roku

K poklesu celkového počtu uchazečů o zaměstnání došlo rovněž v Litvínově, kde poklesl nejen počet dlouhodobě nezaměstnaných ale i počet nezaměstnaných absolventů. K poklesu u těchto cílových skupin došlo v relativních hodnotách, kdy podíl dlouhodobě nezaměstnaných poklesl z 58,8 % na 57,3 % a podíl nezaměstnaných absolventů klesl z 3,3 % na 2,2 % v roce 2015.

Graf 3.11: Vybrané ukazatelé nezaměstnanosti – město Litvínov



Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, data k 31. 12. daného roku

Velkým problémem mostecko-litvínovské aglomerace je právě dlouhodobá nezaměstnanost (v Litvínově o něco větší než v Mostě), která dosahuje výrazně nadprůměrných hodnot oproti ČR. V roce 2015 se podíl osob nezaměstnaných déle než 12 měsíců pohyboval kolem 41 %. Problémem je rovněž nedostatečná kvalifikace a úroveň vzdělání uchazečů o zaměstnání.

3.3 REKREACE A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

Region nabízí dostatek možností pro volnočasové a rekreační využití místních obyvatel i návštěvníků. Limitem pro rozvoj cestovního ruchu je dlouhodobá image regionu jako průmyslového a znečištěného regionu. Přesto jsou zde vhodné podmínky pro přírodní turistiku, zejména v lesích Krušných hor a v údolích zdejších řek a potoků (např. Litvínovské údolí), které jsou využívány pro letní i zimní turistiku. Dalšími významnými přírodními atraktivitami jsou vodní plochy, které vznikly převážně vlivem důlní a rekultivační činnosti (např. jedno z největších a nejhlubších jezer v ČR - Jezero Most, přírodní nádrže Matylda

a Benedikt). Potenciál rozvoje má rovněž "průmyslová turistika" s atraktivitami jako např. uhelné safari či Podkrušnohorské technické muzeum. Mezi technické památky patří Mostecká přehrada na soutoku Klínského potoka a Loupnice v Hamerském údolí.

Potenciál dalšího rozvoje má cykloturistika. V současné době se v Mostě nachází 9 krátkých cyklotras a jedna cyklotrasa s nadregionálním významem spojující města Most a Doksy, která by v budoucnu měla být propojena až do německého města Chemnitz. V Litvínově patří mezi významné cyklostezky trasa vedoucí od Koldomu až na hranice Janova a cyklostezka v areálu „Nové Záluží“. Další cyklostezky spojují města s historickými atraktivitami v okolí.

Mezi důležité turistické atraktivity patří historické památky, jedná se zejména o národní kulturní památku Kostel Nanebevzetí Panny Marie (Most), pravoslavný chrám Nanebevstoupení Páně a svatého mučedníka Valentýna (Most), Valdštejnský zámek (Litvínov), kostel sv. Michaela archanděla s barokní farou a sochou sv. Jana Nepomuckého (Litvínov), Valdštejnská kaple/hrobka (Litvínov) či areál zámku Janov (Litvínov).

Obě města nabízejí rovněž širokou nabídku kulturních aktivit – koncerty, festivaly, divadla, kina, galerie, muzea, hudební kluby a mnoho dalších. Z kulturních akcí mají největší význam Mostecké slavnosti, Folkový Most, den Magistra E. Kelleyho pořádané v Mostě, v Litvínově jsou oblíbené Valdštejnské a Svatomichaelské slavnosti, Krušnohorské Vánoce nebo mezinárodní Festival jazzových orchestrů uměleckých škol.

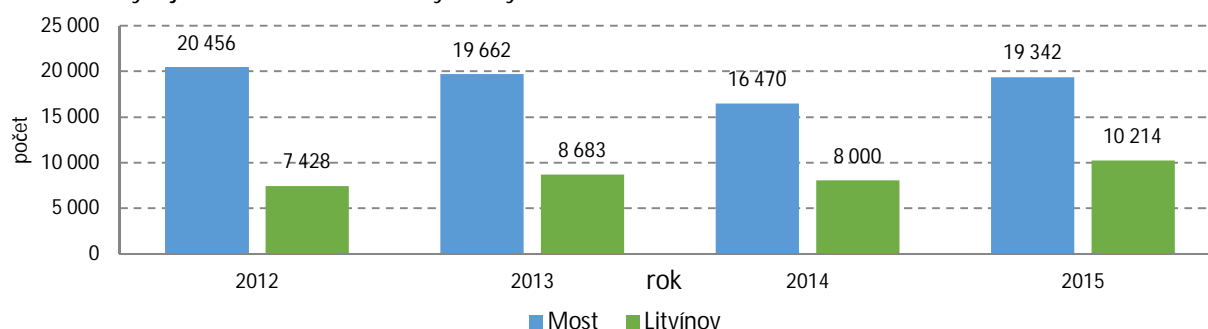
V regionu se nachází široké zázemí pro většinu druhů sportů – zimní stadiony, fotbalové a atletické stadiony, sportovní areály, kryté bazény a koupaliště, aquadrom, autodrom (automobilové závody), hipodrom (dostihové závody), aerodrom (závody parašutistů a letadel), inline dráhy, wellnes centra, minigolf, skatepark a mnoho dalších.

Pro cestovní ruch regionu má značný potenciál snaha o znovuoživení tradic vinařství v regionu, navazující na více než tisíciletou tradici pěstování vinné révy na svazích kopců Českého středohoří. V roce 2001 vznikla společnost České vinařství Chrámce, s.r.o., jež je v současnosti největším výrobcem vín z vlastních hroznů v Čechách. Dalším potenciálem pro rozvoj turismu je existence Euroregionu Krušnohoří a propojenost regionu se sousedními německými spolkovými republikami (např. společné trasy pro technických památkách tzv. Montan region, apod.)

Analýza návštěvnosti

Atraktivitu území z hlediska cestovního ruchu lze vyjádřit prostřednictvím počtu příjezdů hostů do ubytovacích zařízení. V období let 2012 až 2015 došlo ke stagnaci až mírnému snížení počtu ubytovaných hostů v Mostě, zatímco v Litvínově za stejné období došlo k nárůstu počtu ubytovaných návštěvníků o cca 2 700 osob.

Graf 3.12: Vývoj návštěvnosti hromadných ubytovacích zařízení v Mostě a Litvínově v letech 2012 - 2015



Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016

V tomto období poklesl v obou městech počet ubytovacích zařízení a výrazně klesl i počet nabízených pokojů i počet lůžek (v Litvínově dokonce o více než 50 %). Naopak v obou městech stoupl počet přenocování za rok, přičemž průměrný počet přenocování v Mostě vzrostl ze 1,8 na 2,0 noci, zatímco v Litvínově došlo k poklesu z 2,5 na 1,9 noci v roce 2015.

Tabulka 3.6: Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení

Město	Most			Litvínov		
Rok	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Počet zařízení	14	10	11	9	8	8
pokoje	382	345	316	348	234	201
lůžka	875	736	686	956	557	463
Přenocování	37 607	29 944	37 762	22 936	18 460	19 502
z toho nerezidenti	18 013	15 882	17 174	5 033	6 633	6 887
Průměrný počet přenocování (noci)	1,9	1,8	2,0	2,6	2,3	1,9

Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze, 2016, data k 31. 12. daného roku

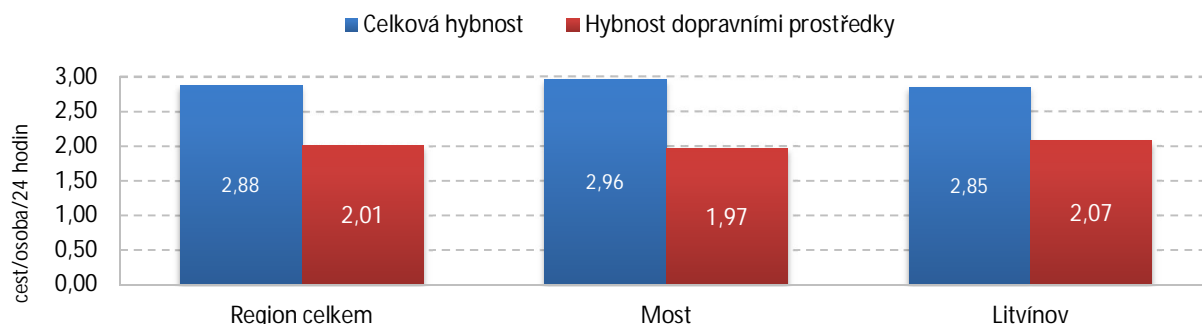
3.4 DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL

Informace v této kapitole vycházejí z dopravně-sociologického průzkumu domácností – viz kapitola 2.4.

MOBILITA/HYBNOST OBYVATEL

Základním ukazatelem intenzity pohyblivosti obyvatel města je tzv. mobilita neboli hybnost. Celková průměrná hybnost v rámci aglomerace činí 2,88 cest na jednoho obyvatele za jeden den, přičemž se jedná o hybnost všemi dopravními prostředky včetně cest provedených pěšky. Samostatná hybnost pouze dopravními prostředky (bez cest vykonaných pěšky) dosahuje hodnoty 2 cest na obyvatele za 1 den. V Mostě je celková hybnost vyšší než v Litvínově, avšak hybnost pouze dopravními prostředky je v porovnání s Litvínovem nižší. To znamená, že v Mostě lidé vykonají průměrně o něco více cest pěšky než v Litvínově.

Graf 3.13: Hybnost/mobilita obyvatel v mostecko-litvínovské aglomeraci



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Ukazatele hybnosti lze srovnat s jinými městy. V roce 2003 probíhal obdobný průzkum v Opavě (cca 57 000 ob.), kde se celková hybnost pohybovala kolem 2,1 cest/os./24 hodin, hybnost dopravními prostředky pak 1,4 cest. V Ostravě byla v roce 2014 zjištěna celková hybnost 2,4. V roce 2016 proběhl stejný typ průzkumu v Přerově (cca 44 000 ob.), kde celková hybnost dosahovala 2,7 a hybnost dopravními prostředky 1,9 cest/os./24 hodin. Mobilita obyvatel Mostu a Litvínova je při srovnání s těmito městy vyšší.

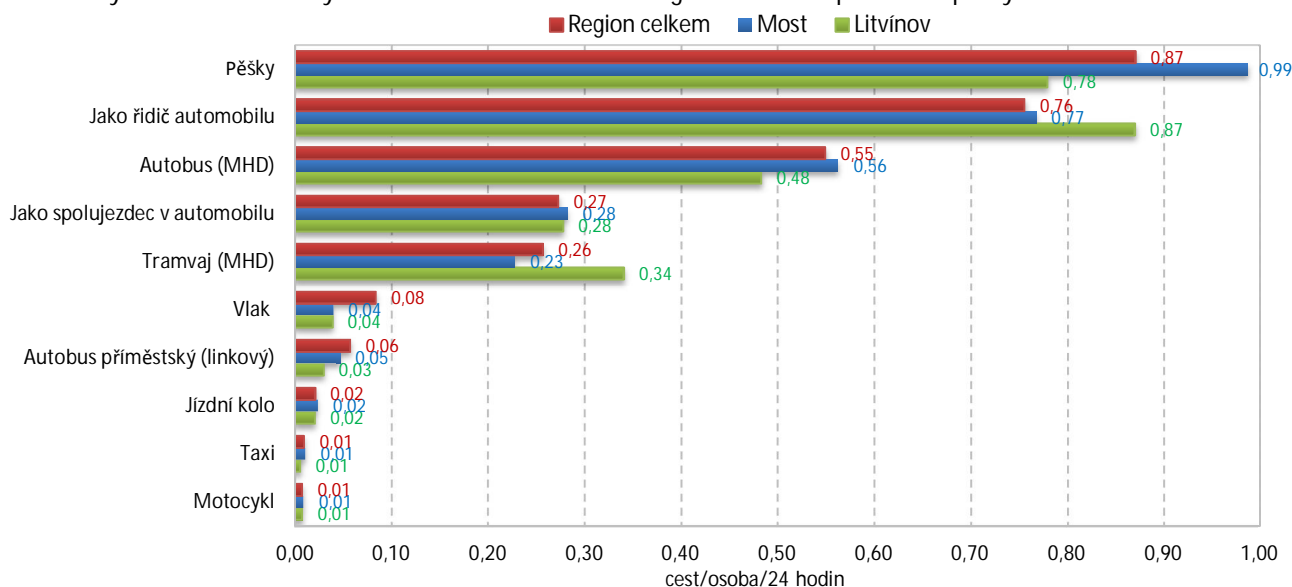
Tabulka 3.7: Mobilita/hybnost obyvatel Mostu, Litvínova Přerova, Opavy a Ostravy

Město	Počet obyvatel	Celková hybnost	Hybnost dopravními prostředky	Rozdíl mezi celkovou hybností a hybností dopravními prostředky
Most (2016)	cca 67 000	2,96	1,97	0,99
Litvínov (2016)	cca 24 500	2,85	2,07	0,78
Přerov (2016)	cca 44 000	2,70	1,87	0,83
Ostrava (2014)	cca 295 000	2,40	1,63	0,77
Opava (2013)	cca 57 000	2,10	1,40	0,70

Zdroj: ACCENDO, vlastní zpracování, 2016

Z následujícího grafu je patrné, že na celkové mobilitě obyvatel aglomerace se nejvíce podílí cesty pěšky (zejména v Mostě), dále je nejvíce cest vykonáváno osobním automobilem (jako řidič) a autobusem MHD. V Litvínově lidé vykonají o něco více cest automobilem než pěšky a rovněž zde má větší roli cestování tramvají.

Graf 3.14: Hybnost/mobilita obyvatel v mostecko-litvínovské aglomeraci dle způsobů dopravy



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

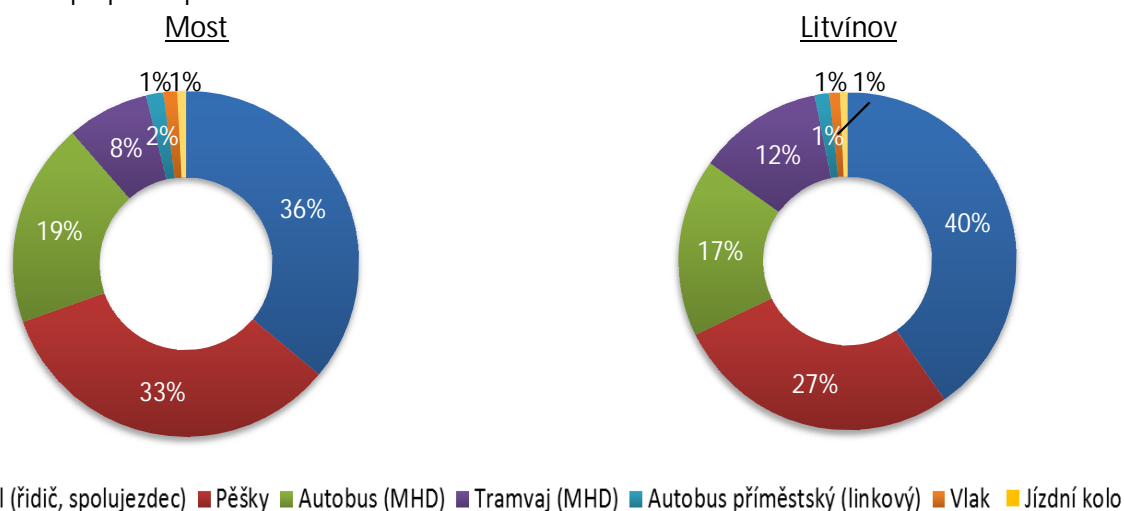
DĚLBA PŘEPRVNÍ PRÁCE A ÚČEL CEST

Mobilitu lze znázornit rovněž prostřednictvím procentuálního vyjádření **dělb**y přepravní práce (tzv. modal split).

V Mostě převažují s 36 % podílem cesty vykonané osobním automobilem, 1/3 cest je vykonaná pěšky a městská hromadná doprava se na celkové přepravní práci Mostu podílí z 27 % (tramvaje + autobusy). V Litvínově se automobilová doprava podílí na celkové přepravní práci více než v Mostě a dosahuje 40 %. Naopak pěší chůze tvoří ve srovnání s Mostem pouze 27 %. Městská hromadná doprava dosahuje podílu 29 %, přičemž využití tramvaji je o 4 % vyšší než v Mostě.

Ostatní způsoby přepravy jsou v obou městech využívány podstatně méně. Výsledky však mohou být do jisté míry zkresleny obdobím realizace průzkumu (říjen/listopad 2016), kdy se dá předpokládat zejména u cyklistické dopravy vyšší podíly využití v průběhu jarního a letního období.

Graf 3.15: Dělb



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

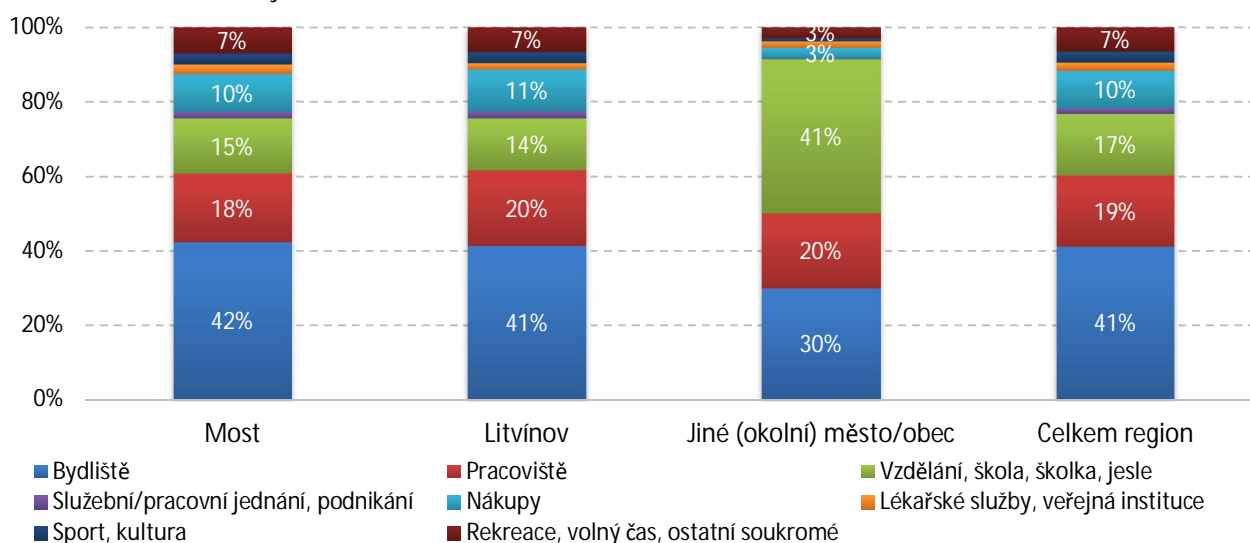
Z hlediska toho, za jakým účelem obyvatelé vykonávají své cesty lze konstatovat, že nejvíce cest v rámci celé mostecko-litvínovské aglomerace bylo vykonáno směrem do místa bydliště domů (41 % všech cest), následně do zaměstnání (19 %) a za vzděláním (17). Těmto průměrům za celou aglomeraci odpovídají rovněž podíly cílů cest v Mostě i v Litvínově, vyjma několikaprocentního rozdílu v cestách za vzděláním. Tento ukazatel je ovlivněn velkým podílem (41 %) cest do škol, které vykonají občané okolních obcí.

Pro srovnání:

- § Podíl vykonaných cest v Opavě: bydliště – 44 %, pracoviště – 17 %, vzdělání - 12 %, nákupy – 11 %, rekreace - 8 %.
- § Podíl vykonaných cest v Přerově: bydliště – 46 %, pracoviště – 18%, nákupy – 12 %, rekreace - 9 %, vzdělání - 8 %.

V Mostě a Litvínově tak bylo vykonáno méně cest směřující do místa bydliště, stejný podíl cest na pracoviště, více cest do škol a školek, obdobný podíl cest za nákupy a o něco méně cest za rekreací a volným časem.

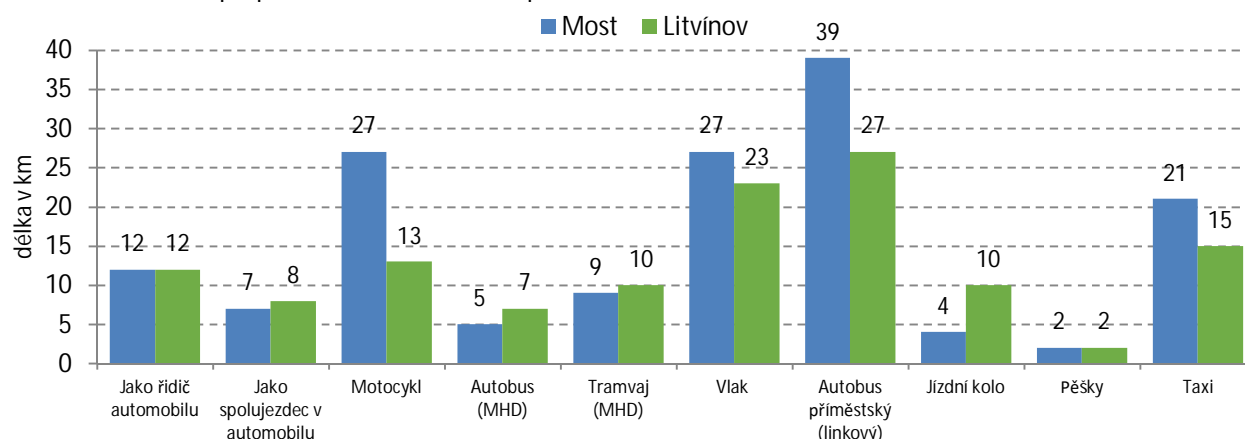
Graf 3.16: Účel/cíle cest vykonané domácnostmi



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

V průměru se obyvatelé Mostu přepravují na delší vzdálenosti než obyvatelé Litvínova, což pravděpodobně souvisí s rozlohou obou měst. Největší průměrná přepravní vzdálenost jedné cesty byla zjištěna u příměstských autobusů (39 km v Mostě, 27 km v Litvínově). Průměrná přepravní vzdálenost automobilem činí v obou městech 12 km (což je přibližná vzdálenost mezi oběma městy). Autobusem městské hromadné dopravy lidé v Mostě ujedou v průměru 5 km, v Litvínově pak 7 km, průměrná vzdálenost ujetá tramvají je o 3 až 4 km delší.

Graf 3.17: Průměrná přepravní vzdálenost dle dopravních módů

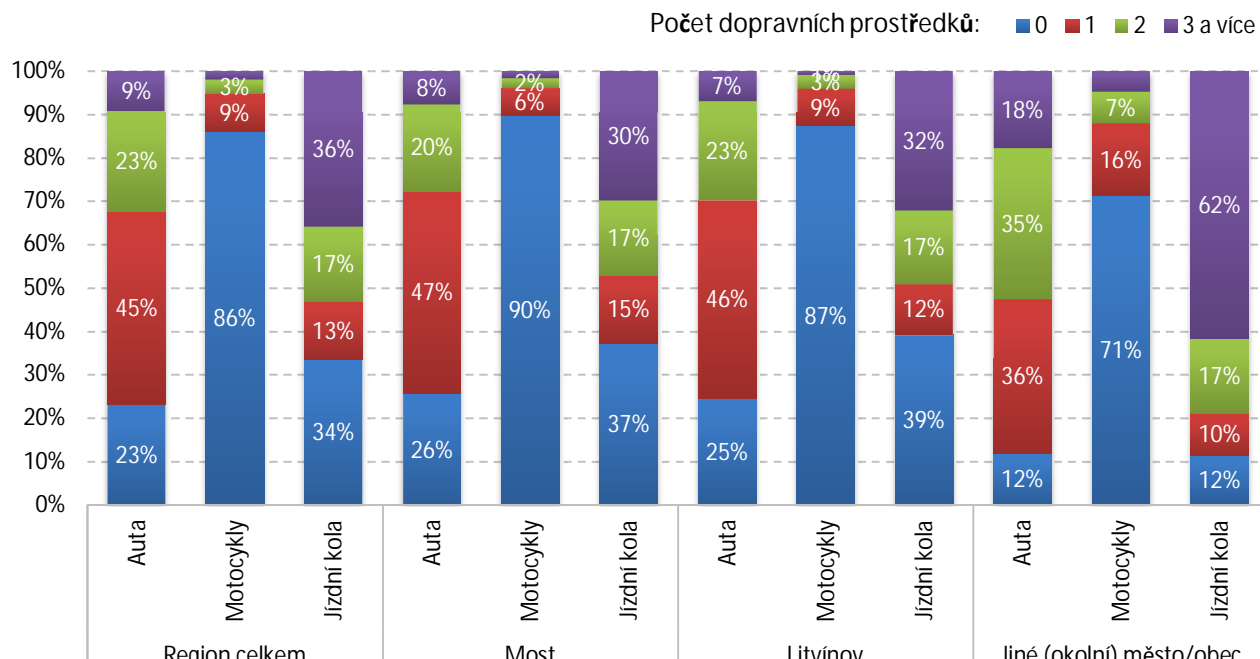


Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

VYBAVENOST DOMÁCNOSTÍ DOPRAVNÍMI PROSTŘEDKY

Základním statistickým ukazatelem vypovídajícím o dopravě ve městě je vybavenost domácností jednotlivými dopravními prostředky – v rámci průzkumu bylo zjišťováno vlastnictví osobních automobilů, motocyklů a jízdních kol. Jak v Mostě, tak v Litvínově nevlastní žádný automobil cca ¼ domácností, necelá ½ disponuje 1 autem, dva a více vozů má v Mostě 28 % a v Litvínově 30 % všech domácností. Zajímavé je srovnání s ostatními spádovými obcemi, kde žádný automobil nemá pouze 12 % domácností, naopak více než ½ domácností vlastní minimálně 2 automobily. V domácnostech těchto spádových obcí je rovněž větší počet motocyklů i jízdních kol. V samotném Mostě a Litvínově je dle odpovědí respondentů téměř 50 % domácností, které mají min. 2 jízdní kola.

Graf 3.18: Vybavenost domácností dopravními prostředky



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Nejmladší vozový park osobních automobilů mají domácnosti v Litvínově s průměrným stářím vozu 9 let, v Mostě a ostatních okolních obcích činí tento ukazatel 11 let. Dle odhadů respondentů se roční nájezd automobilem v Mostě i Litvínově pohybuje kolem 10 000 km, u domácností z okolních obcí je to o 3 000 km více. V Litvínově lidé jezdí s průměrnou spotřebou 6,7 l na 100 km, což je o 0,4 l méně než je průměrná spotřeba automobilů mosteckých domácností.

Tabulka 3.8: Základní ukazatele automobilů využívaných domácnostmi mostecko-litvínovské aglomerace

	Průměrný rok výroby	Nájezd km za rok (medián)	Průměrná spotřeba litrů paliva na 100 km
Most	2005	10 000	7,1
Litvínov	2007	10 000	6,7
Jiné (okolní) obce	2005	13 000	6,3
Celkem region	2005	10 000	6,7

Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Více než ½ automobilů vlastněných obyvateli mostecko-litvínovské aglomerace jezdí na benzín. V Mostě je poměr mezi dvěma nejčastěji používanými palivy (benzín, nafta) téměř totožná, v Litvínově převažují automobily s pohonem na benzín. Ekologicky šetrnější paliva – tj. CNG a LPG využívá v Mostě 3,5 % a v Litvínově 1,6 % vozidel.

Tabulka 3.9: Typ paliva automobilů vlastněných domácnostmi mostecko-litvínovské aglomerace

	Typ paliva			
	Benzín	Motorová nafta	Stlačený zemní plyn (CNG)	Zkapalněný plyn (LPG)
Most	48,4%	48,1%	1,1%	2,4%
Litvínov	55,1%	43,3%	0,3%	1,3%
Jiné (okolní) obce	51,6%	44,4%	0,9%	3,1%
Celkem region	50,9%	46,0%	0,8%	2,3%

Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Převažujícím způsobem parkování automobilů v Mostě je v téměř 50 % veřejná komunikace, silnice nebo veřejné parkoviště, cca 20 % automobilů je parkováno v soukromé garáži vlastníka vozu. V Litvínově rovněž převažuje parkování automobilů na veřejné komunikaci či parkovišti (40 %), více než ¼ vozů je parkovaná v soukromých garážích, podobně jako na vlastním pozemku (cca 23 % vozů). Výrazně větší využití soukromých garáží je zaznamenáno u okolních obcí, což je dáno charakterem zástavby s větším podílem rodinných domů.

Tabulka 3.10: Způsob parkování automobilů vlastněných domácnostmi mostecko-litvínovské aglomerace

	Způsob parkování				
	Ve vlastní garáži	V hromadné veřejné garáži	Na vlastním pozemku	Na veřejné komunikaci/silnici/parkovišti	Na vyhrazeném parkovišti
Most	19,5%	3,0%	13,1%	49,1%	15,2%
Litvínov	26,1%	0,0%	22,9%	40,0%	11,1%
Jiné (okolní) obce	32,6%	0,6%	28,9%	28,0%	9,9%
Celkem region	24,1%	1,7%	19,1%	42,1%	13,0%

Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Jedním z ukazatelů, který vypovídá o tom, jak vysoká je intenzita a hustota dopravy ve městě, je stupeň automobilizace, který udává počet obyvatel na 1 osobní automobil. Z průzkumu vyplynulo, že počet automobilů na 1000 obyvatel je o něco vyšší v Litvínově než v Mostě a zároveň celkově vyšší v ostatních spádových obcích, což je dáno značnou potřebou obyvatel menších obcí vlastnit automobil za účelem dojíždky do zaměstnání, službami či do škol se sídlem v Mostě či Litvínově. Při srovnání s celorepublikovým průměrem, který v roce 2015 činil 485 automobilů na 1000 obyvatel, se jak v Mostě, tak v Litvínově jedná o nižší hodnoty a dá se tak očekávat v následujících letech další růst. Oficiální údaje z registru vozidel za celé území SO ORP Most a SO ORP Litvínov jsou uvedeny v kapitole 3.5.

Tabulka 3.11: Stupeň automobilizace

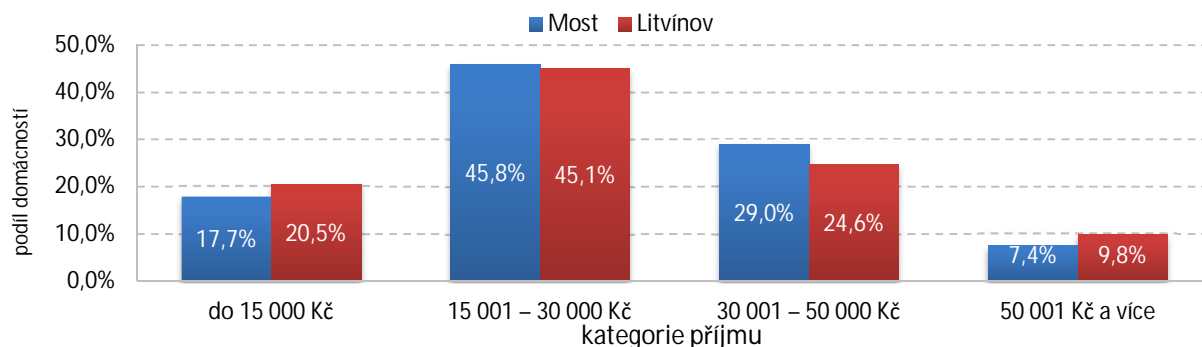
	Počet obyvatel na 1 automobil (stupeň automobilizace)	Počet automobilů na 1 osobu	Počet automobilů na 1000 obyvatel
Most	2,43	0,41	412
Litvínov	2,15	0,46	465
Jiné (okolní) obce	2,05	0,49	488
Celkem region	2,27	0,44	440
ČR (r. 2015)	2,06	0,48	485

Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

ZPŮSOB DOPRAVY DLE KATEGORIE PŘÍJMU DOMÁCNOSTÍ

Z celkového vzorku oslovených domácností jich více než 45 % dosahuje průměrného měsíčního příjmu 15 – 30 tisíc korun. V Mostě je více domácností s příjmem do 50 000 Kč, naopak v Litvínově každá pátá domácnost dosahuje příjmu maximálně 15 000 Kč.

Graf 3.19: Kategorie příjmů zapojených domácností v Mostě a Litvínově



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Obecným trendem je, že lidé s vyšším příjmem více využívají osobní automobil před ostatními druhy dopravy. Jak ukazuje tabulka níže tento trend je patrný rovněž v Mostě a Litvínově. V obou městech je největší využívání osobních automobilů u domácností s měsíčním příjmem větším než 30 000 Kč. Naopak městské autobusy nejčastěji využívají lidé v domácnostech s příjmem do 15 000 Kč za měsíc, kteří také nejčastěji chodí pěšky.

Tabulka 3.12: Způsob dopravy dle kategorie příjmů domácností

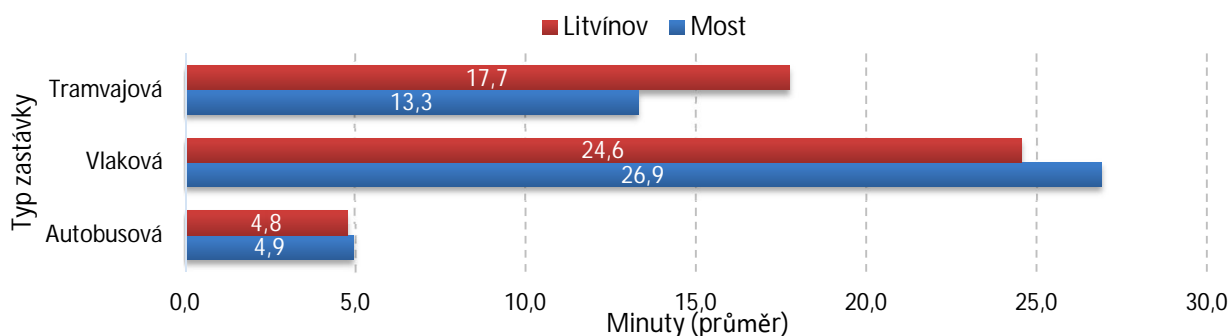
Způsob dopravy	Most				Litvínov			
	do 15 000 Kč	15 001 – 30 000 Kč	30 001 – 50 000 Kč	50 001 Kč a více	do 15 000 Kč	15 001 – 30 000 Kč	30 001 – 50 000 Kč	50 001 Kč a více
Jako řidič automobilu	7,9	24,1	38,1	35,6	10,6	28,8	38,1	43,8
Jako spolujezdec v automobilu	3,4	7,3	14,0	15,1	3,1	11,4	13,1	16,8
Motocykl	0,3	0,0	0,5	1,3	0,0	0,2	0,0	0,0
Autobus (MHD)	24,7	20,2	11,6	18,0	24,2	16,4	15,3	12,0
Tramvaj/trolejbus (MHD)	11,9	7,5	5,8	6,3	6,2	11,1	10,6	7,9
Vlak	0,6	1,1	1,3	0,8	1,2	1,1	1,9	1,6
Autobus příměstský (linkový)	4,0	1,1	1,2	2,9	0,0	2,1	0,6	0,0
Jízdní kolo	1,2	1,1	0,2	0,4	1,2	1,4	0,0	0,0
Pěšky	44,8	37,5	27,1	18,0	52,8	27,1	20,6	17,9
Taxi	1,2	0,3	0,1	1,7	0,6	0,4	0,0	0,0
Celkem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

V rámci průzkumu byli respondenti dotazováni na pěší vzdálenost k nejbližší zastávce veřejné hromadné dopravy od jejich místa bydliště. Vzdálenost na autobusovou zastávku činí u domácností v Mostě i Litvínově v průměru cca 5 minut. V Litvínově se lidé na vlakovou zastávku dostanou pěšky o cca 2,5 minuty dříve než v Mostě, naopak průměrná časová dostupnost tramvajové zastávky je o více než 4 minuty kratší v Mostě.

Graf 3.20: Průměrná časová vzdálenost na autobusovou, tramvajovou a vlakovou zastávku



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Dlouhodobé předplatné na veřejnou hromadnou dopravu či MHD vlastní v Mostě 41 % a v Litvínově 31 % respondentů, což je poměrně vysoký podíl ve srovnání s jinými městy ČR (tento ukazatel může být do jisté míry ovlivněn tím, že vybrané skupiny obyvatel mají v Mostě dlouhodobé předplatné hrazené městem). Z tohoto počtu osob je v obou městech více než polovina z nich žákem či studentem, z více než 1/3 těch, kteří vlastní dlouhodobé předplatné jsou zaměstnanci. Ostatní skupiny vlastníků tohoto typu jízdenek tvoří marginální část.

Tabulka 3.13: Struktura obyvatel vlastníků dlouhodobé předplatné na veřejnou hromadnou dopravu

Ekonomická aktivita	Most (%)	Litvínov (%)
Zaměstnanec	36,2	40,3
Podnikatel (se zaměstnanci)	0,2	1,3
OSVČ (bez zaměstnanců)	1,4	0,9
Žák, student, učeň	52,4	51,8
Důchodce	5,4	3,5
Nezaměstnaný	1,9	0,4
V domácnosti, mateřská dovolená a jiné	2,5	1,8
Celkem	100,0	100,0

Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

VNITŘNÍ A VNĚJŠÍ PŘEPRVNÍ VZTAHY

O směrech pohybu a mobilitě obyvatel vypovídají tzv. přepravní vztahy, tj. vztahy vykonané v rámci jednoho pracovního dne za účelem pravidelných (zaměstnání, škola) i nepravidelných (služby, lékař, nákupy, rekreace...) aktivit, tj. za určitým cílem. Přepravní vztahy také vyjadřují vazbu mezi zdrojovými a cílovými oblastmi. Zdrojové oblasti jsou charakterizovány vyšší koncentrací obyvatel (tj. místo jejich bydliště, často se jedná o sídlištní celky a intenzivní bytovou zástavbu). Cílové oblasti představují lokality, s výskytem nějaké atraktivity pro obyvatele různých skupin (např. pracovní příležitosti pro ekonomicky aktivní obyvatele, školy a vzdělávací zařízení pro děti a studenty, nákupní centra či úřady pro širokou škálu obyvatel).

Identifikace přepravních vztahů byla provedena na základě adresných údajů získaných z dopravně-sociologického průzkumu, přičemž data byla agregována na vyšší územní celky::

- na tzv. územní technickou jednotku (UTJ)³ pro zobrazení vnějších vztahů mezi jednotlivými sídly mostecko-litvínovské aglomerace;
- na tzv. základní sídelní jednotku (ZSJ)⁴ pro zobrazení vnitřních vztahů v Mostě a Litvínově.

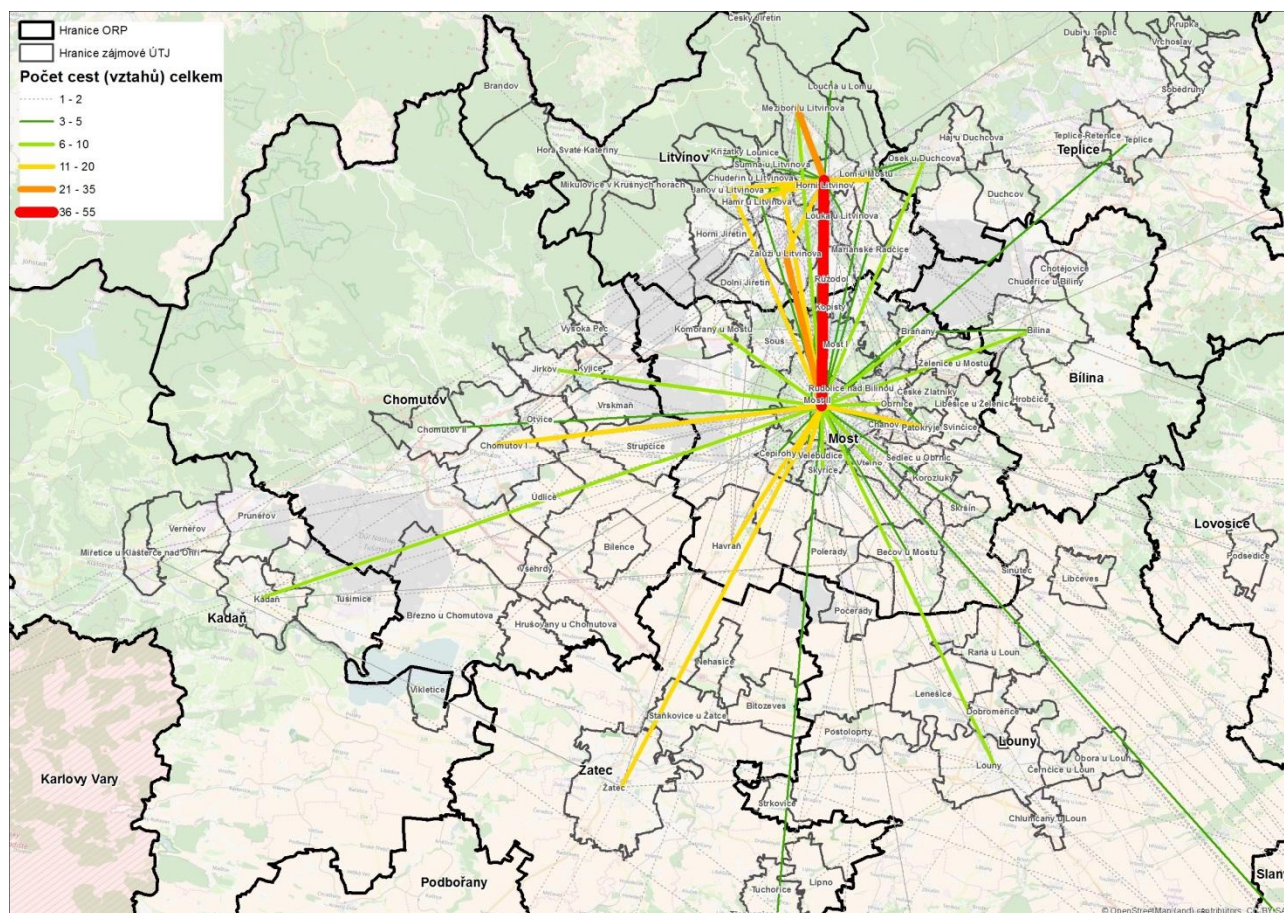
Nejsilnější dopravní vztahy v rámci aglomerace jsou na trase mezi Mostem a Litvínovem (konkrétně UTJ Most II a UTJ Horní Litvínov), dále mezi Mezibořím a Litvínovem a mezi UTJ Most II a UTJ Záluží u Litvínova, kde se nachází výrobní provozy Chemopetrolu Litvínov, jedná se tedy o významné pracoviště pro obyvatele Mostu. Méně intenzivní ale také významné jsou přepravní vztahy mezi UTJ:

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| § Most II – Patokryje | § Horní Litvínov – Záluží u Litvínova |
| § Most II – Janov u Litvínova | § Horní Litvínov – Hamr u Litvínova |
| § Most II – Chudeřín u Litvínova | § Horní Litvínov – Janov u Litvínova |
| § Most II – Chomutov | § Horní Litvínov – Lom u Mostu |
| § Most II – Havraň | |
| § Most II – Žatec | |

³ Územně technická jednotka - jednotka, která je vymezena jako katastrální území nebo jeho část, oddělená hranicí základní územní jednotky, tj. hranicí obce, městského obvodu či městské části.

⁴ Základní sídelní jednotka - jednotka představující části území obce s jednoznačnými územně technickými a urbanistickými podmínkami nebo spádová území seskupení objektů obytného nebo rekreačního charakteru.

Obrázek 3.2: Dopravní vazby v mostecko-litvínovské aglomeraci

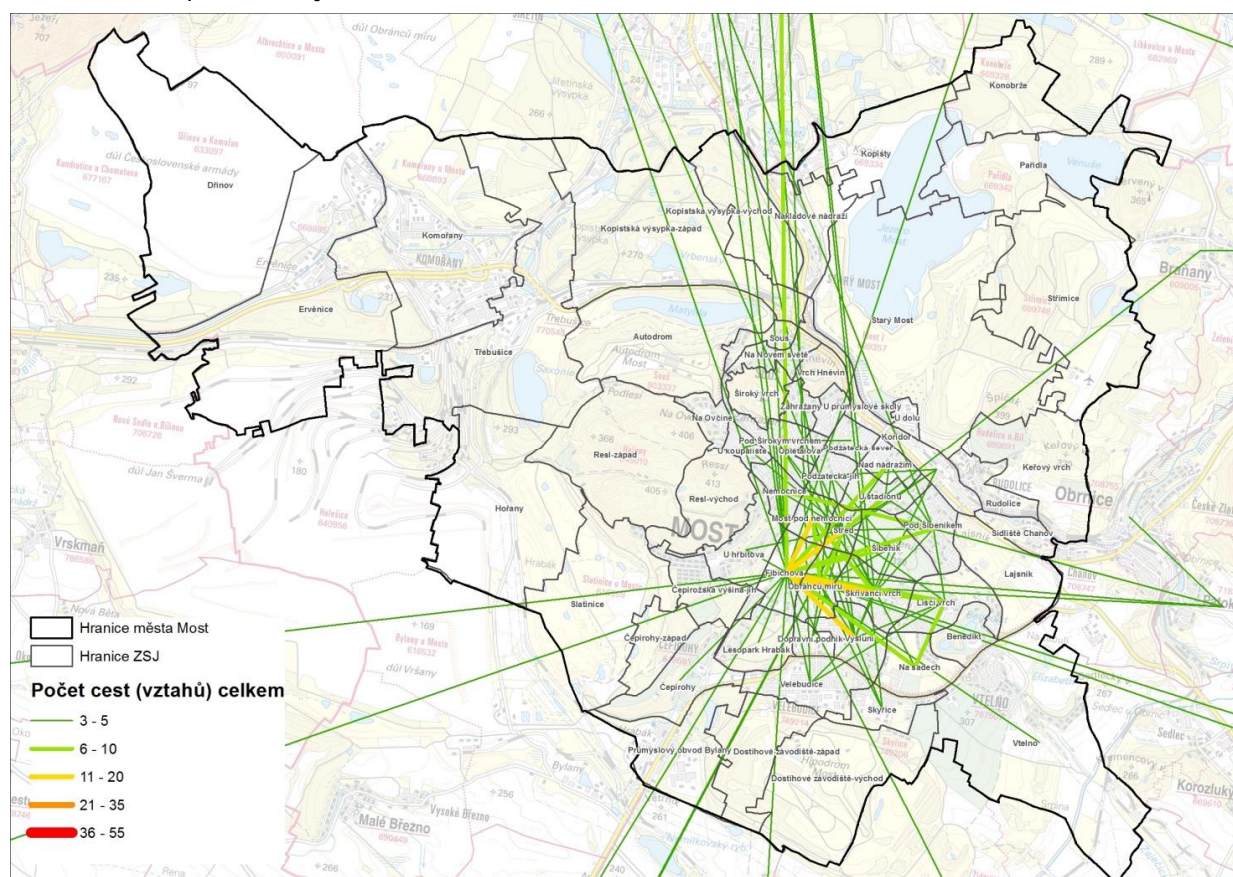


Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Vnitřní přepravní vztahy v rámci Mostu jsou nejsilnější směrem k ZSJ Fibichova, kde se nachází významné cíle – úřady veřejné správy (Česká správa sociálního zabezpečení, okresní státní zastupitelství), zdravotní středisko, školy (mateřské školy, Vyšší odborná škola, Střední pedagogická škola a Obchodní akademie), v blízkosti je rovněž obchodní centrum Central Most. Tyto přepravní proudy vedou zejména ze ZSJ Most - pod nemocnicí, ZSJ Střed a ze sídlišť v ZSJ Skřivánčí Vrch a ZSJ Výsluní. Významné jsou rovněž vztahy mezi ZSJ:

- § Most–pod nemocnicí – Obránců mírů,
- § Most–pod nemocnicí – Skřivánčí vrch
- § Skřivánčí vrch – Liščí vrch
- § Liščí vrch – Na sadech
- § Střed – U Stadionu
- § Střed – Obránců mírů
- § Nemocnice – Pod Šibeníkem

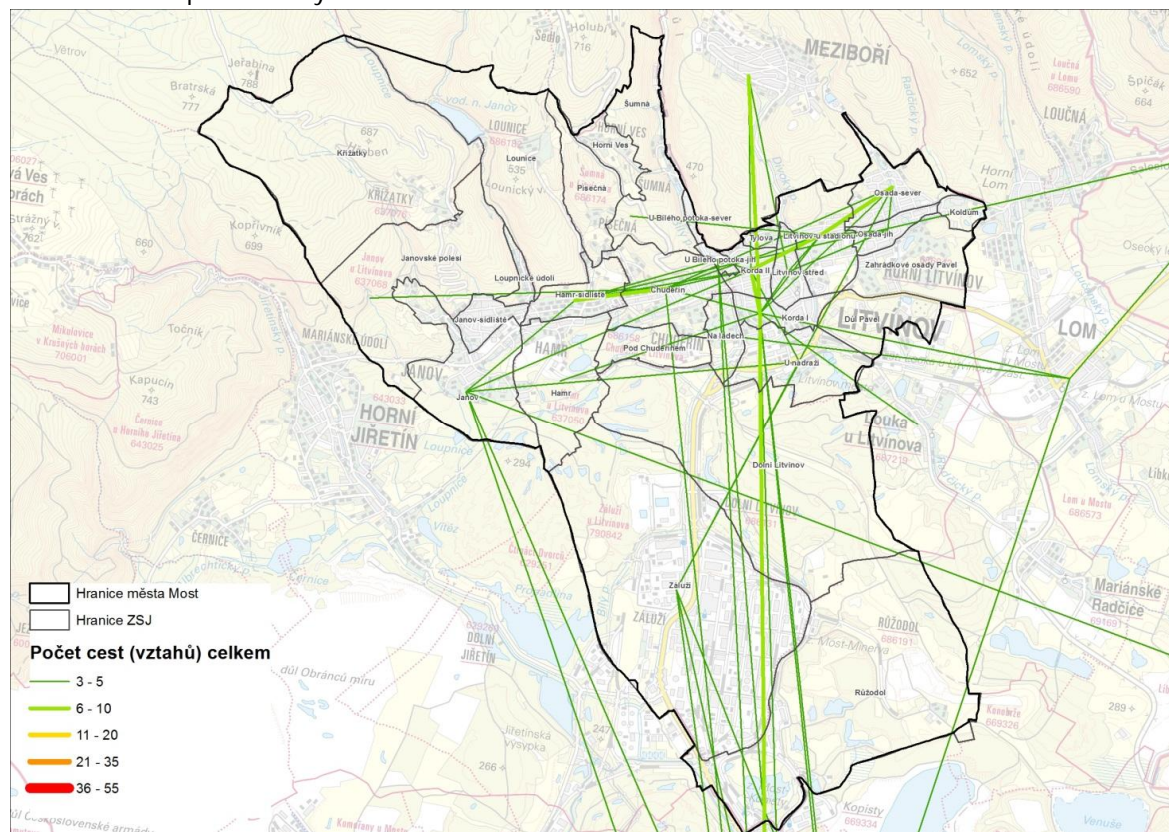
Obrázek 3.3: Dopravní vazby ve městě Most



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

Vnitřní přepravní vztahy v rámci Litvínova jsou více decentralizované s nejintenzivnějšími vazbami mezi ZSJ Osada-sever a ZSJ Korda II a mezi ZSJ Hamr- sídliště a ZSJ Chudeřín.

Obrázek 3.4: Dopravní vazby ve městě Litvínov



Zdroj: Dopravně-sociologický průzkum domácností, ACCENDO, 2016

3.5 MOTORIZACE/AUTOMOBILIZACE, HISTORIE A VÝVOJ

Registrovaná vozidla, motorizace a automobilizace v ORP Most a ORP Litvínov, stav k 1. 1. 2016
(počet registrovaných vozidel)

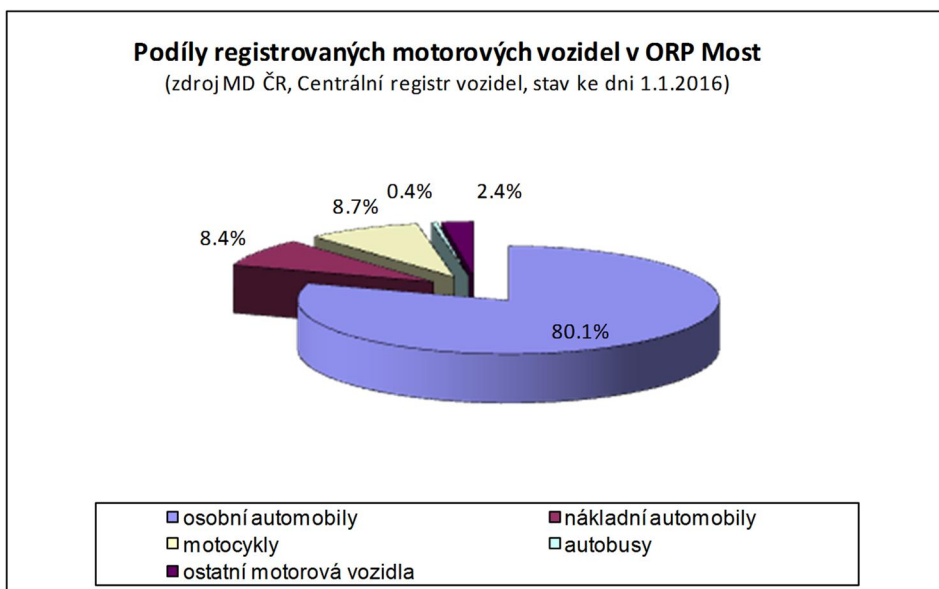
Tabulka 3.14: Počet registrovaných motorových vozidel v ORP Most a Litvínov, stav k 1. 1. 2016

Počet registrovaných vozidel, motorizace a automobilizace v ORP Most a Litvínov			ORP Most	ORP Litvínov
Počet registrovaných vozidel			42863	22595
Počet motorových vozidel			38535	19957
Jednotlivé druhy motorových vozidel				
	Osobní automobily		30852	15751
	Nákladní automobily		3223	1664
	Motocykly		3363	2097
	Autobusy		168	16
	Ostatní motorová vozidla		929	429

Zdroj: CRV MV, MD)

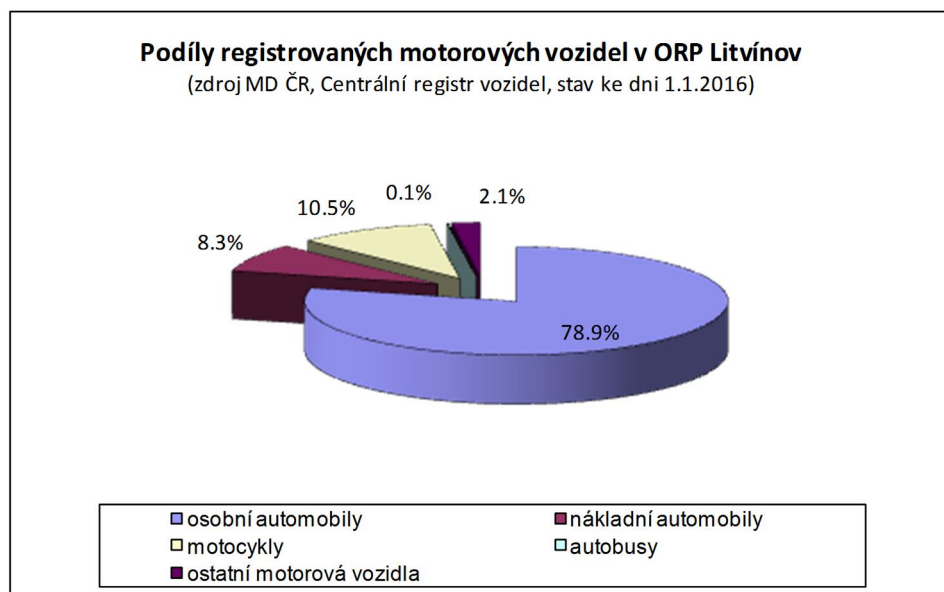
Poznámka: Údaje byly převzaty z Centrálního registru vozidel Ministerstva dopravy (CRV MV, MD), stav k 1. 1. 2016; druh ostatní motorová vozidla obsahuje speciální automobily, tahače a traktory.

Graf 3.21: Procentuální zastoupení registrovaných motorových vozidel v ORP Most k 1. 1. 2016



Zdroj: CRV MV, MD

Graf 3.22: Procentuální zastoupení registrovaných motorových vozidel v ORP Litvínov k 1. 1. 2016



Zdroj: CRV MV, MD

Stupeň motorizace v rámci pověřené obce s rozšířenou působností Most (15 obcí – 75 647 obyvatel) ke dni 1. 1. 2016 činil 1:1,96 (tzn., 1 motorové vozidlo připadalo na 1,96 obyvatele), resp. 509,4 motorových vozidel/1000 obyvatel. Stupeň automobilizace dosáhl ke dni 1. 1. 2016 hodnoty 1:2,45 (tzn., 1 osobní automobil připadal na 2,45 obyvatele), resp. 407,8 osobních automobilů/1000 obyvatel.

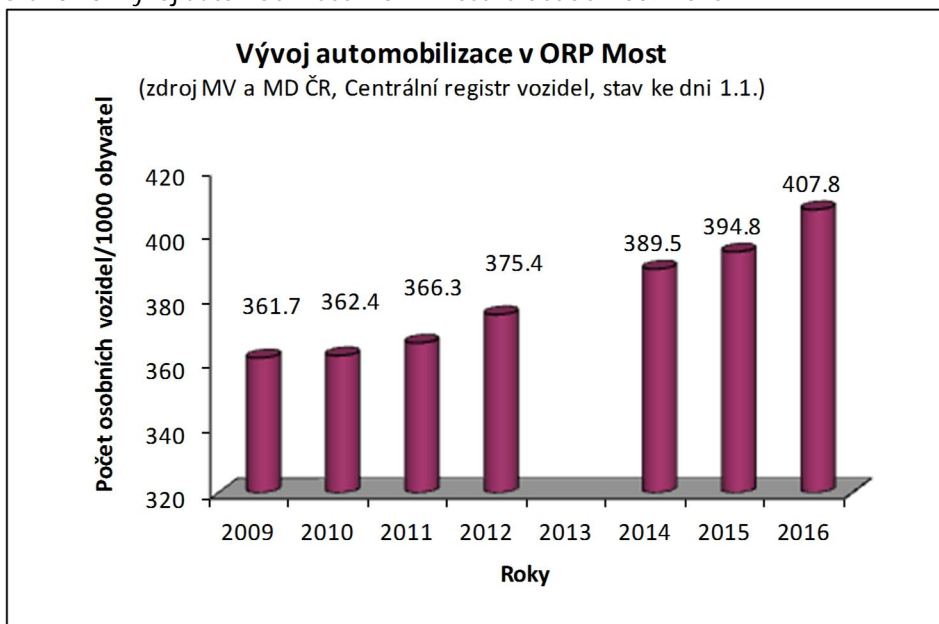
Stupeň motorizace v rámci pověřené obce s rozšířenou působností Litvínov (11 obcí – 37 724 obyvatel) ke dni 1. 1. 2016 činil 1:1,67 (tzn., 1 motorové vozidlo připadalo na 1,67 obyvatele), resp. 599 motorových vozidel/1000 obyvatel. Stupeň automobilizace dosáhl ke dni 1. 1. 2016 hodnoty 1:2,4 (tzn., 1 osobní automobil připadal na 2,4 obyvatele), resp. 417,5 osobních automobilů/1000 obyvatel.

Pro srovnání uvádíme statistické údaje ke stupni automobilizace za celou ČR k 1. 1. 2016 (zdroj: MV, MD, ČSÚ a Eurostat). K uvedenému datu bylo evidováno v ČR zhruba 10,543 mil. obyvatel a registrováno bylo celkem 5,115 mil. osobních vozidel. Stupeň automobilizace dosáhl hodnoty 1:2,06 (tzn., 1 osobní vozidlo připadalo na 2,06 obyvatele), resp. 485,2 osobních vozidel/1000 obyvatel, což je o cca 19 % více než v ORP Most, resp. o 16 % více než v ORP Litvínov. Například v sousedním Rakousku v roce 2012 připadalo na 1000 obyvatel přibližně 540 osobních vozidel, což je zhruba o 11 % více než v České republice.

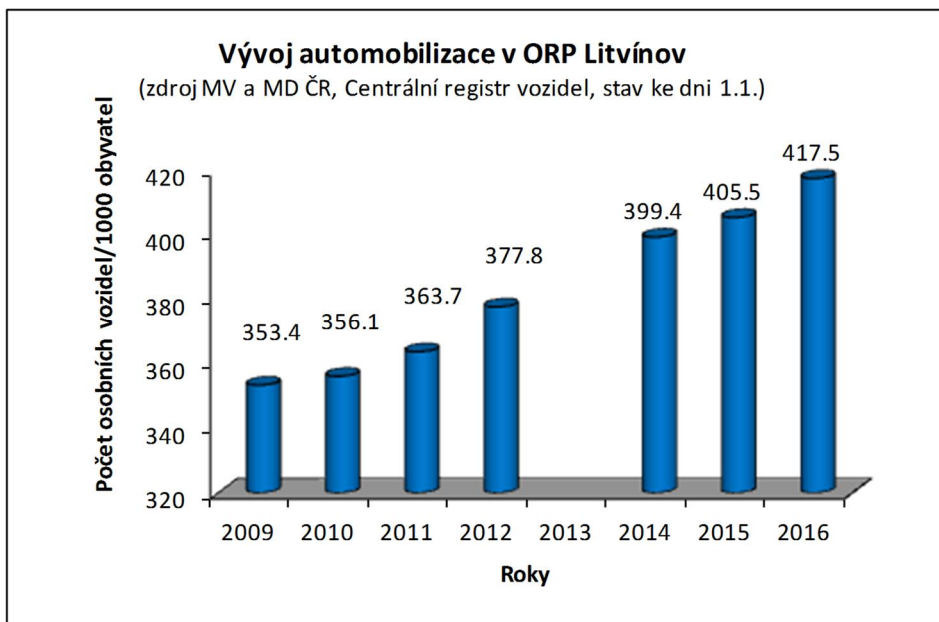
Vývoj automobilizace v rámci ORP Most a Litvínov

Z následujících grafů lze odečíst, že od 1. 1. 2009 do 1. 1. 2016 (období 7 let) došlo v rámci ORP Most ke zvýšení automobilizace o přibližně 11,3 %, což představuje průměrný roční nárůst zhruba 1,6 %, přičemž za poslední sledované období vzrostl stupeň automobilizace o 3,3 %. V ORP Litvínov za stejné období došlo ke zvýšení automobilizace o přibližně 18,1 % s průměrným ročním nárůstem 2,4 %, přičemž za poslední sledované období vzrostl stupeň automobilizace o téměř 3 %.

Graf 3.23: Vývoj automobilizace v ORP Most za období 2009-2016



Graf 3.24: Vývoj automobilizace v ORP Litvínov za období 2009-2016



Poznámka: Údaje byly převzaty z Centrálního registru vozidel MV a MD ČR, stav k 1.1. daného roku. Data k 1.1.2013 nejsou k dispozici z důvodu převodu registru vozidel z MV na MD ČR

3.6 PŘEPRAVNÍ OBJEMY A UKAZATELE OSOBNÍ A NÁKLADNÍ DOPRAVY

Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2000, 2005, 2010

(celoroční průměry intenzit za 24 hod. dle podkladů ŘSD-RPDI)

V rámci kapitoly jsou uvedeny dopravní informace o intenzitách dopravy za 24 hod. ze Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2000, 2005 a 2010 pro města Most a Litvínov.

Tabulka 3.15: Intenzity dopravy za 24 hodin (RPDI), území města Mostu

Město Most							
Silnice	Profil	Intenzita v roce 2000	Nákladní vozidla 2000	Intenzita v roce 2005	Nákladní vozidla 2005	Intenzita v roce 2010	Nákladní vozidla 2010
I/13	4-2690	10740	2450	12451	3272	12930	2291
	4-2670	11896	2266	13008	2583	12460	2352
	4-2676	10559	4379	13314	3525	11148	1814
	4-2677	9301	2381	11801	2910	10813	1915
	4-2671	12673	3685	18469	4650	21394	2921
	4-2672	13988	4583	16560	4560	13939	2779
	4-2673	20830	10767	17497	5048	17044	3015
	4-3160	13005	5823	12406	3496	13248	2822
I/15	4-0950	8371	1849	10754	3104	8907	1727
I/27	4-0730	11947	2131	12714	2824	13233	1926
	4-0940	12271	5353	10601	2834	10119	2736
	4-3950	6073	1521	7810	2346	7029	1662
	4-3951	8320	3661	7156	1437	7922	1680
	4-0710	7573	2510	8741	2160	7979	1541
	4-0706	8975	1350	10218	1976	12494	2409
II/255	4-3930	3407	873	5381	1469	4351	1279
	4-4446	1675	547	2176	946	1135	379
III/2538	4-3870	1730	241	2401	274	2104	281
MK	4-0723			14354	1463	13507	781
	4-0721			7989	1039	7154	720
	4-0722			8252	994	8277	566
	4-3860			3223	578	3073	276
Součet 1		173334	56370	193458	49414	188249	35529
Součet 2				227276		220260	
Změny/Podíly			0.325	1.116	0.255	0.969	0.189

Zdroj: ŘSD ČR

Tabulka 3.16: Intenzity dopravy za 24 hodin (RPDI), území města Litvínova

Město Litvínov							
Silnice	Profil	Intenzita v roce 2000	Nákladní vozidla 2000	Intenzita v roce 2005	Nákladní vozidla 2005	Intenzita v roce 2010	Nákladní vozidla 2010
I/27	4-0730	11947	2131	12714	2824	13233	1926
	4-0740	12643	1884	12714	2824	14157	1401
	4-0745	4085	910	4771	1056	5163	616
	4-0466	4415	855	4771	1056	4370	520
	4-0460	5549	1776	4109	792	4324	620
III/0133, resp. II/271	4-0471	2804	214	2565	259	1347	95
	4-0470	8218	1070	8095	1174	6101	641
	4-0480	2205	302	3343	506	2842	338
	4-0742	11306	1837	6595	1082	7587	621
	4-0744	8818	1419	9253	1064	8030	787
III/0138	4-0464	6836	1054	4947	640	6883	504
III/2544, resp. II/271	4-0743	447	37	1028	112	670	54
	4-2820	498	64	1028	112	670	54
III/2543	4-2830	130	33	3236	530	286	45
III/2564	4-3970	3992	432	4306	445	3731	359
Součet		83763	13985	80239	13946	79108	8536
Změny/Podíly			0.167	0.958	0.174	0.986	0.108

Zdroj: ŘSD ČR

Poznámka 1: Intenzita dopravy je vyjádřena ve fyzických vozidlech.

Poznámka 2: Ve sčítání dopravy v roce 2010 došlo ke změně metodiky u nákladních vozidel s přívěsy a tahačů s návěsem. Na rozdíl od předchozích sčítání byly tyto soupravy započteny jako jedno vozidlo. Dochází tak k lepšímu vyjádření skladby dopravního proudu. Podíl nákladní dopravy v roce 2010 činil na profilech města Mostu zhruba 19 %, na profilech města Litvínova přibližně 11 %.

Poznámka 3: Index změn celoročních průměrných denních intenzit dopravy mezi rokem 2005 a 2000 dosahuje hodnotu přibližně 1,12 pro město Most a 0,96 pro město Litvínov. Mezi roky 2010 a 2005 lze vysledovat pokles 0,97 v případě města Mostu, resp. 0,99 u města Litvínova.

3.7 PŘEPRAVNÍ VZTAHY, VNĚJŠÍ RELACE

Denní dojíždka a vyjíždka obyvatel měst Mostu a Litvínova

Kapitola byla zpracována z podkladů Českého statistického úřadu, SLDB 2011. Data představují denní dojíždku a vyjíždku do zaměstnání a školy.

Město Most

Celková denní dojíždka z jiných obcí do města Mostu dosahuje celkového počtu 4 941 osob, z toho do zaměstnání 3405 osob a do školy 1 536 osob. V rámci okresu Most dojíždí denně do města Mostu 2 536 osob, z jiného okresu Ústeckého kraje 2 323 osob a z jiných krajů ČR dojíždí 82 osob.

Celková denní vyjíždka mimo hranice města Mostu činí celkem 4 229 osob, z toho do zaměstnání 3 537 osob a do školy 692 osob. V rámci okresu Most vyjíždí denně z Mostu 1 878 osob, do jiného okresu Ústeckého kraje vyjíždí 1 715 osob a do jiných krajů ČR vyjíždí 636 osob.

Největší objemy vyjíždky z obcí do města Mostu (tabulka vlevo) a dojíždky do obcí z města Mostu (tabulka vpravo) jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3.17: Seznam obcí s největší denní vyjížděkou (vlevo) a dojížděkou (vpravo) do zaměstnání a do školy, město Most

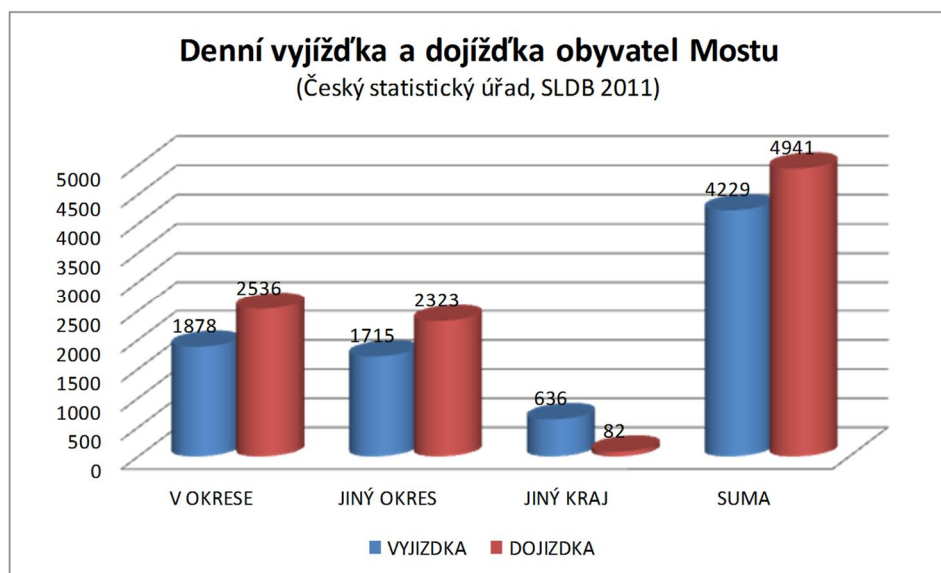
Most-vyjíždka	
Obec dojíždky	ZamškoDen
Litvínov	1113
Praha	467
Ústí nad Labem	321
Chomutov	272
Louny	217
Havraň	209
Teplice	199
Žatec	155
Bílina	139
Obrnice	137
Meziboří	101
Horní Jiřetín	71

Most-dojíždka	
Obec vyjíždky	ZamškoDen
Litvínov	1050
Chomutov	442
Jirkov	357
Meziboří	238
Bílina	185
Lom	181
Louny	143
Horní Jiřetín	142
Obrnice	139
Teplice	120
Žatec	115

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Přehled denní dojíždky a vyjíždky do zaměstnání a školy

Graf 3.25: Přehled denní vyjíždky a dojíždky Mostu do zaměstnání a do školy podle územního členění



Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Město Litvínov

Celková denní dojíždka z jiných obcí do města Litvínova dosahuje celkového počtu 3 042 osob, z toho do zaměstnání 2 502 osob a do školy 540 osob. V rámci okresu Most dojíždí denně do města Litvínova 2 449 osob, z jiného okresu Ústeckého kraje 550 osob a z jiných krajů ČR dojíždí 43 osob.

Celková denní vyjíždka mimo hranice města Litvínova činí celkem 2 179 osob, z toho do zaměstnání 1 698 osob a do školy 481 osob. V rámci okresu Most vyjíždí denně z Litvínova 1 530 osob, do jiného okresu Ústeckého kraje vyjíždí 457 osob a do jiných krajů ČR vyjíždí 192 osob.

Největší objemy vyjíždky z obcí do města Litvínova (tabulka vlevo) a dojíždky do obcí z města Litvínova (tabulka vpravo) jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3.18: Seznam obcí s největší denní vyjíždkou (vlevo) a dojíždkou (vpravo) do zaměstnání a do školy, město Litvínov

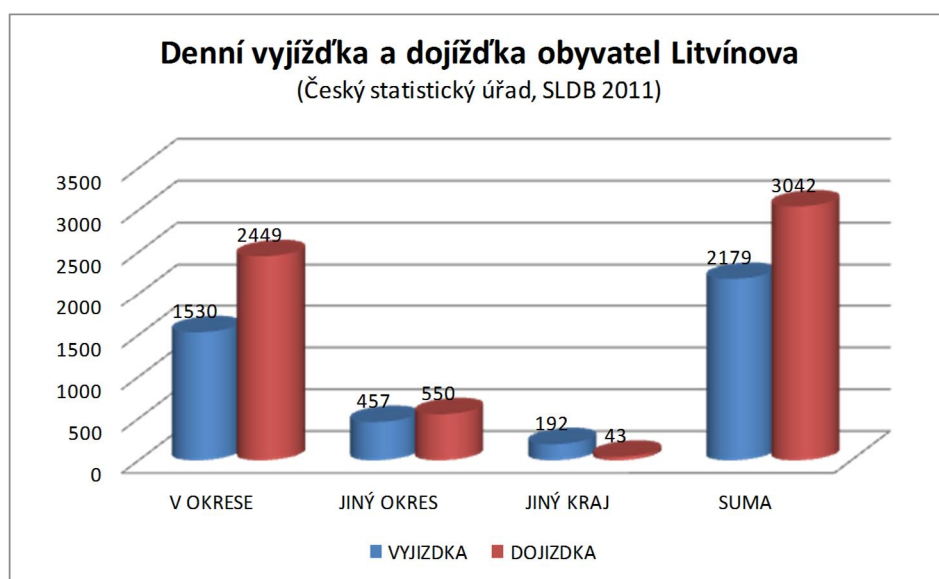
Litvínov-vyjíždka	
Obec dojízdky	ZamŠkoDen
Most	1050
Meziboří	190
Praha	120
Horní Jiřetín	100
Teplice	97
Ústí nad Labem	93
Chomutov	69
Louka u Litvínova	58
Lom	54

Litvínov-dojíždka	
Obec vyjízdky	ZamŠkoDen
Most	1113
Lom	417
Meziboří	408
Horní Jiřetín	180
Osek	130
Louka u Litvínova	97
Mariánské Radčice	53
Teplice	41
Bílina	31

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Přehled denní dojízdky a vyjízdky do zaměstnání a školy

Graf 3.26: Přehled denní vyjízdky a dojízdky Litvínova do zaměstnání a do školy podle územního členění



Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

3.8 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S3.1: Relativně příznivá věková struktura obyvatel s vyšším podílem dětí a nižším podílem seniorů ve městě Most.	W3.1: Dlouhodobý pokles počtu obyvatel v Mostě i Litvínově.
S3.2: Existence průmyslových zón (Joseph, areál Unipetrol a okolí s koncentrací subjektů působících ve službách, strojírenství a chemickém průmyslu.	W3.2: Starší struktura obyvatel v Litvínově s nadprůměrným podílem osob ve věku 65.
S3.3: Vyšší hybnost (počet uskutečněných cest/den) obyvatel ve srovnání s jinými městy. (zdroj: socio-dopravní-průzkum)	W3.3: Nižší míra vzdělanosti oproti průměru ČR – zejména vyšší podíl obyvatel se základním a neukončeným vzděláním oproti kraji i ČR.
S3.4: Mladší vozový park osobních automobilů v Mostě i Litvínově ve srovnání s průměrem ČR. (zdroj: socio-dopravní-průzkum)	W3.4: Silná orientace na průmysl a závislost ekonomiky obou měst na několika velkých zaměstnavatelích, zejména v chemickém a energetickém průmyslu (Unipetrol, apod.)
S3.5: Nižší stupeň automobilizace v Mostě i Litvínově oproti průměru ČR (Most 407,8, Litvínov 417,4)	W3.5: Vyšší podíl nezaměstnaných osob ve srovnání s průměrem kraje i ČR a výrazně větší zastoupení dlouhodobě nezaměstnaných osob.
S3.6: Vysoký podíl udržitelných druhů dopravy - Most 64%, Litvínov 59%	W3.6: Vysoký podíl nákladní dopravy v rozmezí 11-19%
S3.7: Vyšší podíl městské hromadné dopravy na dělbě přepravní práce	W3.7: Nízké obsazení osobních vozidel 1,3-1,4 osob
S3.8: Vyšší podíl osob vlastních dlouhodobou jízdenku na VHD/MHD (zdroj: socio-dopravní-průzkum)	
S3.9: Silné aglomerační vazby mezi Mostem a Litvínovem – intenzivní dojíždka do zaměstnání a škol, společné MHD	
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O3.1: Podpora vzniku nových pracovních příležitostí za účelem přilákání nových obyvatel a udržení stávajících (zejména mladých) obyvatel.	T3.1: Pokračující pokles počtu obyvatel v důsledku záporného přirozeného a migračního přírůstku v obou městech.
O3.2: Podpora udržitelných forem dopravy a osvětové činnosti (čistá a udržitelná mobilita)	T3.2: Prohlubující a zrychlující se trend demografického stárnutí populace v obou městech, zejména pak v Litvínově a změna poptávky po mobilitě.
O3.3: Podpora alternativních pohonů vozidel	T3.3: Odchod některého z klíčových zaměstnavatelů z regionu a nárůst nezaměstnanosti.
O3.4: Snížení negativních vlivů z dopravy, zvýšení bezpečnosti na komunikacích	T3.4: Růst automobilizace s odhadem 23-24% do roku 2035, zvyšování intenzity dopravy na komunikacích
O3.5: Zlepšení image Mostu a Litvínova.	T3.5: Nepříznivý vývoj dělby přepravní práce, růst podílu IAD na úroveň až 43-49%, snížení podílu MHD.
O3.6: Prohlubování spolupráce a aglomeračních vazeb Most – Litvínov.	T3.6: Zvýšení nehodovosti, zvýšení negativních vlivů z dopravy

4. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

4.1 METODIKA SBĚRU DOPRAVNÍCH DAT

Dopravní průzkumy se zaměřily, ve smyslu zadávacích podmínek, na pořízení základních informací a aktuálních výchozích podmínek pro hodnocení kvality dopravní infrastruktury, kvality dopravy a dopravní bezpečnosti. Dopravní průzkumy se zabývaly automobilovou dopravou dynamickou – směrový a křižovatkový průzkum, dopravou v klidu v záběru parkování a odstavování vozidel v širší centrální oblasti a cyklistickou a pěší dopravou v rozsahu profilového průzkumu na základní síti tras.

4.2 SMĚROVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Směrový průzkum automobilové dopravy byl proveden v úterý 4. 10. 2016 v trvání 6 hodin, dopoledne v době 7-10 hod. a odpoledne v době 14-17 hod. Jednalo se o záznam RZ (registrační značka, dříve státní poznávací značka) vozidel na celkem 10 stanovištích řešeného území měst Mostu a Litvínova. Na stanovištích byly zaznamenávány průjezdy 6 kategorií vozidel – osobní, lehká nákladní (dodávky), střední nákladní, těžká nákladní, návěšové a přívěšové nákladní soupravy a autobusy. Záznamy se prováděly s přístroji hc8/36, záznam RZ probíhal v on-line čase.

Následuje přehled stanovišť, kde byl proveden směrový průzkum automobilové dopravy.

Sledované profily na území města Mostu:

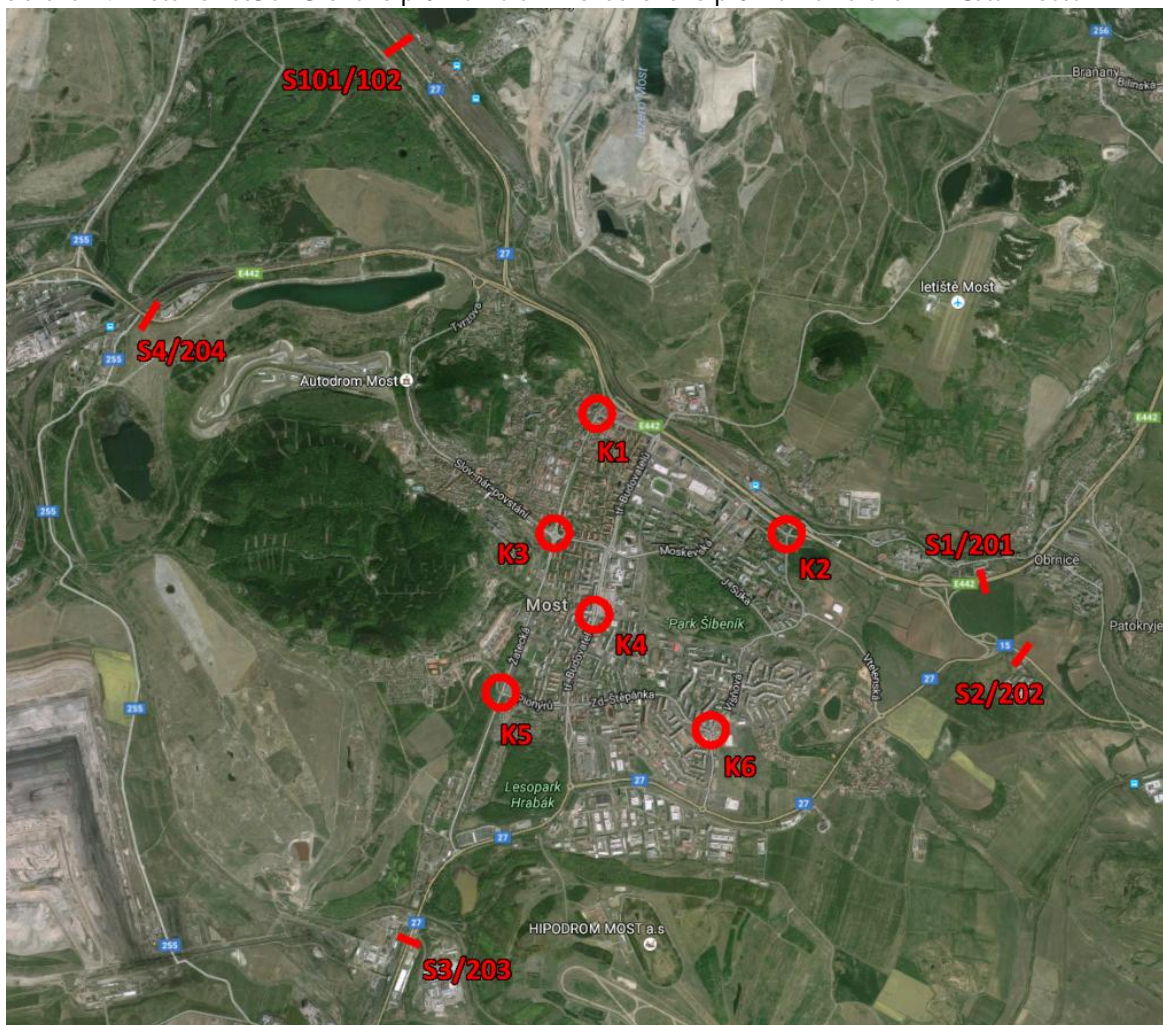
- § 1/201 – silnice I/13, E442, zastávka Obrnice
- § 2/202 – silnice I/15, zastávka Obrnice, odbočka Vtelno
- § 3/203 – silnice I/27, zastávka Čepirohy, Hrabák
- § 4/204 – silnice I/13, E442, zastávka Most Třebušice
- § 101/102 – silnice I/27, zastávka Most, rozcestí Kopisty.

Sledované profily na území města Litvínova:

- § 5/205 – silnice I/27, ulice Lomská, u hřbitova
- § 6/206 – silnice III/0138, ulice Podkrušnohorská, Koldům
- § 101/102 – silnice I/27, zastávka Most, rozcestí Kopisty
- § 103/104 – silnice I/27, podjezd u ulice V Dolíku.

Město Most

Obrázek 4.1: Stanoviště směrového průzkumu a křižovatkového průzkumu na území města Mostu

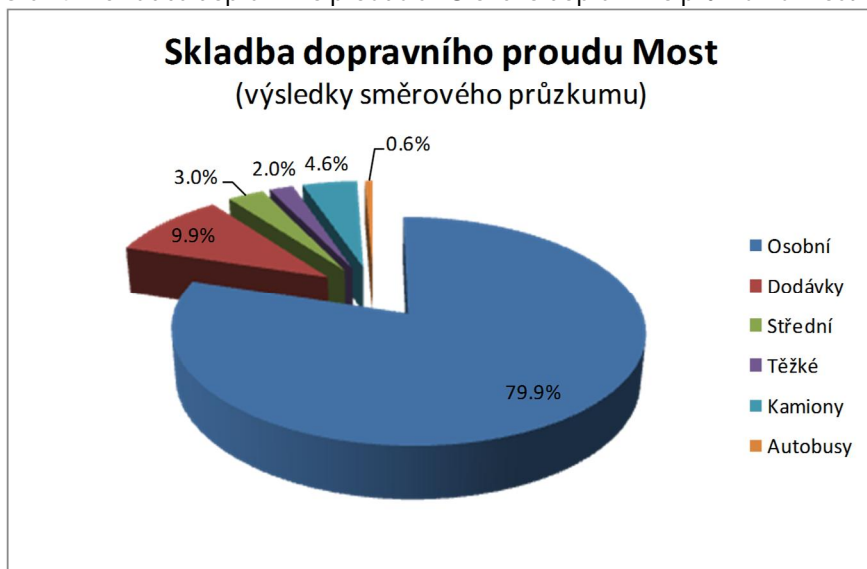


Následující tabulka a graf dokládají intenzitu dopravy na jednotlivých stanovištích směrového průzkumu na území města Mostu za sledované období, včetně skladby dopravního proudu s rozdělením do 6 základních skupin vozidel. Hodnoty za 24 hodin jsou dle TP 189, jedná se o předběžná data, která budou zpřesněna podle místních podmínek.

Tabulka 4.1: Intenzita dopravy a skladba dopravního proudu na stanovištích směrového průzkumu města Mostu

Most								
Číslo stanoviště	Osobní	Dodávky	Střední	Těžké	Kamiony	Autobusy	Celkem	Celkem 24 hod.
001	2708	394	154	52	245	11	3564	9017
201	2817	359	135	69	207	9	3596	9098
002	2240	314	83	71	189	21	2918	7178
202	2024	295	73	83	120	38	2633	6477
003	1807	215	53	27	57	19	2178	5358
203	1756	212	73	43	85	22	2191	5390
004	1956	201	77	51	103	25	2413	6105
204	1917	321	77	42	154	15	2526	6391
101	2604	271	75	67	82	8	3107	7643
102	3063	258	63	65	63	10	3522	8664
Most celkem	22892	2840	863	570	1305	178	28648	71321

Graf 4.1: Skladba dopravního proudu směrového dopravního průzkumu Most

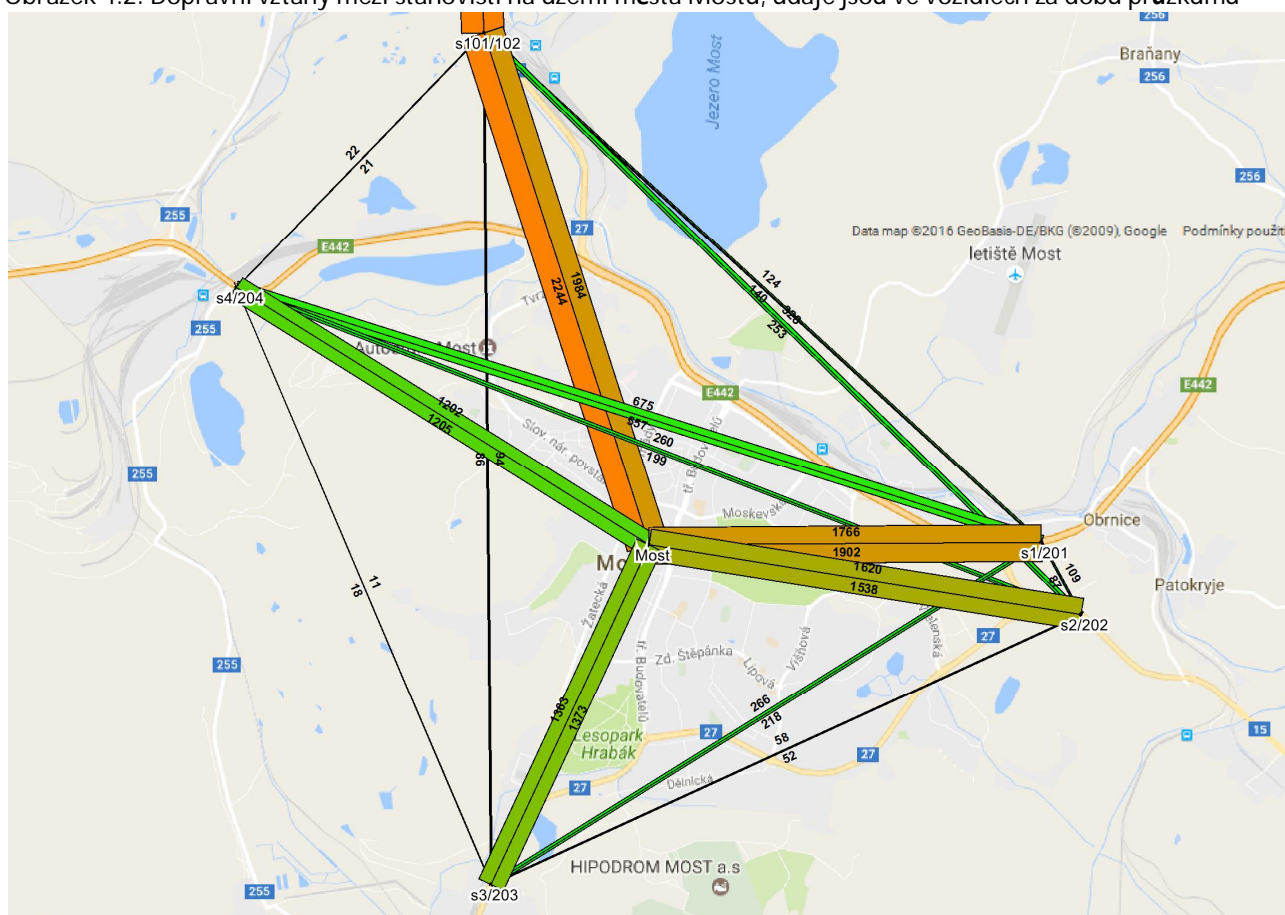


Následující tabulka VZTAHY dokládá matici vztahů mezi jednotlivými stanovišti směrového průzkumu za dobu 6 hodin průzkumu. Sloupec „0“ představuje počet vozidel, které projely pouze jedním stanovištěm. Z celkového počtu 21056 cest (součet matice) na území města Mostu bylo vysledováno 16 197 cest pouze přes jedno stanoviště a 4859 cest mezi dvěma stanovišti. Tranzitních cest přes území města (vjezdy 1, 2, 3, 4, 102 a výjezdy 201, 202, 203, 204, 101) bylo zjištěno celkem 3740, jedná se o podíl zhruba 17,8%. Upozornění – jedná se prvotní, pracovní výstup z průzkumu, jehož výsledky se mohou dalšími analýzami a modelováním dopravy upravovat.

Tabulka 4.2: Matice vztahů mezi stanovišti směrového průzkumu města Mostu

VZTAHY - vozidla celkem, Most												
Stanoviště	0	1	2	3	4	102	101	201	202	203	204	Celkem
1	1766	24	16	8	14	23	124	42	87	266	675	3045
2	1620	12	18	10	8	23	328	109	21	58	260	2467
3	1373	12	9	17	6	15	94	218	52	43	11	1850
4	1205	22	11	9	7	16	21	557	199	18	16	2081
102	2244	29	16	15	18	44	40	140	253	86	22	2907
101	1984	19	9	9	13	40	16	14	14	12	10	2140
201	1902	44	15	18	14	17	16	28	18	15	12	2099
202	1538	8	36	13	15	28	15	18	5	8	9	1693
203	1363	11	10	36	9	10	12	13	5	9	5	1483
204	1202	9	4	6	10	15	9	10	9	4	13	1291
Celkem	16197	190	144	141	114	231	675	1149	663	519	1033	21056

Obrázek 4.2: Dopravní vztahy mezi stanovišti na území města Mostu, údaje jsou ve vozidlech za dobu průzkumu



Město Litvínov

Obrázek 4.3: Stanoviště směrového průzkumu a křižovatkového průzkumu na území města Litvínova



Následující tabulka a graf dokládají intenzitu dopravy na jednotlivých stanovištích směrového průzkumu na území města Litvínova za sledované období, včetně skladby dopravního proudu s rozdělením do 6 základních skupin vozidel. Hodnoty za 24 hodin jsou dle TP 189, jedná se o předběžná data, která budou zpřesněna podle místních podmínek.

Tabulka 4.3: Intenzita dopravy a skladba dopravního proudu na stanovištích směrového průzkumu města Litvínova

Litvínov								
Číslo stanoviště	Osobní	Dodávky	Střední	Těžké	Kamiony	Autobusy	Celkem	Celkem 24 hod.
005	931	86	20	14	27	8	1086	2672
205	1030	70	19	10	18	8	1155	2841
006	1004	73	17	5	0	32	1131	2635
206	1012	56	14	4	2	22	1110	2586
101	2604	271	75	67	82	8	3107	7643
102	3063	258	63	65	63	10	3522	8664
103	2977	236	47	61	13	16	3350	8241
104	2482	234	58	45	9	14	2842	6991
Celkem	15103	1284	313	271	214	118	17303	42274

Graf 4.2: Skladba dopravního proudu směrového průzkumu Litvínov

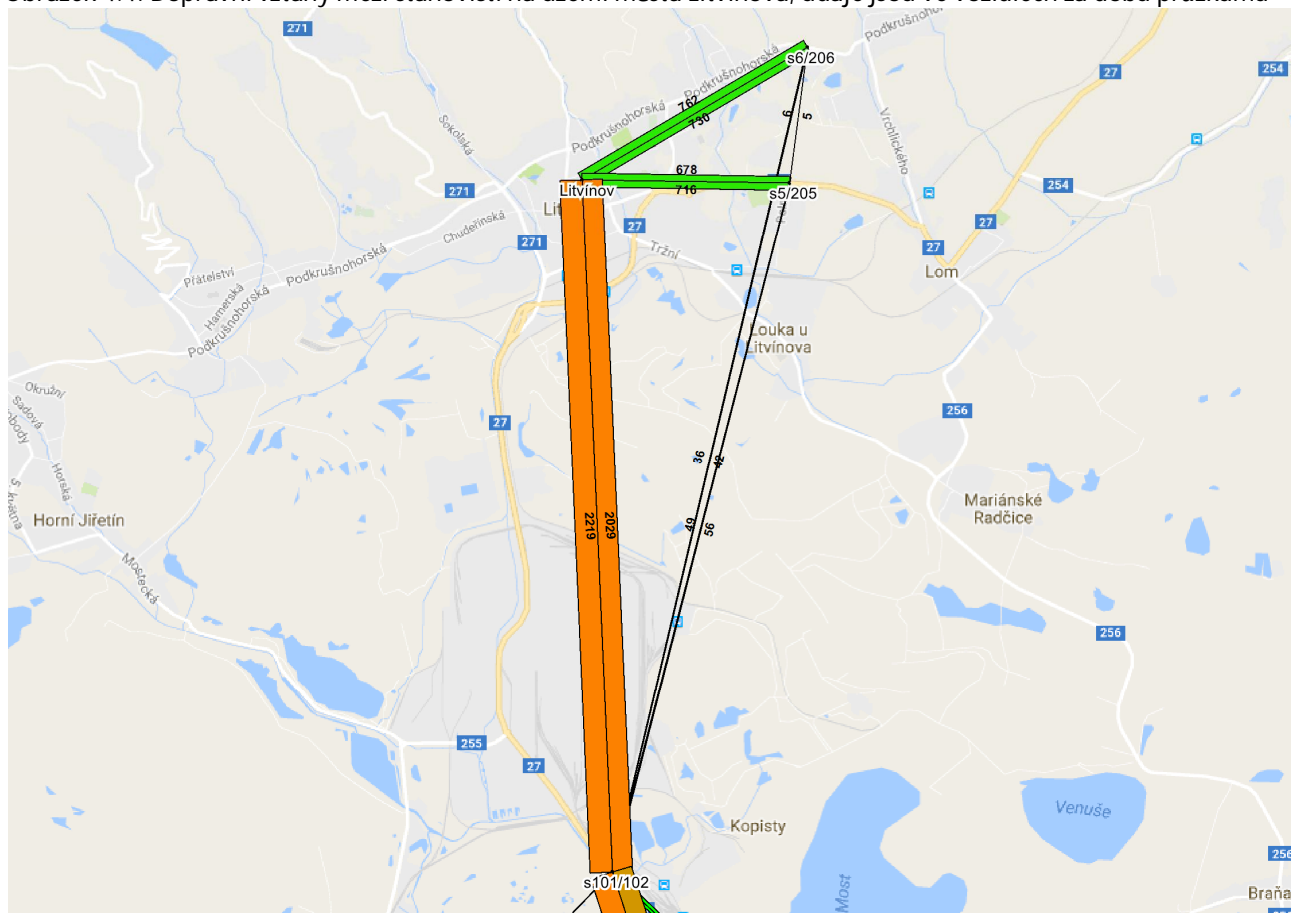


Následující tabulka VZTAHY dokládá matici vztahů mezi jednotlivými stanovišti směrového průzkumu na hranicích města Litvínova za dobu 6 hodin průzkumu. Sloupec „0“ představuje počet vozidel, které projely pouze jedním stanovištěm. Z celkového počtu 7 746 cest (součet matice) na území města Litvínova bylo vysledováno 7 134 cest pouze přes jedno stanoviště a 612 cest mezi dvěma stanovišti. Tranzitních cest přes území města (vjezdy 5, 6, 101 a výjezdy 205, 206, 102) bylo zjištěno celkem 302, jedná se o podíl zhruba 3,9 %. Upozornění – jedná se prvotní, pracovní výstup z průzkumu, jehož výsledky se mohou dalšími analýzami a modelováním dopravy upravovat.

Tabulka 4.4: Matice vztahů mezi stanovišti směrového průzkumu na hranicích města Litvínova

VZTAHY - vozidla celkem, Litvínov								
Stanoviště	0	5	6	101	102	205	206	Celkem
5	678	2	2	5	49	13	5	754
6	762	1	8	9	36	6	45	867
101	2029	4	7	21	50	56	42	2209
102	2219	6	7	30	43	8	11	2324
205	716	32	10	7	12	5	5	787
206	730	11	45	5	9	0	5	805
Celkem	7134	56	79	77	199	88	113	7746

Obrázek 4.4: Dopravní vztahy mezi stanovišti na území města Litvínova, údaje jsou ve vozidlech za dobu průzkumu

**Řešené území měst Mostu a Litvínova**

Tabulka 4.5: Matice vztahů mezi všemi stanovišti směřového průzkumu na řešeném území měst Mostu a Litvínova

VZTAHY - vozidla celkem, území Mostu a Litvínova																		
Stanoviště	0	1	2	3	4	5	6	101	102	103	104	201	202	203	204	205	206	Celkem
1	1534	27	18	17	19	14	9	95	30	62	14	80	96	283	634	6	9	2947
2	1411	13	18	15	9	5	7	207	21	146	17	119	49	67	252	13	6	2375
3	1161	19	17	19	7	9	7	49	15	63	14	224	59	66	18	12	9	1768
4	1041	33	14	12	11	9	7	22	21	20	9	522	204	22	39	14	6	2006
5	570	8	8	2	9	3	1	8	51	12	106	11	9	12	3	40	9	862
6	612	8	7	3	4	3	10	3	56	9	55	10	10	9	3	15	68	885
101	979	18	10	16	9	8	8	17	53	791	39	21	19	18	12	47	52	2117
102	1250	16	18	21	13	5	5	43	36	31	8	101	135	37	22	8	6	1755
103	1142	23	15	14	13	8	13	10	54	19	57	25	11	7	15	147	51	1624
104	857	19	11	12	14	2	7	27	811	59	10	60	132	60	16	12	10	2119
201	1648	69	21	19	16	11	10	15	18	24	13	35	20	14	13	5	7	1958
202	1351	9	43	14	15	9	5	11	21	17	8	26	5	11	17	6	8	1576
203	1159	15	13	57	9	2	3	15	11	18	11	19	12	15	7	4	7	1377
204	1059	12	8	8	16	1	9	9	10	22	8	14	9	9	15	7	5	1221
205	558	6	10	3	6	28	12	5	10	6	4	6	7	5	13	4	3	686
206	621	5	4	6	7	12	51	6	7	12	5	8	12	5	4	1	4	770
Celkem	16953	300	235	238	177	129	164	542	1225	1311	378	1281	789	640	1083	341	260	26046

Tabulka VZTAHY dokládá matici vztahů mezi všemi sledovanými stanovišti směřového průzkumu v řešeném území měst Mostu a Litvínova za dobu 6 hodin průzkumu. Sloupec „0“ představuje počet vozidel, které projely pouze jedním stanovištěm. Z celkového počtu 26 046 cest (součet matice) na území města Litvínova bylo výsledováno 16 953 cest pouze přes jedno stanoviště (zhruba 65 %) a 9093 cest mezi dvěma stanovišti (zhruba 35 %). Nejsilnějšími jsou vnitřní vztahy mezi stanovišti 101/103 a 104/102, což je trasa silnice I/27 v prostoru Litvínova Záluží s objemem 1 602 vozidel za sledované období.

Tabulka 4.6: Matice vztahů mezi stanovišti na hranicích řešeného území měst Mostu a Litvínova

VZTAHY - vozidla celkem, hranice území Mostu a Litvínova														
Stanoviště	0	1	2	3	4	5	6	201	202	203	204	205	206	Celkem
1	1643	32	23	18	19	16	10	88	99	295	664	10	11	2928
2	1675	15	24	18	11	7	8	127	53	70	265	17	11	2301
3	1251	19	19	22	8	9	9	235	61	70	20	13	9	1745
4	1048	34	19	13	11	10	9	548	216	24	44	15	8	1999
5	689	9	12	4	10	4	1	11	9	12	4	46	9	820
6	700	9	7	4	6	3	13	12	13	10	3	15	75	870
201	1734	77	29	24	17	14	12	38	24	15	15	7	11	2017
202	1555	14	52	18	21	10	5	31	9	17	18	9	7	1766
203	1231	15	19	61	9	2	4	20	16	17	7	3	8	1412
204	1069	15	10	9	17	3	9	14	10	10	16	7	7	1196
205	714	8	14	8	9	35	16	8	10	7	15	5	6	855
206	678	7	5	6	8	14	67	10	13	8	4	2	4	826
Celkem	13987	254	233	205	146	127	163	1142	533	555	1075	149	166	18735

Tranzitních cest přes řešené území měst (vjezdy 1, 2, 3, 4, 5, 6 a výjezdy 201, 202, 203, 204, 205, 206) bylo zjištěno celkem 3 192. Z celkového počtu 18 735 cest přes stanoviště na hranicích řešeného území měst Mostu a Litvínova se jedná o podíl 17%. Z tranzitních vztahů dominují spojení 1/204 a 4/201, což je trasa silnice I/13, mezinárodní tah E442 s objemem 1 212 vozidel za sledované období. Z celkového tranzitu tvoří tato trasa přibližně 38 %. Upozornění – jedná se prvotní, pracovní výstup z průzkumu, jehož výsledky se mohou dalšími analýzami a modelováním dopravy upravovat.

4.3 PRŮZKUM KŘÍŽOVATKOVÝ

křižovatkové průzkumy automobilové dopravy byly provedeny ve dvou následujících týdnech: 5. - 6. 10. 2016 a 11. - 13. 10. 2016. Průzkumy měly trvání 6 hod., dopoledne v době 7-10 hod. a odpoledne v době 14-17 hod. Předmětem průzkumu bylo zaznamenání jednotlivých pohybů vozidel ve stanovených křižovatkách, v případě okružních křižovatek se jednalo o záznam RZ vozidel, u 1 křižovatky řízené SSZ byl proveden standardní ruční záznam pohybů vozidel do formuláře. Vozidla byla rozdělena do 6 kategorií – osobní, lehká nákladní (dodávky), střední nákladní, těžká nákladní, návěsové a přívěsové nákladní soupravy a autobusy.

Dopravní průzkum byl proveden na celkem 9 křižovatkách, 6 křižovatek na území města Mostu a 3 křižovatky na území města Litvínova. Z uvedeného celkového počtu bylo 8 okružních křižovatek a 1 křižovatka řízená světelným signalizačním zařízením (SSZ). Sledované křižovatky byly dohodnuty s objednatelem díla a jsou doloženy na obrázcích 1, 3 v rámci kapitoly 3.2. Následuje přehled sledovaných křižovatek, včetně skladby dopravního proudu. Hodnoty za 24 hodin jsou stanovené přepočtem dle TP 189, jedná se o předběžná data, která budou zpřesněna podle místních podmínek.

Město Most

Přehled sledovaných křižovatek:

K1/ Chomutovská-Čsl. armády; okružní křižovatka

K2/ Pod Lajsníkem-Rudolická-Chanovská; okružní křižovatka

K3/ Žatecká-Čsl. armády-Josefa Skupy-Slovenského národního povstání; okružní křižovatka s propojovacími větvemi

K4/ třída Budovatelů-Františka Halase-Jaroslava Průchy; křižovatka řízená SSZ

K5/ Žatecká-Pionýrů-Sportovní; okružní křižovatka

K6/ Okružní-Višňová-Lipová-Velebudická

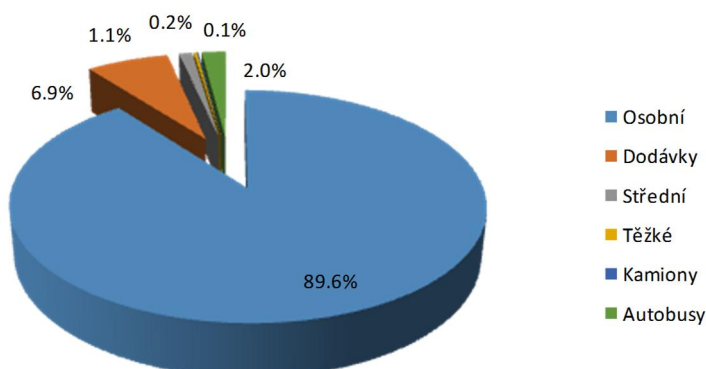
Tabulka 4.7: Intenzity dopravy na sledovaných křižovatkách a profilech ve vozidlech

Most								
Číslo křižovatky	Osobní	Dodávky	Střední	Těžké	Kamiony	Autobusy	Celkem	Celkem 24h
KR1	5154	376	127	20	3	24	5704	13633
KR2	8190	650	83	25	4	174	9126	21811
KR3	10065	720	90	27	4	245	11151	26651
KR4	7870	656	69	3	0	357	8955	21402
KR5	9440	763	146	32	19	20	10420	24904
KR6	8720	648	86	23	26	289	9792	23403
Celkem	49439	3813	601	130	56	1109	55148	131804

Ve sloupcích „Celkem“ a „Celkem 24h“ jsou uvedeny součty vozidel na vjezdech do křižovatky za 6 hodin průzkumu, resp. za 24 hodin běžného pracovního dne. Hodnoty za 24 hodin byly odvozeny dle TP 189 za pomoci přepočítacího koeficientu 2,39, který odpovídá průměru za silnice I., II., III. třídy a MK. Jedná se o předběžná data, která budou zpřesněna podle místních podmínek.

Graf 4.3: Skladba dopravního proudu průzkumu křižovatek Most

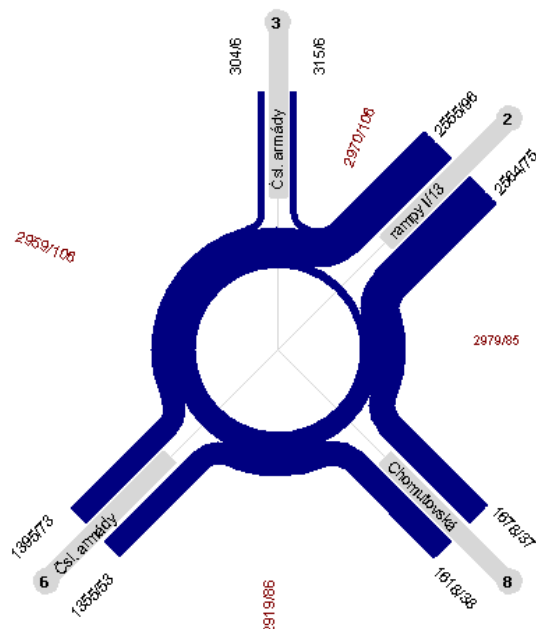
Skladba dopravního proudu Most (výsledky křižovatkového průzkumu)



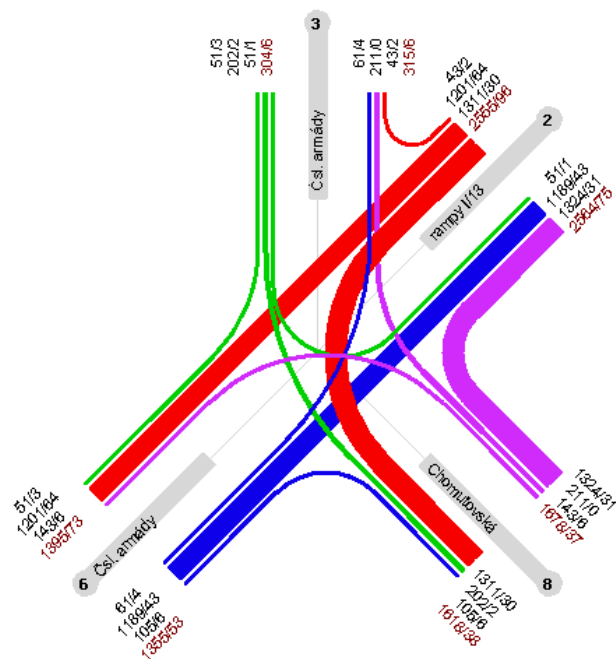
Kartogramy křižovatek

K1/ Chomutovská-Čsl. armády; okružní křižovatka

KR 1 Chomutovská – Čsl. armády
 KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 5.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



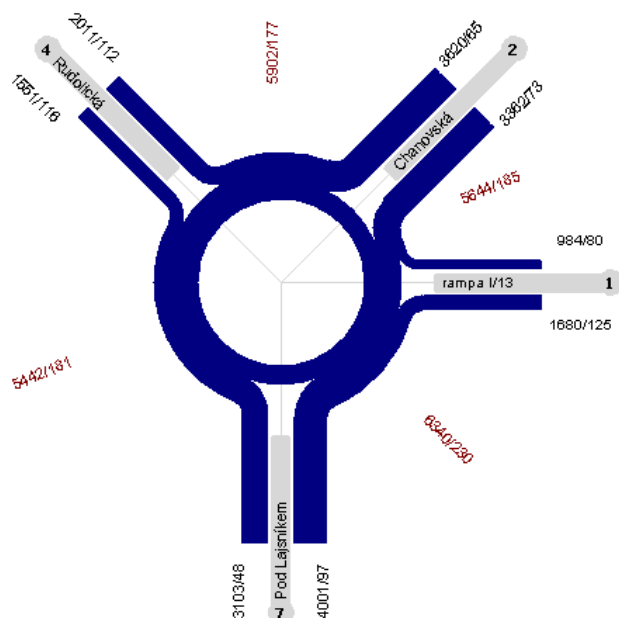
KR 1 Chomutovská – Čsl. Armády (pohyby v křižovatce)
 KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 5.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



K2/ Pod Lajsníkem-Rudolická-Chanovská; okružní křižovatka

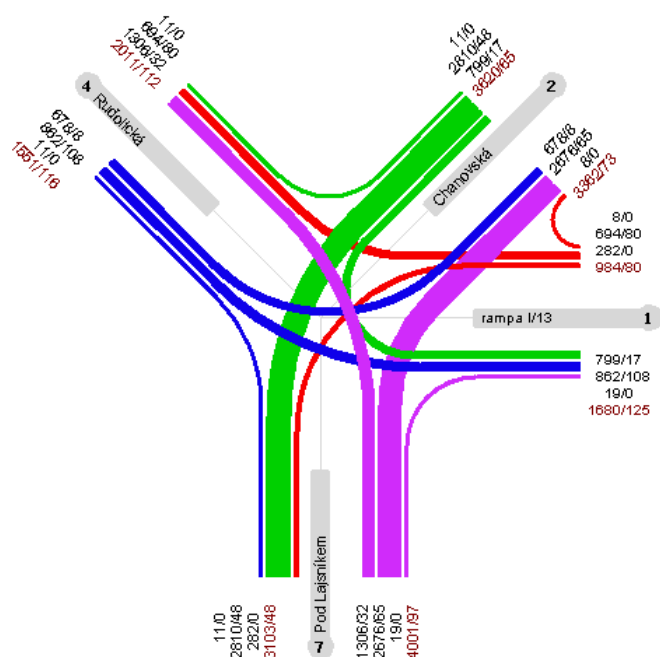
KR 2 Pod Lajsníkem – Rudolická

KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 6.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



KR 2 Pod Lajsníkem – Rudolická (pohyby v křižovatce)

KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 6.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

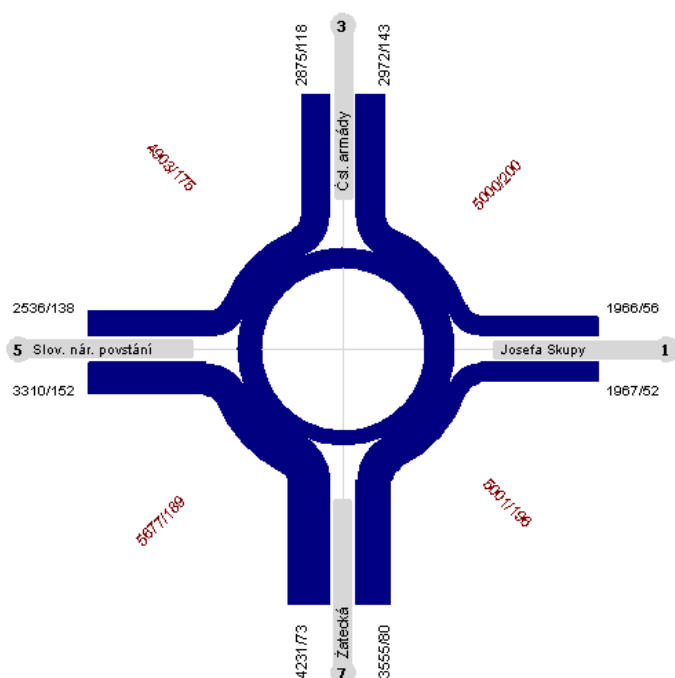


K3/ Žatecká-Čsl. armády-Josefa Skupy-Slovenského národního povstání; okružní křižovatka s propojovacími větvemi

KR 3 Žatecká – Čsl. armády

KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 11.10.2016

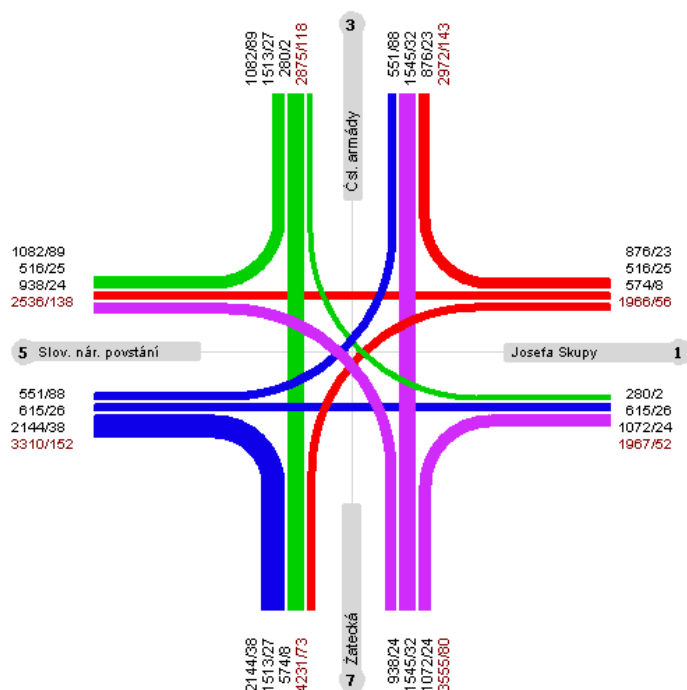
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



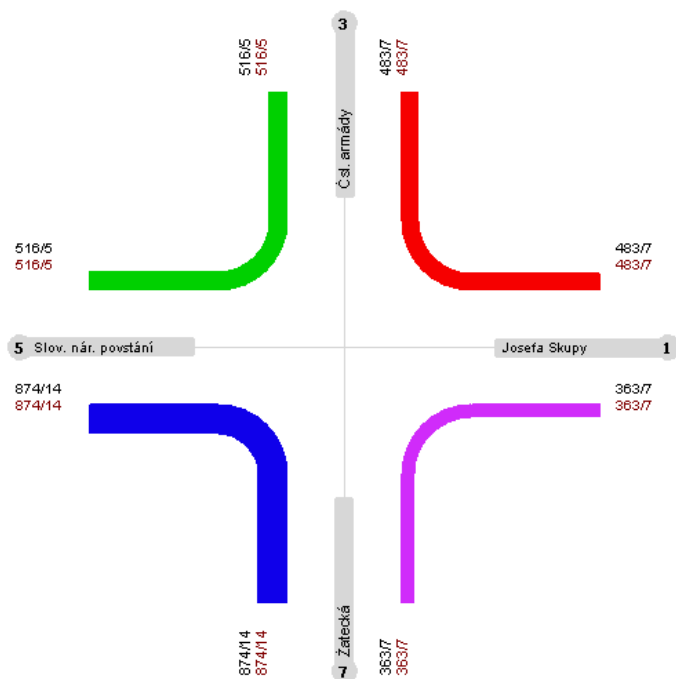
KR 3 Žatecká – Čsl. armády (pohyby v křižovatce)

KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 11.10.2016

vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

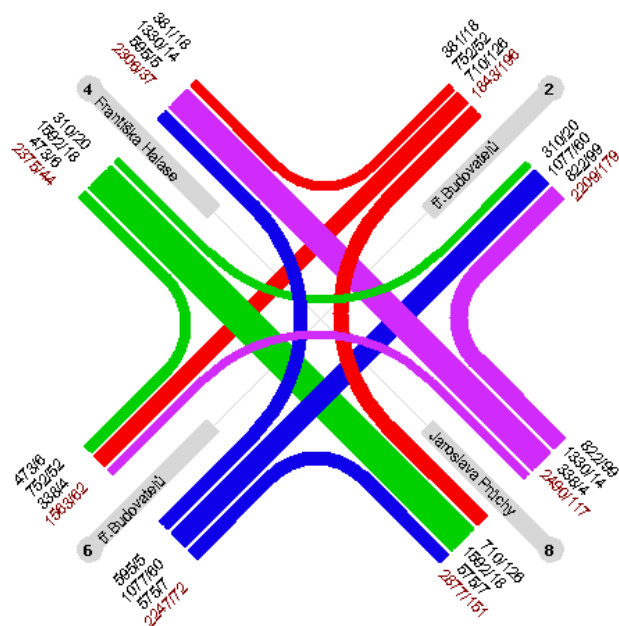


KR 3 Žatecká – Čsl. armády (pouze propojovací větve)
 KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 11.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



K4/ třída Budovatelů-Františka Halase-Jaroslava Průchy; křižovatka řízená SSZ

KR 4 tř. Budovatelů – Františka Halase
 KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 5.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

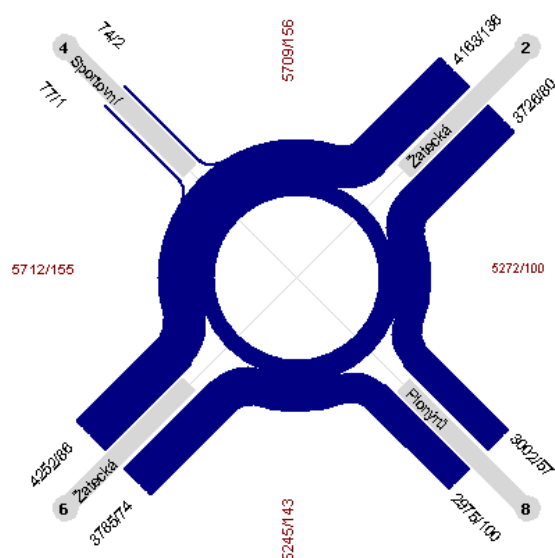


K5/ Žatecká-Pionýrů-Sportovní; okružní křižovatka

KR 5 Žatecká - Pionýrů

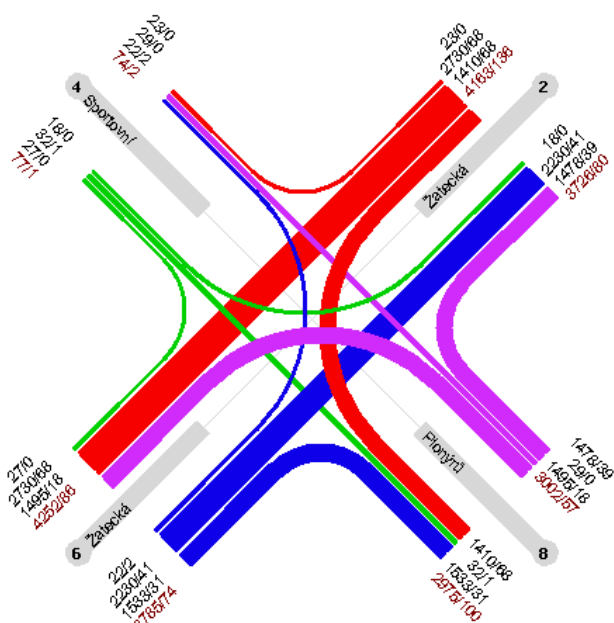
KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 12.10.2016

vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

**KR 5 Žatecká – Pionýrů (pohyby v křižovatce)**

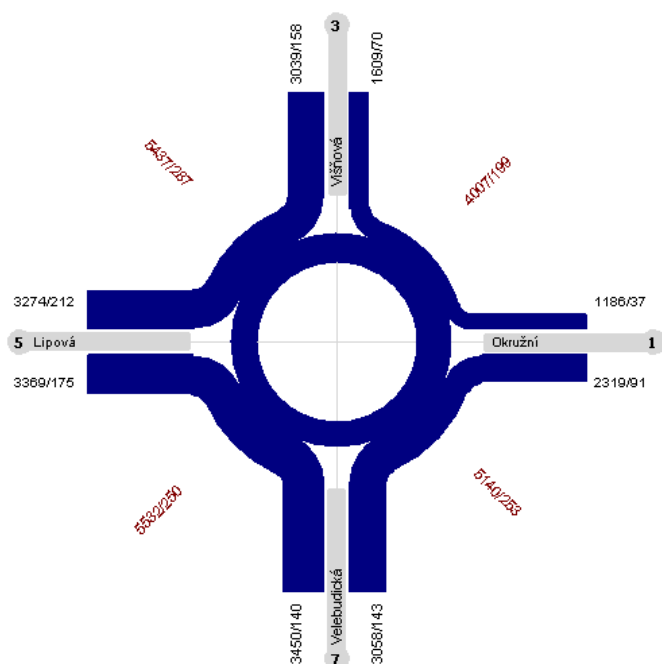
KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 12.10.2016

vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

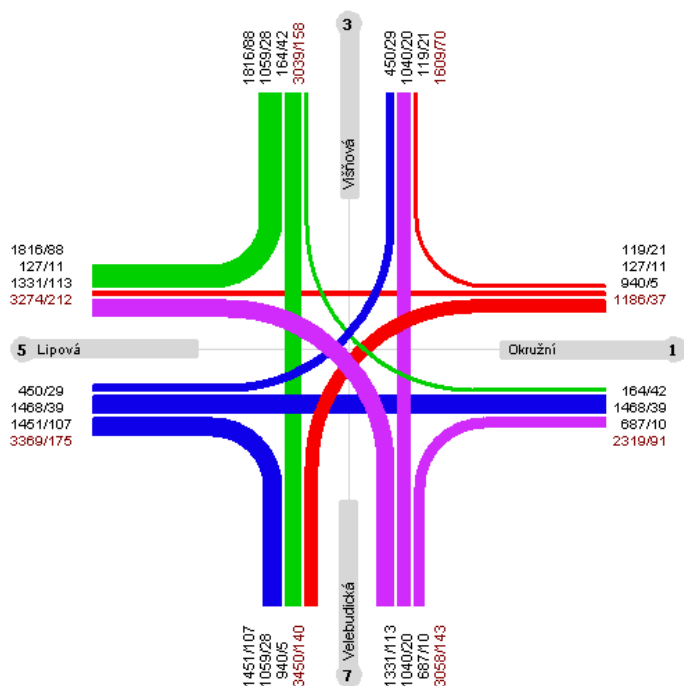


K6/ Okružní-Višňová-Lipová-Velebudická

KR 6 Okružní - Lipová
KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 13.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



KR 6 Okružní – Lipová (pohyby v křižovatce)
KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 13.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



Město Litvínov**Přehled sledovaných křižovatek:**

K7/ U Bílého sloupu-Mostecká-U Autodílen; okružní křižovatka

K8/ Podkrušnohorská-Tyrše a Fügnera; okružní křižovatka

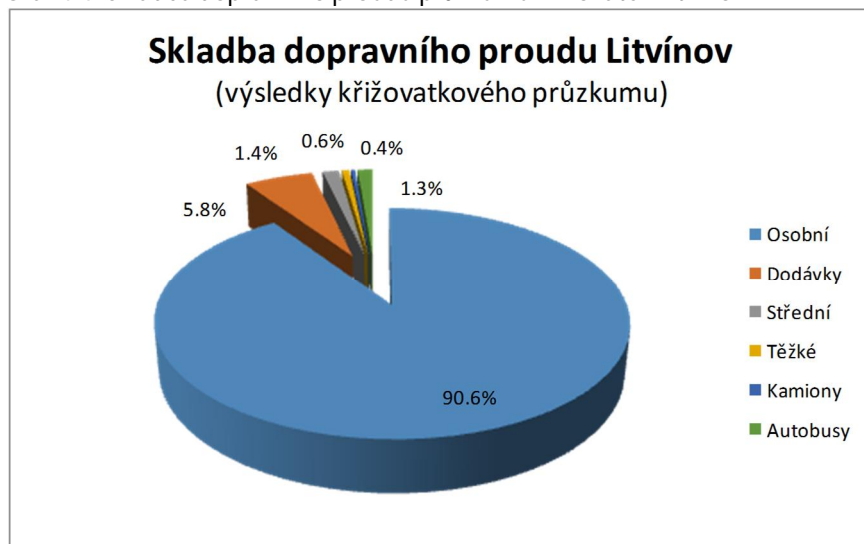
K9/ S.K. Neumanna-Jiráskova-Lomská; okružní křižovatka

Tabulka 4.8: Intenzity dopravy na sledovaných křižovatkách a profilech ve vozidlech

Litvínov								
Číslo křižovatky	Osobní	Dodávky	Střední	Těžké	Kamiony	Autobusy	Celkem	Celkem
KR7	5855	274	77	47	17	85	6355	15188
KR8	5978	436	82	29	14	126	6665	15929
KR9	5076	369	98	44	36	26	5649	13501
Celkem	16909	1079	257	120	67	237	18669	44619

Ve sloupcích „Celkem“ a „Celkem 24h“ jsou uvedeny součty vozidel na vjezdech do křižovatky za 6 hodin průzkumu, resp. za 24 hodin běžného pracovního dne. Hodnoty za 24 hodin byly odvozeny dle TP 189 za pomoci přepočítacího koeficientu 2,39, který odpovídá průměru za silnice I., II., III. třídy a MK. Jedná se o předběžná data, která budou zpřesněna podle místních podmínek.

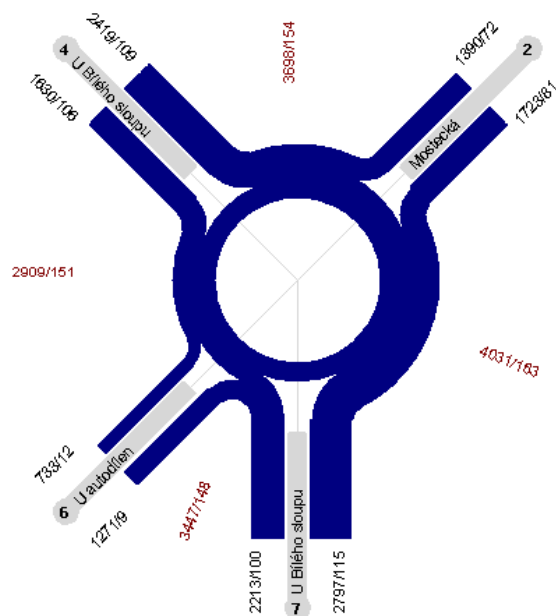
Graf 4.4: Skladba dopravního proudu průzkumu křižovatek Litvínov



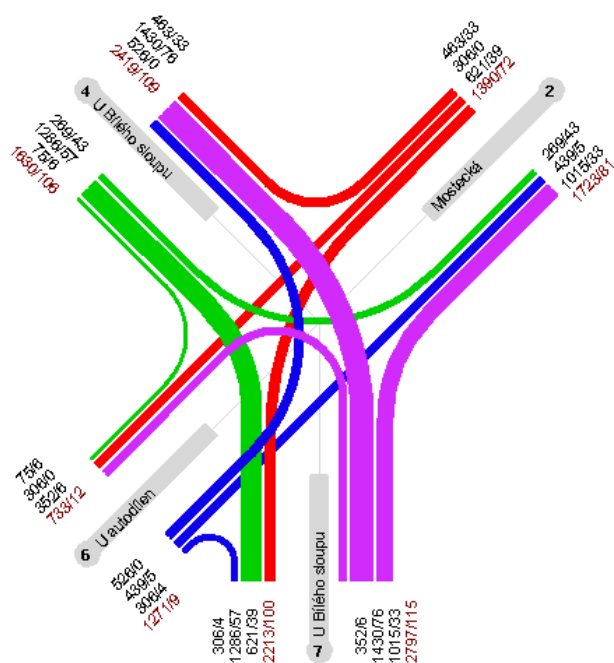
Kartogramy křižovatek

K7/ U Bílého sloupu-Mostecká-U Autodílen; okružní křižovatka

KR 7 U autodílen – Mostecká
KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 6.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

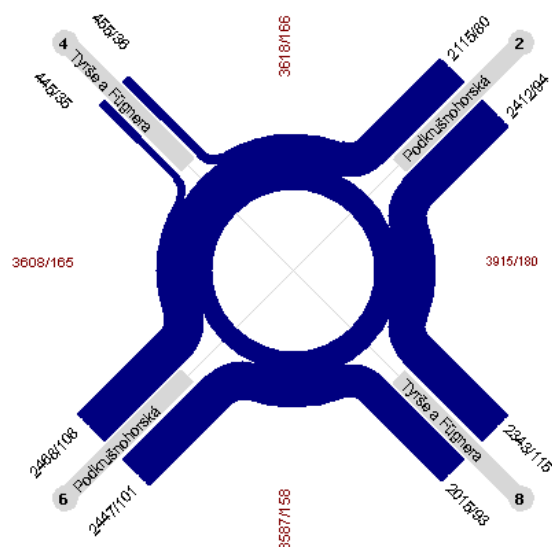


KR 7 U autodílen – Mostecká (pohyby v křižovatce)
KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 6.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

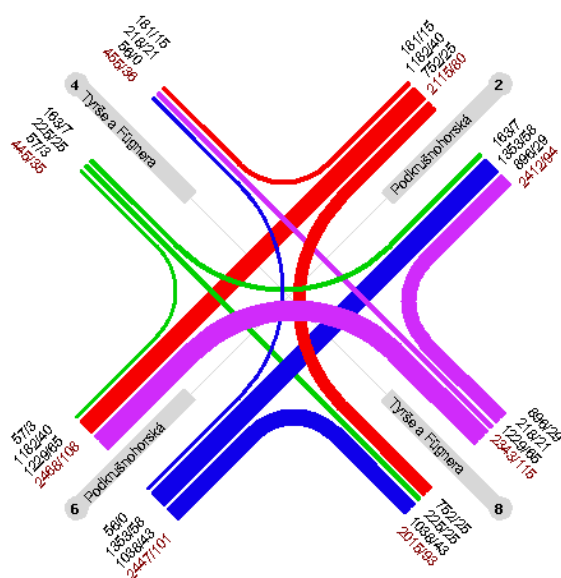


K8/ Podkrušnohorská-Tyrše a Fügnera; okružní křižovatka

KR 8 Podkrušnohorská – Tyrše a Fügnera
 KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 11.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



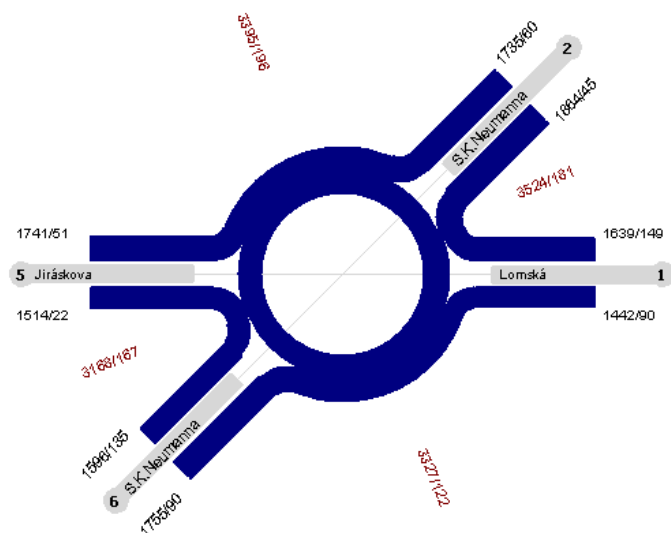
KR 8 Podkrušnohorská – Tyrše a Fügnera (pohyby v křižovatce)
 KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 11.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



K9/ S.K. Neumanna-Jiráskova-Lomská; okružní křižovatka

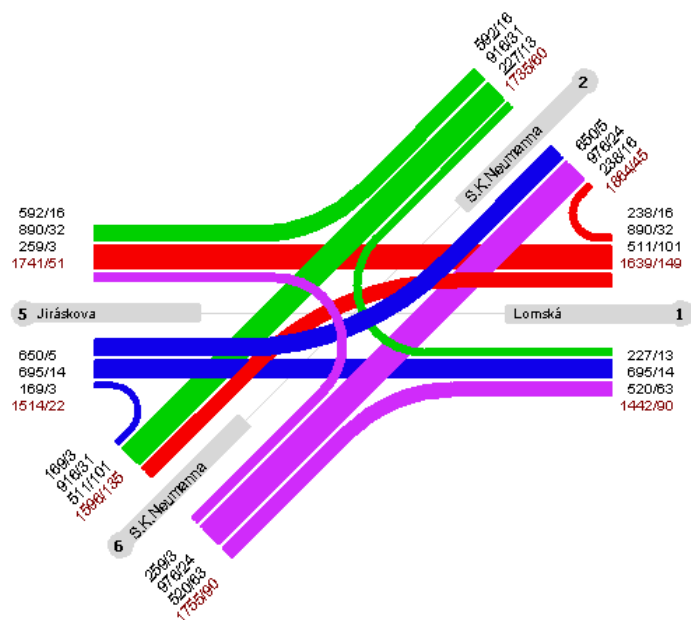
KR 9 Jiráskova – Lomská

KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 12.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



KR 9 Jiráskova – Lomská (pohyby v křižovatce)

KARTOGRAM ZA 6 HODIN (7:00-10:00 A 14:00-17:00 HOD) DNE 12.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

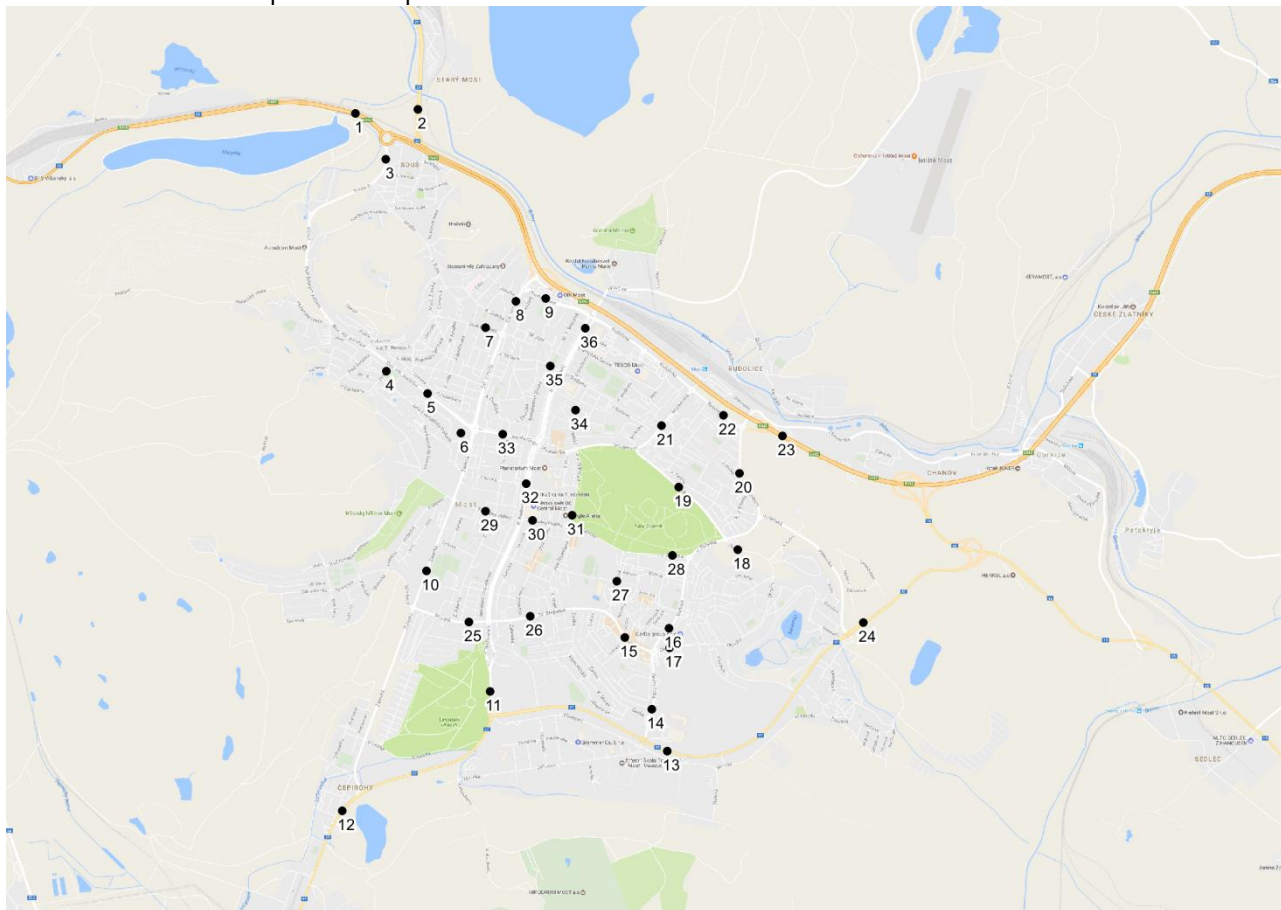


4.4 PRŮZKUM SILNIČNÍ DOPRAVY PROFILOVÝ

Město Most

Rozsáhlý dopravní průzkum na komunikační síti města Mostu se uskutečnil ve středu 30. 9. 2015. Na území města Mostu bylo sledováno celkem 36 profilů, průzkum byl proveden v období 13-17 hodin. Údaje za 24 hodin a RPDI byly přepočteny dle TP 189.

Obrázek 4.5: Stanoviště profilového průzkumu na území města Mostu 09/2015



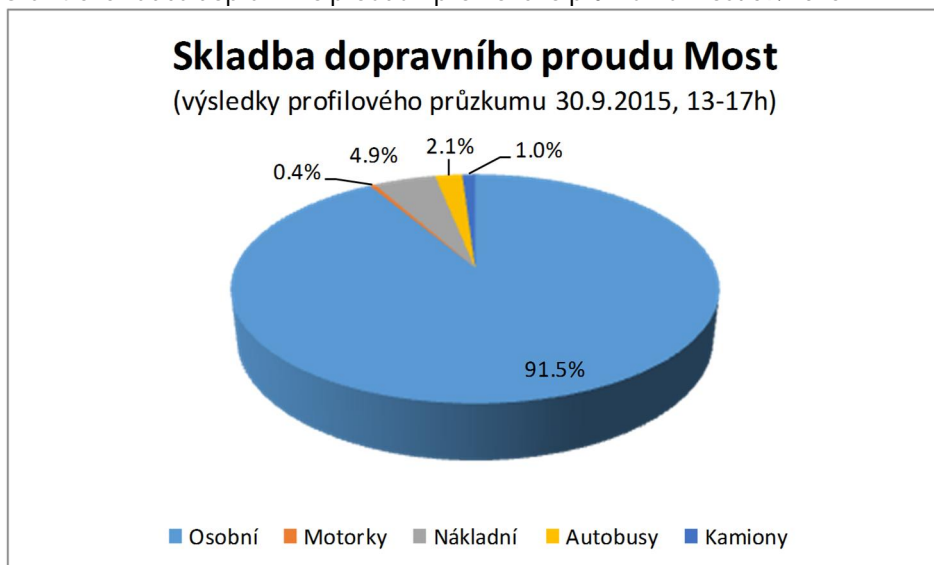
Tabulka 4.9: Intenzita dopravy a skladba vozidel na stanovištích profilového průzkumu města Mostu 09/2015

Profil	Osobní	Motoroky	Nákladní	Autobusy	Kamiony	Suma 4h	Celkem 24h	RPDI 24h
1	3356	12	354	27	224	3973	14073	12734
2	4628	29	430	15	134	5236	17870	15894
3	795	3	40	31	0	869	2925	2526
4	501	1	25	73	0	600	2035	1731
5	1937	7	58	64	0	2066	6940	6008
6	992	6	30	67	0	1095	3687	3173
7	1495	15	63	31	1	1605	5387	4662
8	5233	32	184	3	1	5453	18269	15883
9	3566	22	87	14	11	3700	12391	10773
10	3156	19	218	9	2	3404	11449	9920
11	2274	13	237	107	2	2633	8915	7654
13	2268	10	406	5	116	2805	9685	8480
14	4102	15	144	17	11	4289	14385	12502
15	3038	9	199	171	0	3417	11538	9928
16	3270	6	152	111	1	3540	11915	10303
17	1408	4	110	30	2	1554	5242	4528
18	762	2	19	29	0	812	2728	2361
19	1370	5	45	65	0	1485	4995	4312
20	3559	14	322	146	2	4043	13668	11762
21	1842	14	92	97	0	2045	6888	5931
22	3273	17	50	195	5	3540	11899	10265
23	5890	22	343	33	391	6679	23539	21485
24	2630	9	233	6	119	2997	10247	9103
25	2261	15	24	9	0	2309	7717	6720
26	2655	9	82	48	0	2794	9374	8135
27	1754	11	91	116	0	1972	6651	5717
28	2504	4	34	36	0	2578	8632	7510
29	2644	5	84	36	0	2769	9289	8070
30	4367	15	132	160	0	4674	15704	13588
31	3775	10	123	7	0	3915	13122	11418
32	2395	17	193	244	1	2850	9662	8247
33	2228	17	29	135	0	2409	8091	6978
34	2141	3	121	0	0	2265	7610	6611
35	1509	3	33	14	0	1559	5222	4543
36	2300	21	169	7	4	2501	8413	7282
Suma	91878	416	4956	2158	1027	100435	340157	296737

Poznámka: Profil 12 nebyl do přehledu zahrnut, důvodem je skutečnost, že data byla pořízena v sobotu 17. 10. 2015, což výsledné údaje zkresluje

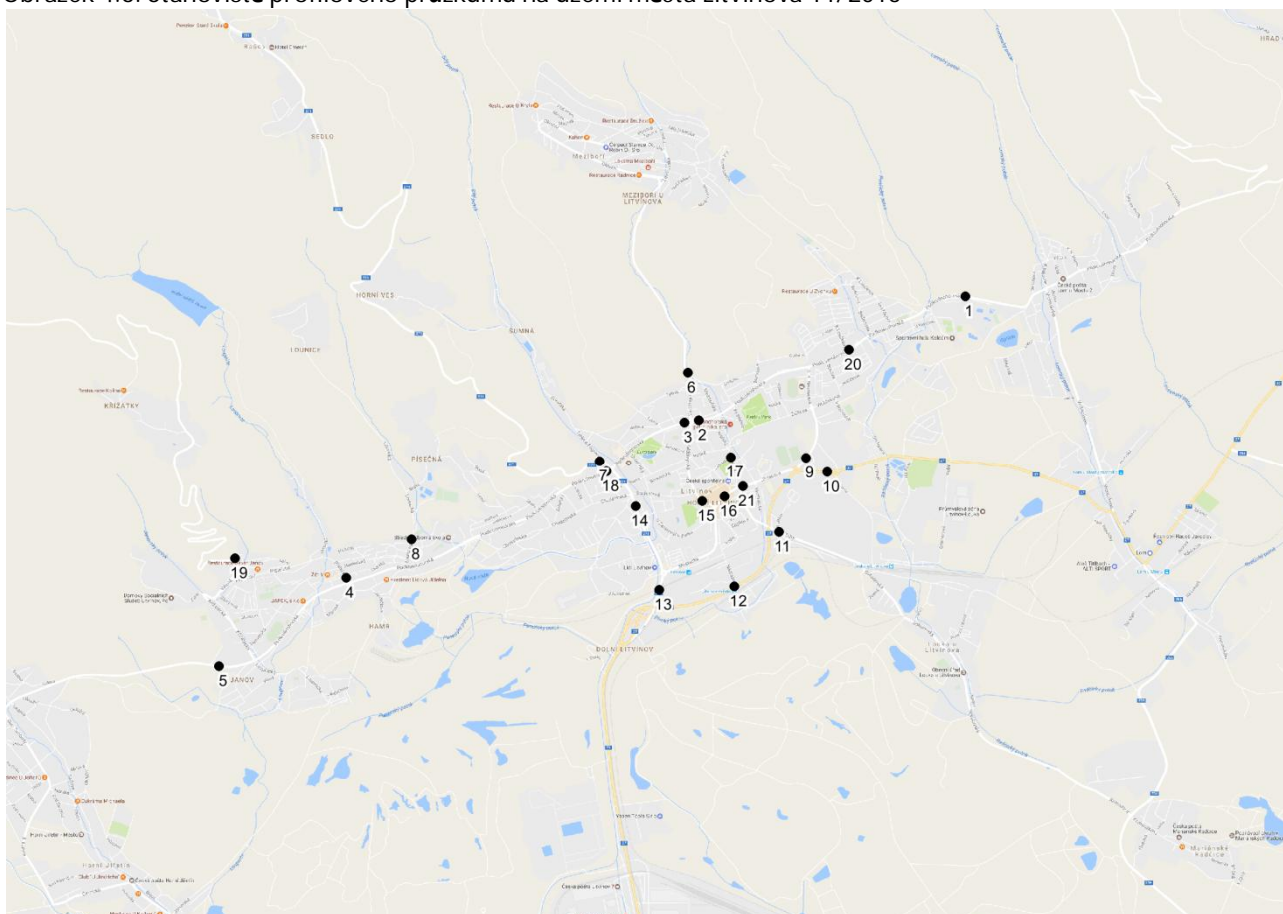
Pro hodnocení výkonnosti základního komunikačního systému a modelování dopravy bude použit sloupec „Celkem 24 h“, který reprezentuje reálné dopravní zatížení ve sledovaném pracovním dni 30. 9. 2015 a aktuální dopravní situaci. Sloupec „RPDI 24 h“ představuje průměrné roční intenzity dopravy za 24 hodin, do kterých se promítá vliv víkendové dopravy a dopravy během prázdnin (úroveň zhruba 87 %).

Graf 4.5: Skladba dopravního proudu z profilového průzkumu Most 09/2015

**Město Litvínov**

Rozsáhlý dopravní průzkum na komunikační síti města Litvínova se uskutečnil ve středu 25. 11. 2015. Na území města Litvínova bylo sledováno celkem 21 profilů, průzkum byl proveden v období 13-17 hodin. Údaje za 24 hodin a RPDl byly přepočteny dle TP 189.

Obrázek 4.6: Stanoviště profilového průzkumu na území města Litvínova 11/2015

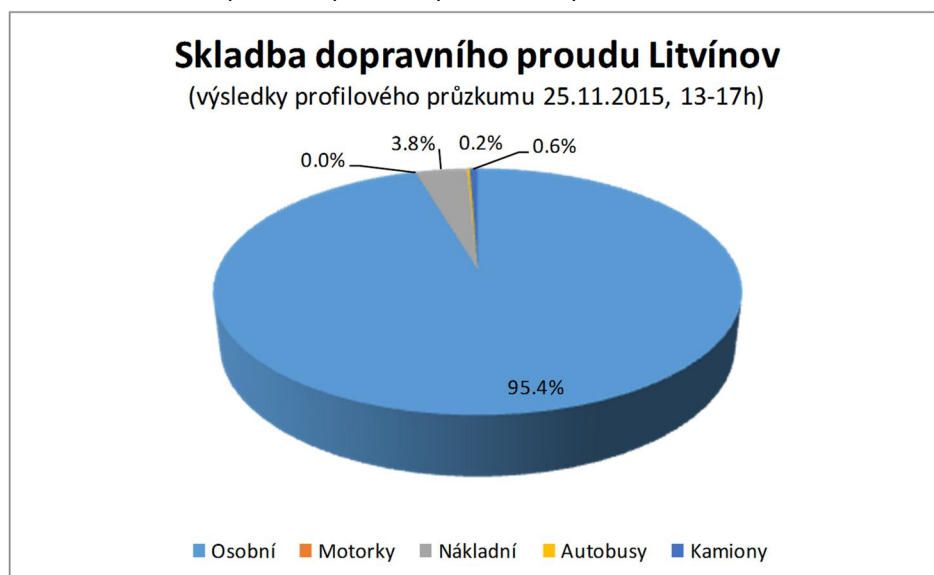


Tabulka 4.10: Intenzita dopravy a skladba vozidel na stanovištích profilového průzkumu města Litvínova 11/2015

Litvínov_profilový průzkum 25.11.2015, období 13-17h								
Profil	Osobní	Motorky	Nákladní	Autobusy	Kamiony	Suma 4h	Celkem 24h	RPDI 24h
1	1477	0	59	2	2	1540	5168	4637
2	2763	0	50	0	11	2824	9458	8500
3	2923	0	56	0	14	2993	10027	9009
4	923	4	66	2	0	995	3347	3032
5	777	1	9	0	6	793	2655	2394
6	2103	0	9	0	5	2117	7078	6372
7	271	0	13	0	0	284	921	937
8	83	0	2	0	2	87	292	261
9	2116	0	134	5	32	2287	7710	6892
10	1685	0	81	0	21	1787	6057	6020
11	667	0	27	0	2	696	2337	2096
12	1496	0	182	25	30	1733	5938	5787
13	3068	0	106	10	35	3219	10443	10620
14	2819	0	74	0	38	2931	9497	9677
15	1960	0	18	0	7	1985	6640	5973
16	2272	0	31	0	9	2312	7739	6959
17	1263	0	60	0	0	1323	4442	3984
18	2527	0	132	0	5	2664	8952	8023
19	39	0	3	0	0	42	141	126
20	2901	0	230	2	3	3136	10566	9449
21	2550	0	118	21	0	2689	9034	8102
Suma	36683	5	1460	67	222	38437	128442	118850

Pro hodnocení výkonnosti základního komunikačního systému a modelování dopravy bude použit sloupec „Celkem 24 h“, který reprezentuje reálné dopravní zatížení ve sledovaném pracovním dni 25. 11. 2015 a aktuální dopravní situaci. Sloupec „RPDI 24 h“ představuje průměrné roční intenzity dopravy za 24 hodin, do kterých se promítá vliv víkendové dopravy a dopravy během prázdnin (úroveň zhruba 92 %).

Graf 4.6: Skladba dopravního proudu z profilového průzkumu Litvínov 11/2015



4.5 PRŮZKUM INTENZIT CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Dle zadání budou průzkumy cyklistické a pěší dopravy provedeny na 20 profilech, které budou upřesněny objednatel. Dopravní průzkum bude proveden v trvání 16 hodin, v době 5:00-21:00 hod. běžného pracovního dne. Dopravní průzkum se uskuteční na jaře 2017, stanoviště budou definovány podle navržené základní sítě tras cyklistické dopravy.

Postup prací u řešení cyklistické dopravy (týká se i pěší dopravy) je tedy odlišný od postupu u ostatních druhů dopravy. V rámci návrhové části bude zpracována základní kostra, na které budou definovány konkrétní problémy v území a způsoby jejich řešení. Jedná se o přehlednější a srozumitelnější přístup, protože na navržené ucelené síti tras bude zřejmé, které úseky a lokality vyhovují a v jakém uspořádání mají být trasy řešeny.

Analytická část se proto přednostně zaměřila na sběr podkladů, informací a dat o cyklistické dopravě a nehodovosti cyklistů.

4.6 PRŮZKUM INTENZIT PĚŠÍ DOPRAVY

Průzkumy pěší dopravy dle zadání a posouzení závad a kolizí na hlavních pěších trasách bude proveden v rámci návrhové části. Analytická část se proto přednostně zaměřila na sběr podkladů, informací a dat o pěší dopravě a nehodovosti chodců.

Postup prací u pěší dopravy (platí také u cyklistické dopravy) je proto odlišný od ostatních druhů dopravy. V rámci návrhové části bude zpracována základní síť pěších tras, budou definovány konkrétní problémy v území a způsoby jejich řešení. Jedná se o přehlednější postup, protože na navrhované ucelené síti bude zřejmé, které úseky a lokality vyhovují, vyhovují s úpravami nebo nevyhovují.

4.7 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY

Statická doprava (doprava v klidu) je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy ve městech. Vyznačuje se významnou prostorovou náročností a má nezastupitelnou roli při komplexním řešení zajištění mobility. Jako služba nabídkového charakteru, kterou je nezbytné významně organizovat, se postupně stává zásadním problémem měst.

V podmínkách statutárního města Mostu a města Litvínova byly průzkumy statické dopravy zaměřeny na:

- a) odstavování vozidel ve vícepodlažní bytové zástavbě
- b) parkování vozidel v oblasti centra města a přilehlého okolí.

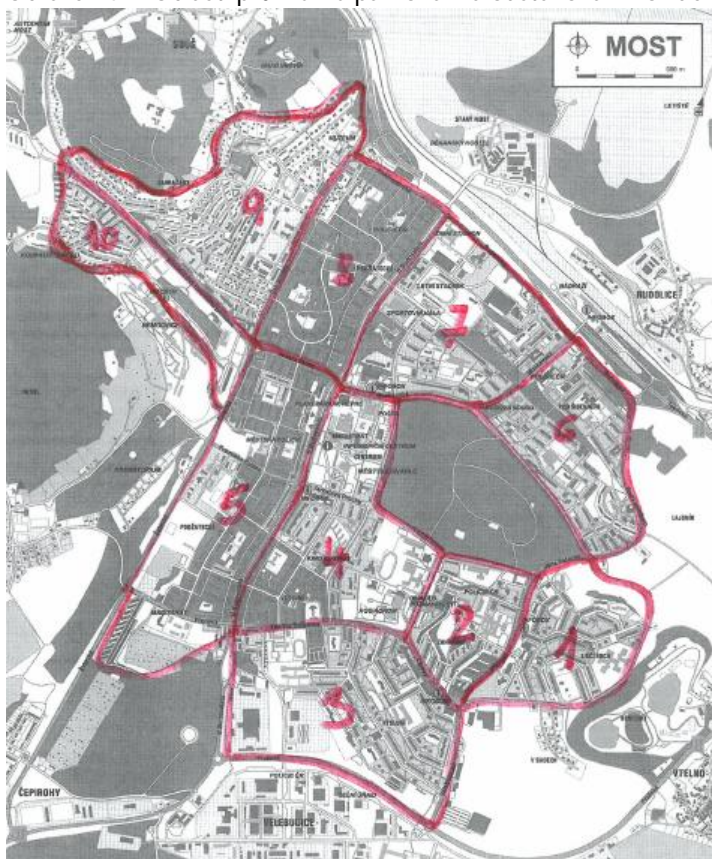
4.7.1 PRŮZKUM VÍCEPDLAŽNÍ BYTOVÉ ZÁSTAVBY

Z obecného pohledu bilance musí být nabídka a poptávka v rovnováze. Otázkou však je v jakém rozsahu odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle znění §25 odstavec 3) je stání a zastavení dovoleno za uvedených podmínek – „Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy“. Toto ustanovení garantuje dopravní dostupnost vozidel HZS, resp. vozidel IZS obecně.

Město Most

Pro potřeby hodnocení území s vícepodlažní bytovou zástavbou ve městě Most byl převzat dokument města, ve kterém jsou doloženy výsledky průzkumu statické dopravy ve vybraném území dne 16. 11. 2015 v době 17-20 hodin. Z výsledků je především zřetelný počet vozidel odstavených v rozporu s legislativou. Tento průzkum se uskutečnil v celkem 10 oblastech města Mostu podle doloženého obrázku.

Obrázek 4.7: Oblasti průzkumu parkování a odstavování vozidel na území města Mostu, 11/2015



Tabulka 4.11: Vymezení území průzkumu statické dopravy ve městě Most

Parkování Most_oblasti průzkumu	
Oblast	Vymezení území
1	Liščí vrch
2	Skřivánčí vrch-Zahradní
3	Výsluní
4	Obránců míru, Most střed
5	Fibichova, Pod nemocnicí
6	Pod Šibeníkem
7	U Stadionu
8	Podžatecká
9	Zahražany, Pod Širokým vrchem
10	Nemocnice, U koupaliště

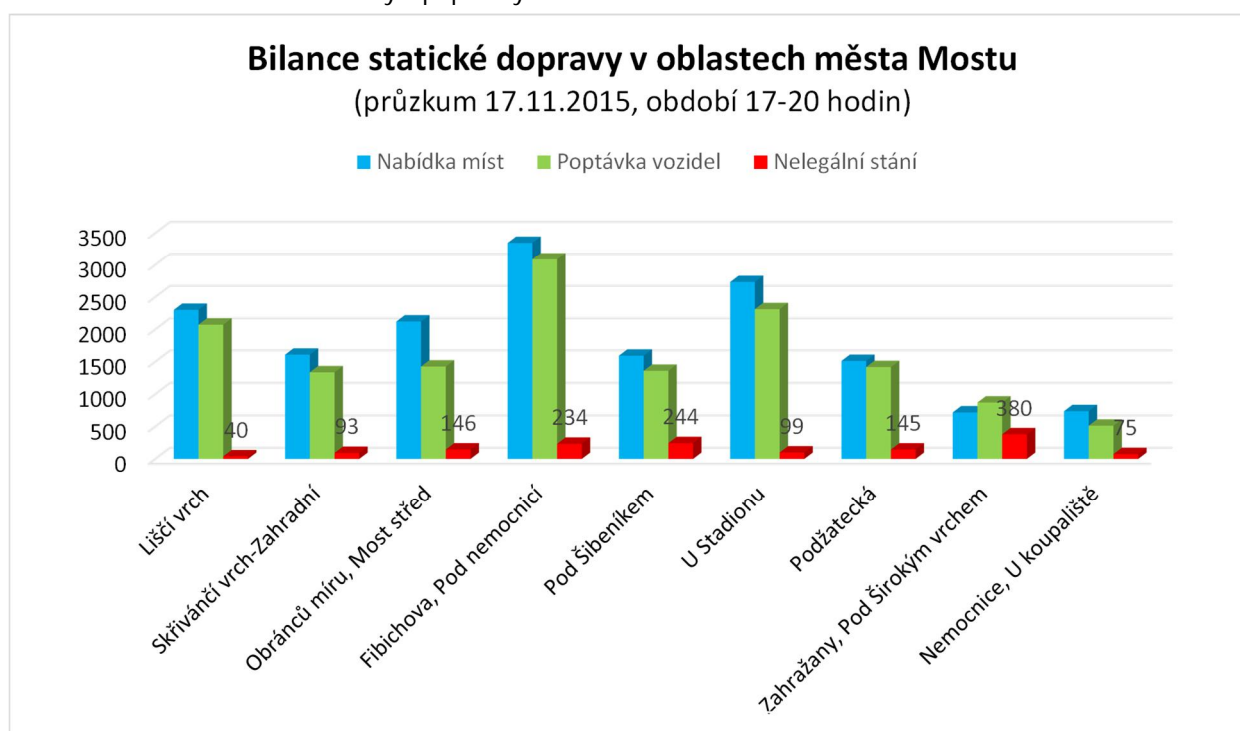
Souhrnná poptávka dosáhla 16 673 zaparkovaných a odstavených vozidel ve sledovaných oblastech 1 až 10. Z celkové poptávky bylo evidováno 1 813 vozidel zaparkovaných a odstavených v rozporu s legislativou, což představuje zhruba 11% vozidel. Z těchto vozidel výrazně převažuje stání na komunikacích, kde je dovolen obousměrný provoz.

Celková nabídka ve sledovaných oblastech činila 19 476 stání, z nichž 3 548 stání bylo zařazeno mezi soukromé, veřejně nepřístupné. Příkladem takového parkoviště zpoplatněné parkoviště U Parku s kapacitou 135 stání. Výsledná bilance představuje využití nabídky přibližně 86%, přičemž kladná bilance 2803 míst je o 990 míst vyšší než počet vozidel zaparkovaných a odstavených v rozporu s legislativou. Výsledné hodnocení odstavování vozidel (večerní období) je značně zkreslené nabídkou míst v centru města Mostu.

Tabulka 4.12: Souhrnná bilance nabídky a poptávky v oblastech města Mostu

Parkování Most_oblasti průzkumu				
Oblast	Vymezení území	Nabídka	Poptávka	Nelegální
1	Liščí vrch	2301	2072	40
2	Skřivánčí vrch-Zahradní	1609	1337	93
3	Výsluní	2807	2278	357
4	Obránců míru, Most střed	2121	1426	146
5	Fibichova, Pod nemocnicí	3346	3086	234
6	Pod Šibeníkem	1593	1360	244
7	U Stadionu	2732	2312	99
8	Podžatecká	1512	1418	145
9	Zahražany, Pod Širokým vrchem	718	871	380
10	Nemocnice, U koupaliště	737	513	75
	Celkem oblasti	19476	16673	1813

Graf 4.7: Souhrnná bilance nabídky a poptávky v oblastech města Mostu



Poznámka: Pro další analýzy a hodnocení dopravní situace v oblastech s vícepodlažní zástavbou byly vypuštěny oblasti 4, část Most střed a oblasti 9, 10.

Město Litvínov

Obrázek 4.8: Oblasti průzkumu parkování a odstavování vozidel na území města Litvínova, 12/2011

Parkování na území města Litvínova

Rozdělení města Litvínova na zájmové oblasti



Výchozí podkladem byl dokument „Parkování na území města Litvínova“ z prosince 2011. Z této dokumentace byly převzaty následující základní informace. Celkem bylo na území města Litvínova sledováno 12 územních oblastí – 5 oblastí sídlišť, 3 oblasti historického území, 3 oblasti rodinné zástavby a 1 oblast ostatní. Na celém území dohromady byla odvozena nabídka 6 675 míst. Poptávka „v noci“ byla stanovena v objemu 3 917 vozidel, z této poptávky bylo 192 vozidel zaparkováno a odstaveno v rozporu s legislativou. Pro další analýzy a hodnocení obytných oblastí bylo vybráno následujících 5 oblastí – oblast sídliště Janov a Hamr, oblast sídliště Korda II a Tylova, oblast sídliště Korda I, oblast historického území Litvínov-střed a oblast sídliště U Stadionu.

4.7.2 PRŮZKUM ÚZEMÍ CENTRA MĚSTA

Průzkum statické dopravy v centru měst Mostu a Litvínova se uskutečnil dne 22. 11. 2016 v časovém rozsahu 5-20 hodin. Z důvodu stanovení objemů zákaznických (poptávkových) skupin statické dopravy byl průzkum proveden záznamem registračních značek (RZ) vozidel (dříve SPZ, státní poznávací značka). Registrační značky byly zaznamenávány v hodinových intervalech.

Vozidla byla rozdělena do 2 skupin:

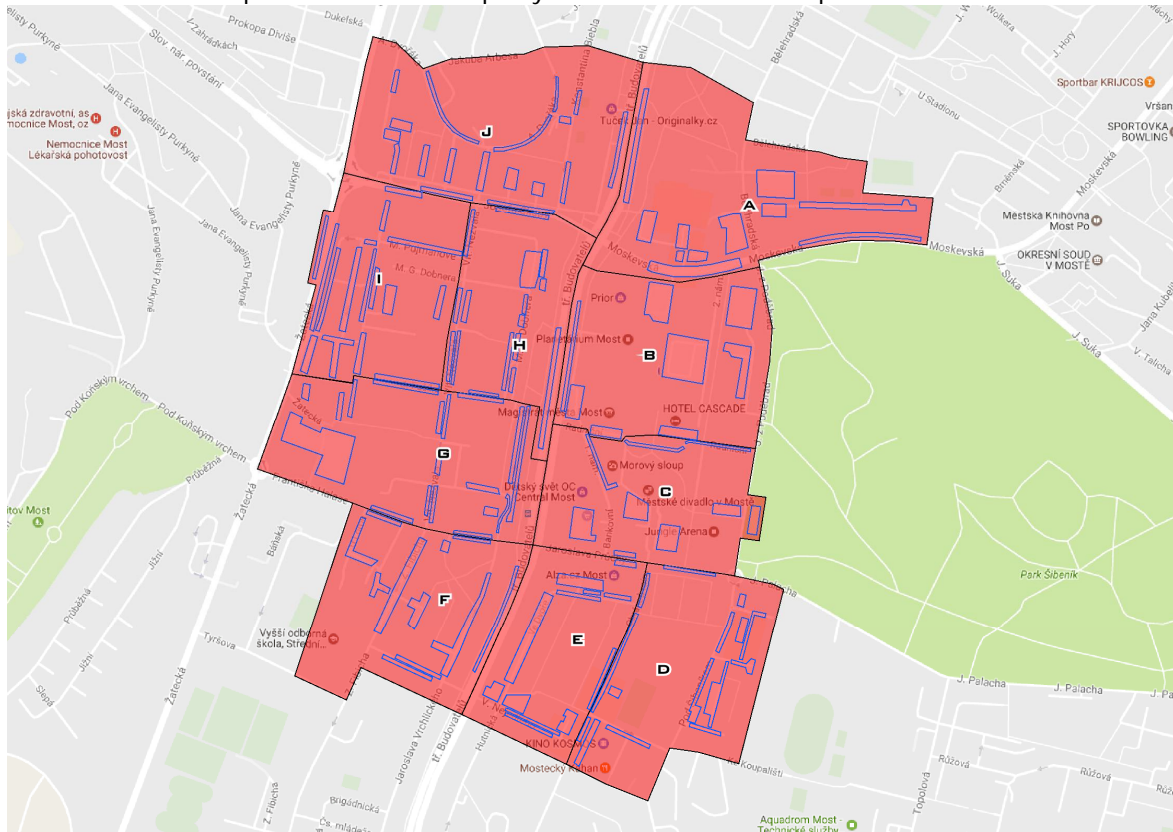
- osobní vozidla, včetně dodávek
- nákladní vozidla bez dalšího dělení.

Dle zadávací dokumentace bylo vymezeno území pro sledování statické dopravy, jedná se o vlastní oblasti center měst Mostu a Litvínova a bezprostředního přiléhajícího okolí do vzdálenosti cca 600 m od centra.

Město Most

Vymezené území bylo rozděleno na celkem 10 samostatných oblastí, ve kterých se uskutečnil dopravní průzkum. Následující obrázek dokládá vymezené území průzkumu, resp. oblasti A až J.

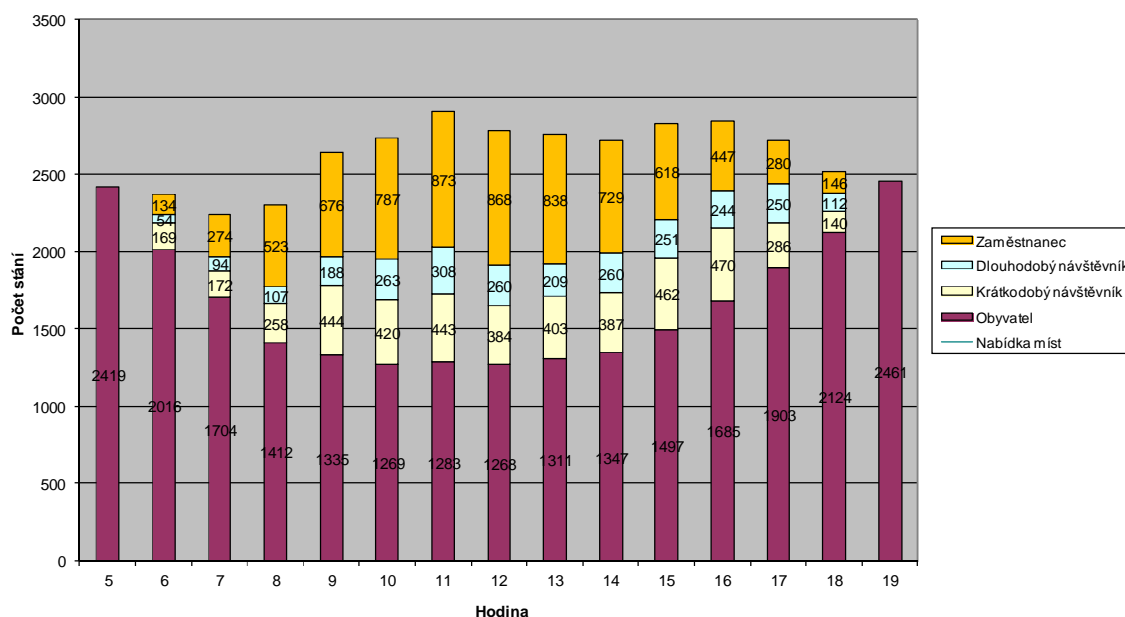
Obrázek 4.9: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru města Mostu a přilehlém okolí



Z následujícího grafu lze odvodit, že výrazně převládá dlouhodobé parkování (obyvatel, zaměstnanec). Z celkové maximální poptávky 2 907 vozidel v 11 hodin tvoří tyto zákaznické skupiny podíl zhruba 74 %, přičemž na skupinu obyvatel připadá kolem 44 %. Průměrná doba parkování činí cca 3,9 hodin, ta odpovídá dlouhodobému parkování. Celkem bylo provedeno 39 265 záznamů při zjištěných 10 163 jedinečných RZ.

Graf 4.8: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem – město Most

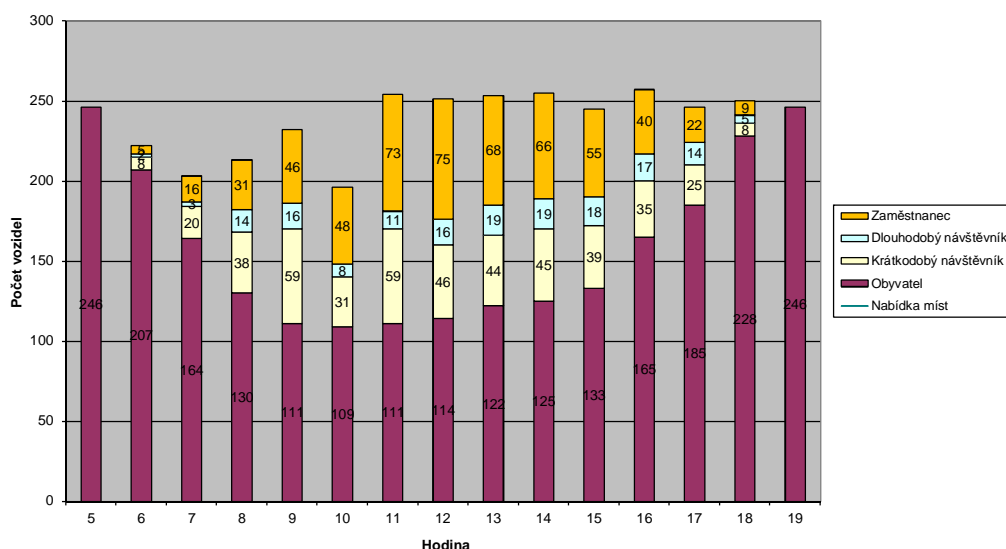
VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ - OBLASTI MĚSTA MOSTU CELKEM



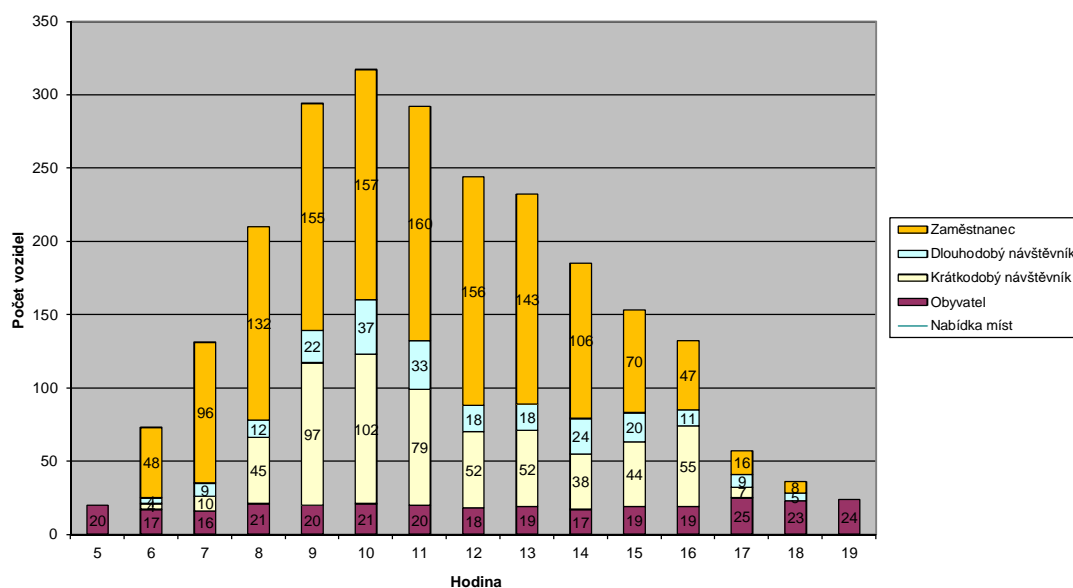
Následné grafy znázorňují zcela rozdílné prostředí statické dopravy ve vymezené oblasti centra města Mostu. Oblast A představuje rezidentní oblast, kde je zřetelná výrazná zastupitelnost uživatelských skupin. V takovém režimu se obvykle vyskytuje problém v obsazení míst v době návratů vozidel rezidentů a z tohoto důvodu je vhodná vyšší ochrana bydlicích. Maximální poptávka 257 vozidel v 16 hodin je dominantně tvořena zákaznickou skupinou obyvatel s podílem zhruba 64 %. Průměrná doba parkování činí cca 3,8 hodin, což také odpovídá dlouhodobému parkování.

V případě oblasti B je podíl rezidentních zákazníků minoritní, avšak i zde je vhodná jejich výraznější ochrana. Oblast představuje kombinaci krátkodobého parkování a parkování zaměstnanců. Vzhledem k tomu, že se jedná o centrum města, bude uživatelská skupina zaměstnanec reprezentována vyhrazenými stáními zde sídlících institucí jako např. Magistrát města Mostu. Maximální poptávka 317 vozidel v 10 hodin je tvořena především zákaznickou skupinou zaměstnanec s podílem zhruba 50 %. Průměrná doba parkování činí cca 2,7 hodin, je zde znát vliv krátkodobého parkování návštěvníků.

Graf 4.9: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, Most – oblast A
VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ - OBLAST A



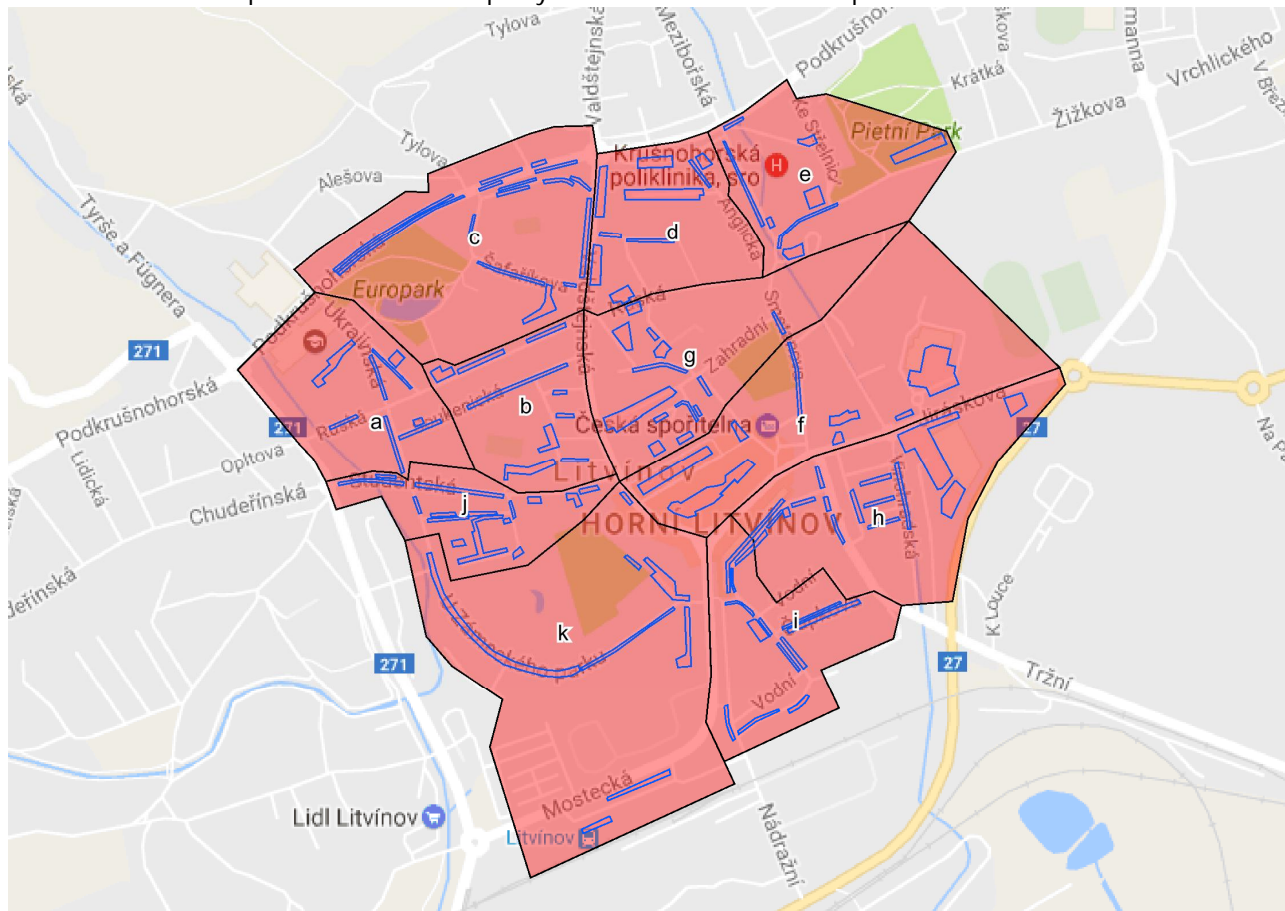
Graf 4.10: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, Most – oblast B
VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ - OBLAST B



Město Litvínov

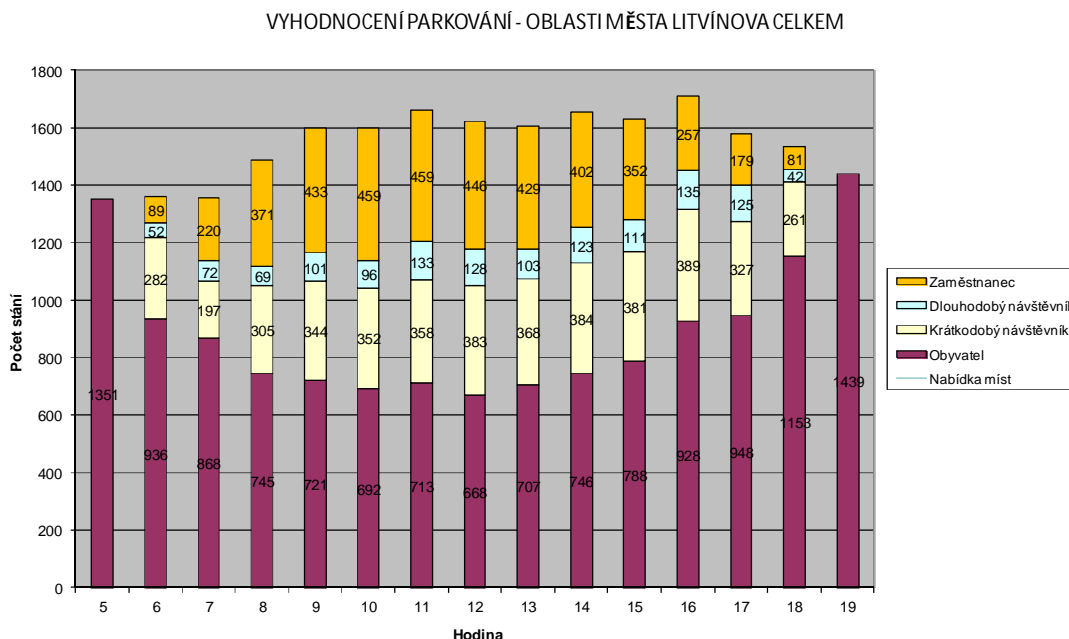
Vymezené území bylo rozděleno na celkem 5 samostatných oblastí, ve kterých se uskutečnil dopravní průzkum. Následující obrázek dokládá vymezené území průzkumu, resp. oblasti A až E.

Obrázek 4.10: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru města Litvínova a přilehlém okolí



Z následujícího grafu lze odvodit, že výrazně poptávka v průběhu dne je přibližně rovnoměrně rozdělena do 3 zákaznických skupin. Z celkové maximální poptávky 1 709 vozidel v 16 hodin tvoří skupina obyvatel podíl zhruba 39 %, skupina krátkodobý a dlouhodobý návštěvník cca 32 % a na skupinu zaměstnanec připadá kolem 29 %. Kolem poledne je celková poptávka přibližně rozdělena na 1/3. Průměrná doba parkování činí cca 3,3 hodin, ta odpovídá spíše dlouhodobému parkování, nicméně jsou zde znát prvky krátkodobého parkování jako např. v obchodních centrech nebo poliklinice. Celkem bylo provedeno 23 234 záznamů při zjištěných 7 111 jedinečných RZ.

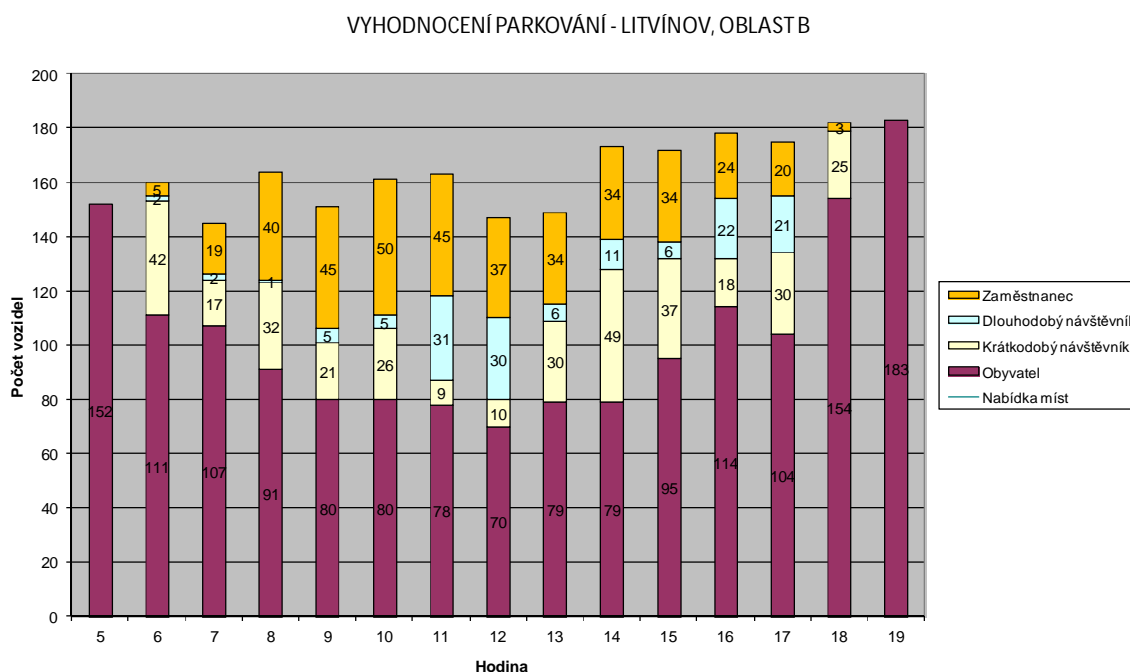
Graf 4.11: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území města Litvínova



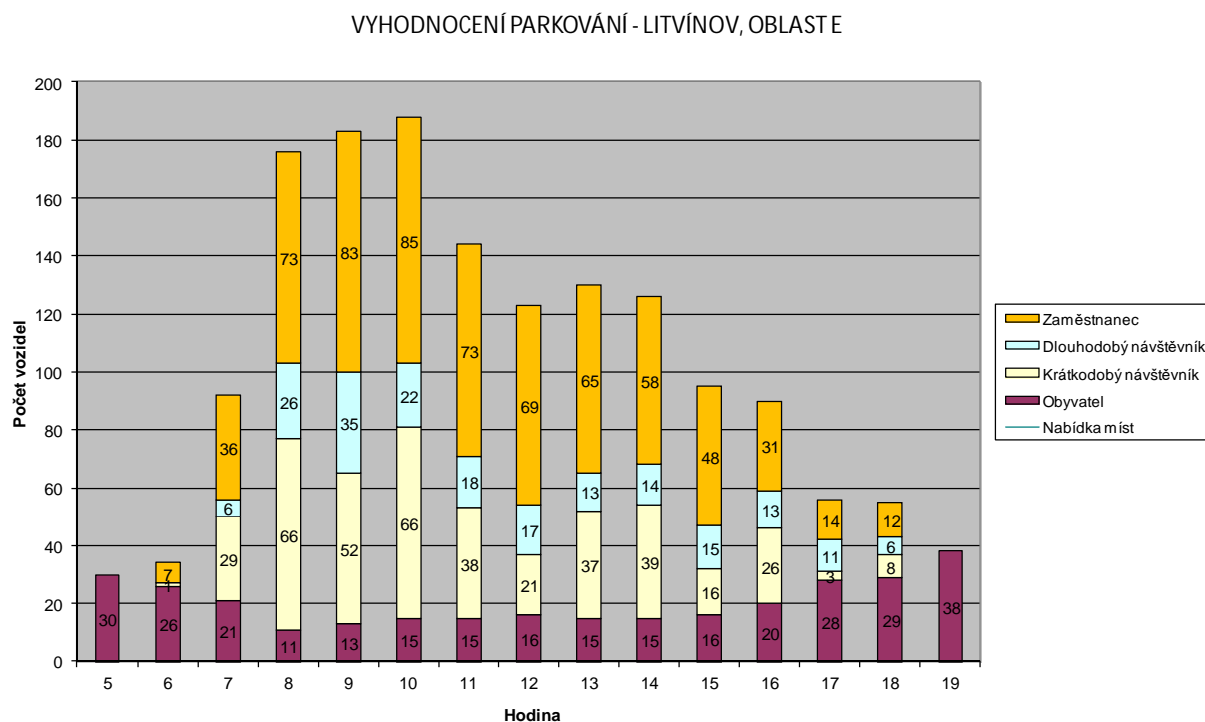
Následné grafy znázorňují zcela rozdílné prostředí statické dopravy ve vymezené oblasti centra města Litvínova. Oblast B představuje rezidentní oblast v sousedství centra města, kde je zřetelná výrazná zastupitelnost uživatelských skupin. V takovém režimu se obvykle vyskytuje problém v obsazení míst v době návratů vozidel rezidentů a z tohoto důvodu je vhodná vyšší ochrana bydlicích. Například poptávka 178 vozidel v 16 hodin je dominantně tvořena zákaznickou skupinou obyvatel s podílem zhruba 64%. Průměrná doba parkování činí cca 3,6 hodin, což také odpovídá dlouhodobému parkování.

V případě oblasti E, což je území Krušnohorské polikliniky, je podíl rezidentních zákazníků minoritní, hlavními uživatelskými skupinami jsou zaměstnanci a návštěvníci. Maximální poptávka 188 vozidel v 10 hodin dopoledne je tvořena především zákaznickou skupinou zaměstnanec s podílem zhruba 45 %. Průměrná doba parkování činí cca 2,5 hodin, je zde znát výrazný vliv krátkodobého parkování návštěvníků.

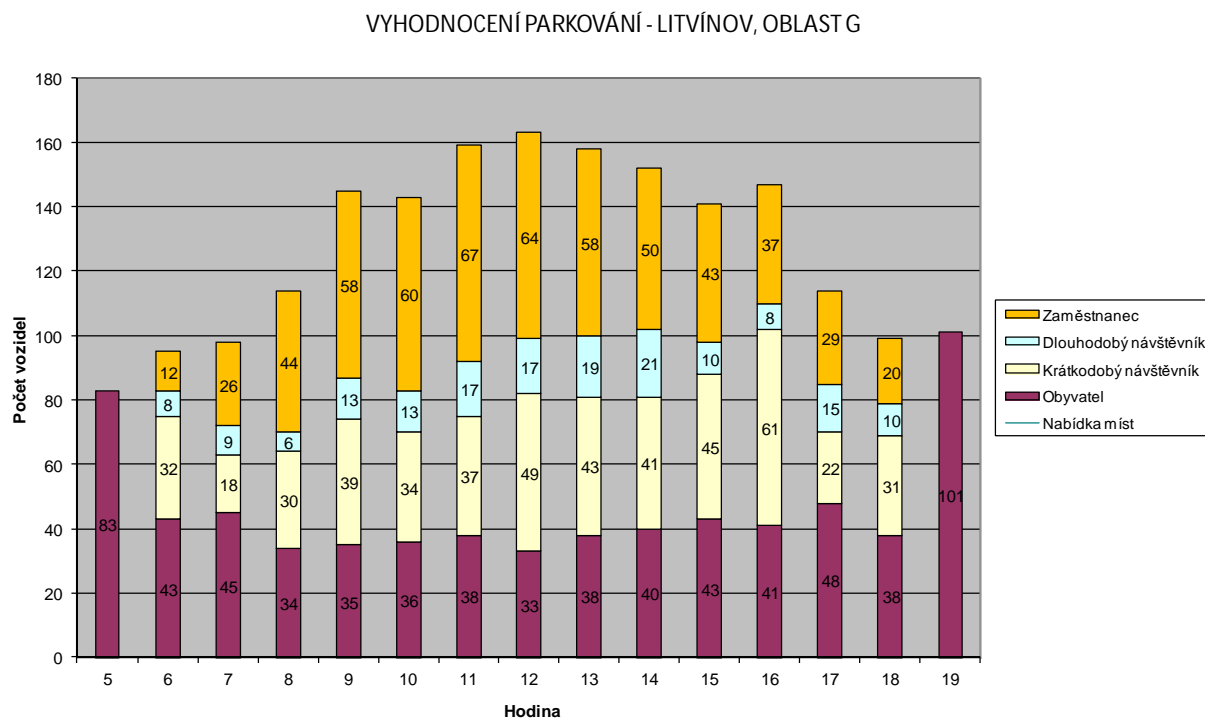
Graf 4.12: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, Litvínov – oblast B



Graf 4.13: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, Litvínov – oblast E



Další obrázek reprezentující oblast G, což je prakticky území centra města, dokládá převažující parkování zaměstnanců a návštěvníků, u maximální poptávky 163 vozidel 12 hodin tvoří zhruba 80 %. Nicméně hlavní uživatelskou skupinou jsou obyvatelé, a protože se v takovém režimu obvykle vyskytuje problém v obsazení míst v době návratů vozidel rezidentů, bude vhodná vyšší ochrana bydlicích. Průměrná doba parkování činí cca 2,7 hodin, ta odpovídá kombinaci krátkodobého parkování a parkování zaměstnanců.



5. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE

5.1 POZEMNÍ KOMUNIKACE, ZÁKOS

Základní komunikační systém

Podle ČSN 736110 Projektování místních komunikací základní komunikační systém (ZÁKOS) obce tvoří vybrané komunikace, které plní převážně dopravní funkci. Podle velikosti obce (města) to jsou komunikace funkčních skupin A-rychlostní, B-sběrné, případně vybrané C-obslužné.

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

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

Rychlostní komunikace funkční třídy A (červená barva):

- § silnice I/13, E442; ulice Teplická.

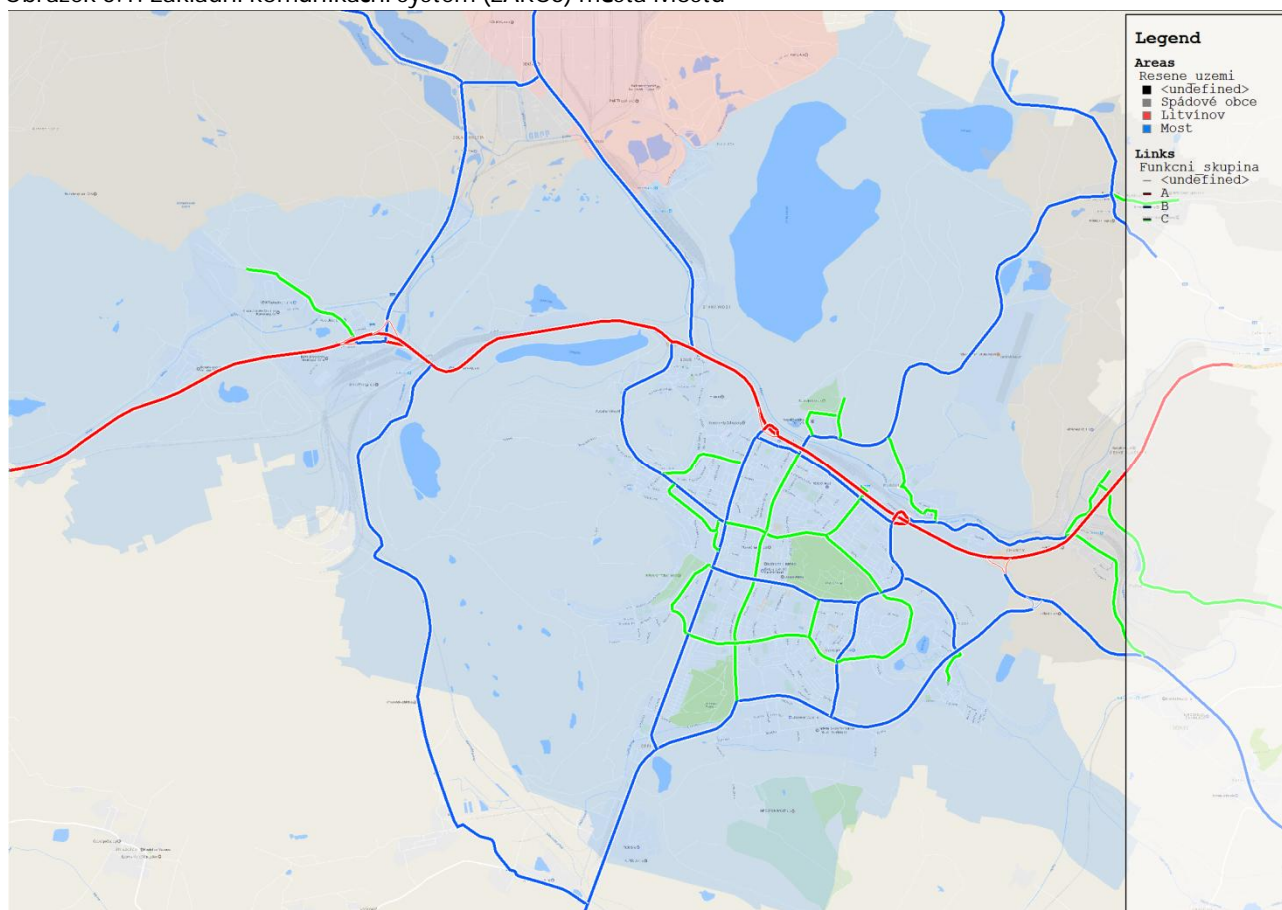
Sběrné komunikace funkční třídy B (modrá barva):

- § silnice I/15; komunikace směr Korozluky
- § silnice I/27; komunikace směr Litvínov, ulice Pražská, Čepirožská, komunikace směr Havraň
- § MK; ulice Žatecká, Čsl. armády
- § MK; ulice Slovenského národního povstání, Pod Širokým vrchem, Tvrzovasilnice
- § MK; ulice Chomutovská, Rudolická
- § MK; ulice Pod Lajsníkem, Jana Palacha, Višňová, Velebudická
- § MK; ulice Vtelenská
- § MK; ulice Františka Halase, Jaroslava Průchy, Jana Palacha
- § silnice III/2538; ulice Hřbitovní, komunikace směr Braňany
- § silnice III/2552; ulice Chanovská, komunikace směr Obrnice
- § silnice III/0272; komunikace směr Dolní Jiřetín, MK ulice Třebušická
- § silnice III/01314; komunikace propojující silnice I/13 a I/27 přes Bylany
- § silnice II/256; komunikace mezi obcemi Braňany a Mariánské Radčice.

Obslužné komunikace funkční třídy C (zelená barva):

- § MK; ulice třída Budovatelů
- § MK; ulice Josefa Skupy, Moskevská, Nádražní
- § MK; ulice Josefa Suka, Okružní
- § MK; ulice Lipová, Topolová, Zdeňka Štěpánka, Pionýrů
- § MK; ulice Jana Opletala, alej Boženy Němcové
- § MK; ulice J. E. Purkyně
- § MK; ulice Kostelní, Hřbitovní
- § MK; ulice Ke Skále, Školní
- § MK; ulice Mostecká, směr Vtelno
- § MK; ulice Sportovní, Pod Koňským vrchem, Průběžná
- § MK; ulice Třebušická, Dřínovská.

Obrázek 5.1: Základní komunikační systém (ZÁKOS) města Mostu



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

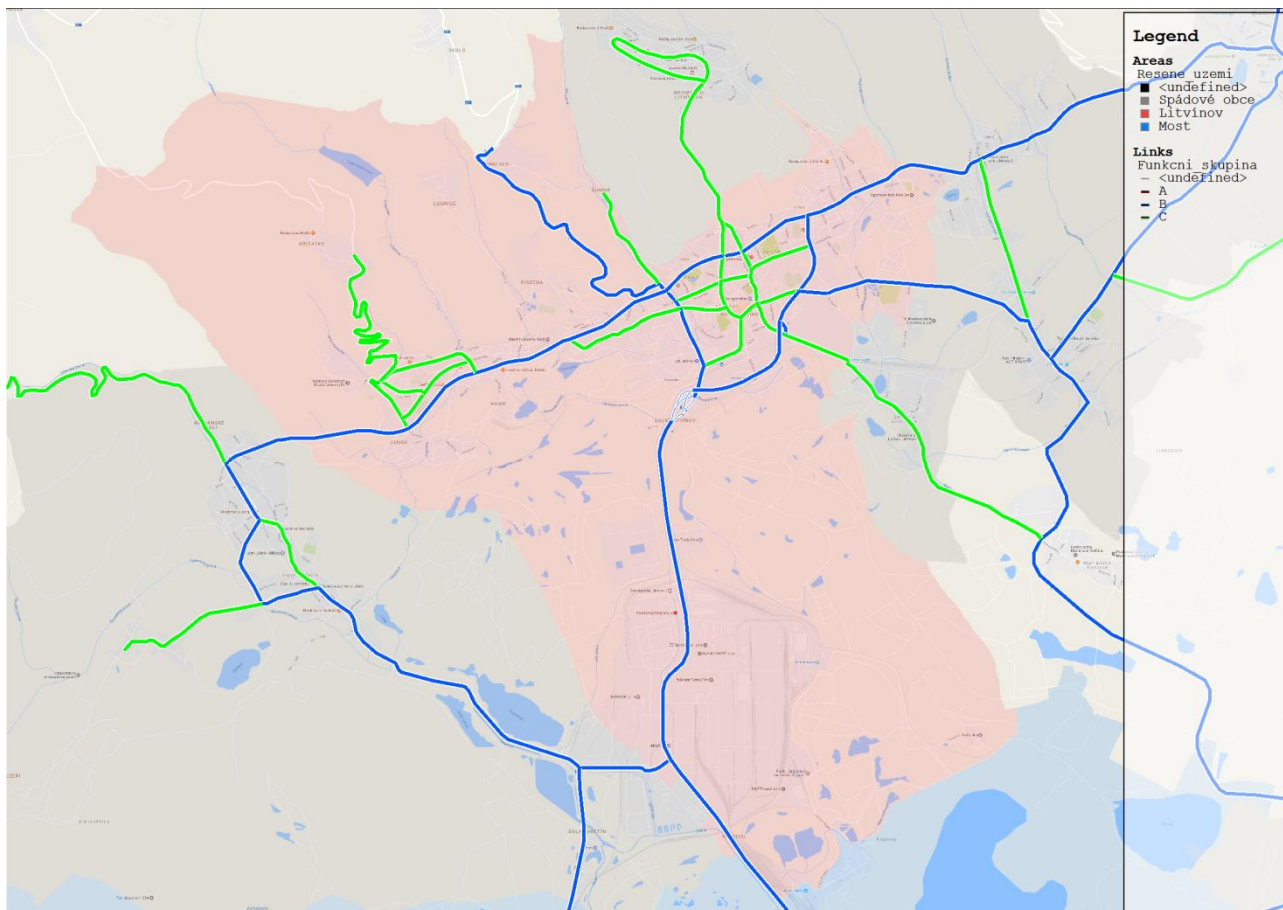
Sběrné komunikace funkční třídy B (modrá barva):

- § silnice I/27; komunikace směr Most, ulice Lomská směr Lom
- § silnice II/271; ulice U Bílého sloupu, Tyrše a Fügnera, komunikace směr Klíny
- § silnice III/0133; ulice Podkrušnohorská, komunikace směr Horní Jiřetín
- § silnice III/0138; ulice S. K. Neumanna, Podkrušnohorská směr Loučná
- § MK; ulice Podkrušnohorská.

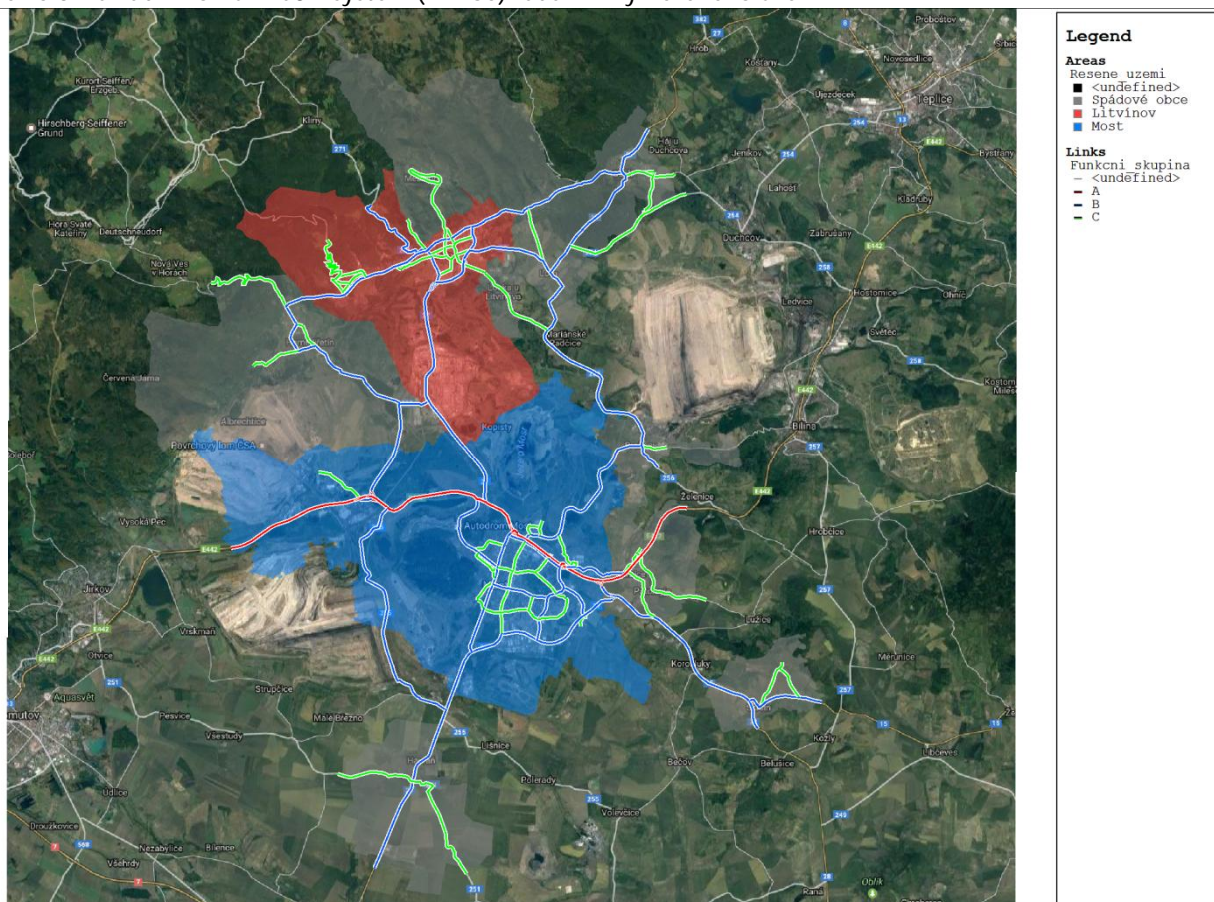
Obslužné komunikace funkční třídy C (zelená barva):

- § silnice III/2543; ulice Křížatecká, Větrná, komunikace směr Křížatky
- § silnice III/2564; ulice Valdštejnská směr Meziboří, ulice Mezibořská, Smetanova, Tržní směr Louka u Litvínova
- § MK; ulice Jiráskova, Mostecká, Nádražní
- § MK; ulice Valdštejnská, Mostecká
- § MK; ulice Žižkova, Ruská
- § MK; ulice Studentská, Chudeřinská
- § MK; ulice Tyrše a Fügnera, Sokolská směr Šumná.

Obrázek 5.2: Základní komunikační systém (ZÁKOS) města Litvínova

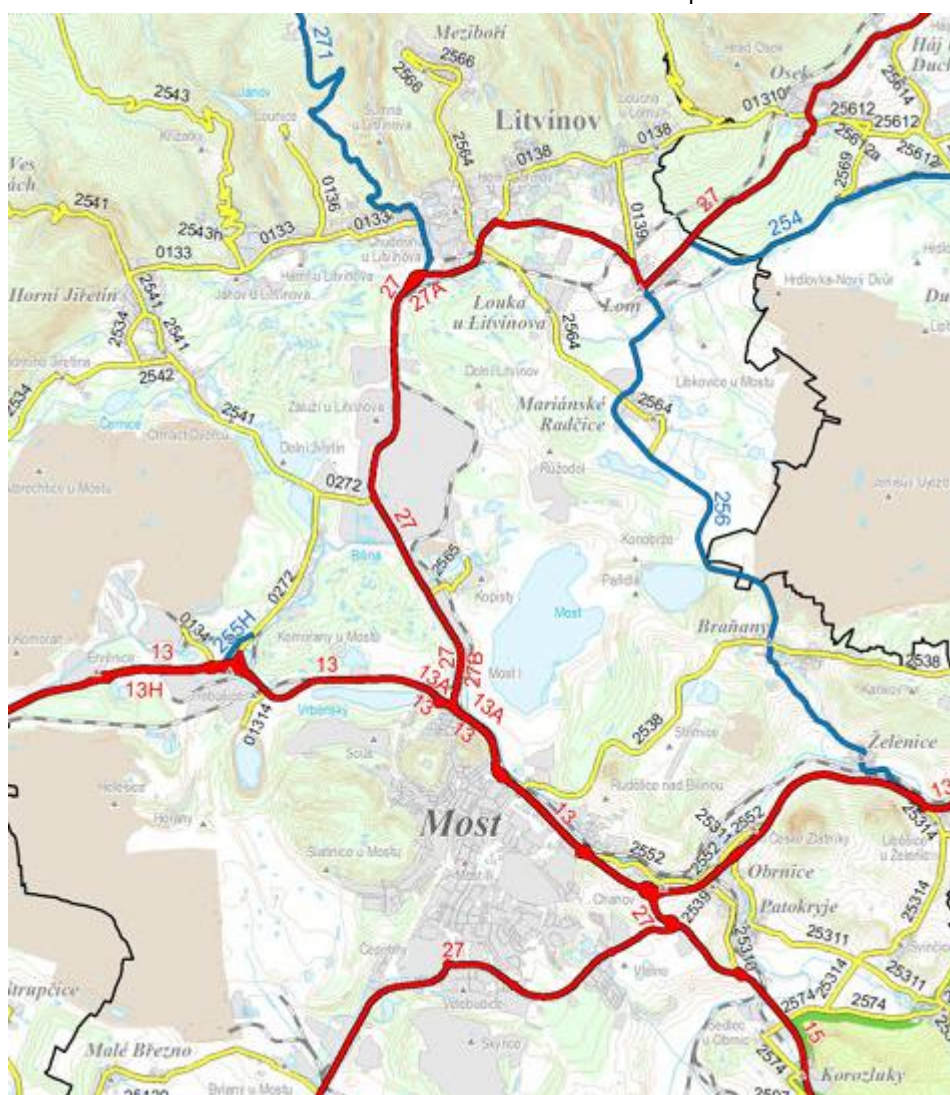


Obrázek 5.3: Základní komunikační systém (ZÁKOS) zadáním vymezeného území



Zatřídění silnic řešeného území

Obrázek 5.4: Zatřídění silnic na území měst Mostu a Litvínova podle zákona 13/1997 Sb.



Zatížení komunikační sítě

Úvodní část kapitoly srovnává výsledky dostupných průzkumů zatížení komunikační sítě měst Mostu a Litvínova. Jedná se o Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2010 (celoroční průměry intenzit za 24 hod. dle podkladů ŘSD), průzkum silniční dopravy ze září 2015 a směrový a křižovatkový průzkum z října 2016.

Tabulka 5.1: Srovnání výsledků dostupných průzkumů zatížení komunikační sítě města Mostu

Město Most					
Silnice	Profil	ŘSD RPDI 2010	Most RPDI září 2015	Most září 2015	UDIMO říjen 2016
I/13	4-2677	10813	12734	14073	12496
	4-2673	17044	21485	23539	
	4-3160	13248			18115
I/15	4-0950	8907			13655
I/27	4-0730	13233	15894	17870	16307
	4-3950	7029	8480	9685	
	4-0706	12494	16501	13587	10748
MK	4-0723	13507	15883	18269	13974
	4-0721	7154	5931	6888	
	4-0722	8277	8247	9662	9684
	4-3860	3073	2526	2925	
	8 Čsl. armády		15883	18269	6573
	9 Chomutovská		10773	12391	7877
	5 SNP		6008	6940	13972
	33 Josefa Skupy		6978	8091	9400
	29 Františka Halase		8070	9289	11188
	30 Jaroslava Průchy		13588	15704	12827
	20 Pod Lajsníkem		11762	13668	16979
	22 Rudolická		10265	11899	8513
	10 Žatecká		9920	11449	18855
	25 Pionýrů		6720	7717	14285
	14 Velebudická		12502	14385	15554
	15 Lipová		9928	11538	15877
	16 Višňová		10303	11915	11238
	17 Okružní		4528	5242	8377
Součet 1			244909	274995	
Součet 2				231958	234724
Změny				1.123	1.012

Zdroj: ŘSD, průzkumy Most, průzkumy UDIMO

Poznámka 1: Intenzita dopravy je vyjádřena ve fyzických vozidlech, sloupec „Most září 2015“ představuje intenzitu dopravy ve sledovaném pracovním dni, která je v průměru o zhruba 12,3 % vyšší než RPDI

Poznámka 2: Intenzity dopravy UDIMO 10/2016 vykazují oproti intenzitám z 09/2015 průměrný nárůst zhruba 1,2 %. Tento průměrný index však není zcela průkazný, výsledné dopravní zatížení bude stanoveno individuálně.

Tabulka 5.2: Srovnání výsledků dostupných průzkumů zatížení komunikační sítě města Litvínova

Město Litvínov					
Silnice	Profil	ŘSD RPDI 2010	Litvínov RPDI listopad 2015	Litvínov listopad 2015	UDIMO říjen 2016
I/27	4-0740	14157			15232
	4-0745/12	5163	5787	5938	
	4-0460/10	4324	6020	6057	5513
	4-0466	4370			8009
II/271, III/0133	4-0470/18	6101	8023	8952	11747
	4-0480/5	2842	2394	2655	
	4-0742/14	7587	9677	9497	9677
	4-0744/13	8030	10620	10443	11974
	4-2820/7	670	937	921	2151
III/0138	4-0464/20	6883	9449	10566	
	1 Podkrušnohorská		4637	5168	5221
III/2543	4-2830/19	286	126	141	
III/2564	4-3970/6	3731	6372	7078	
	3 Podkrušnohorská III		9009	10027	10820
	9 S. K. Neumanna		6892	7710	8602
	21 Jiráskova		8102	9034	7779
Součet 1			88045	94187	
Součet 2				67809	73484
Změna				1.07	1.084

Zdroj: ŘSD, průzkumy Litvínov, průzkumy UDIMO

Poznámka 1: Intenzita dopravy je vyjádřena ve fyzických vozidlech, sloupec „Litvínov listopad 2015“ představuje intenzitu dopravy ve sledovaném pracovním dni, která je v průměru o zhruba 7 % vyšší než RPDI

Poznámka 2: Intenzity dopravy UDIMO 10/2016 vykazují oproti intenzitám z 11/2015 průměrný nárůst zhruba 8,4 %. Tento průměrný index však není zcela průkazný, výsledné dopravní zatížení bude stanoveno individuálně.

Následující obrázky dokládají kartogramy dopravního zatížení komunikační sítě města Mostu a Litvínova. Hodnoty jsou ve vozidlech, vyjadřují roční průměry denních intenzit za 24 hodin a byly odvozeny z dopravních průzkumů 09/2015 v Mostě a 11/2015 v Litvínově a následně přepočteny na zatížení za 24h dle TP 189.

Obrázek 5.5: Kartogram dopravního zatížení komunikací města Mostu, RPDI ve vozidlech za 24 hodin

Intenzity automobilové dopravy
města MOST na vybraných
komunikacích v roce 2015

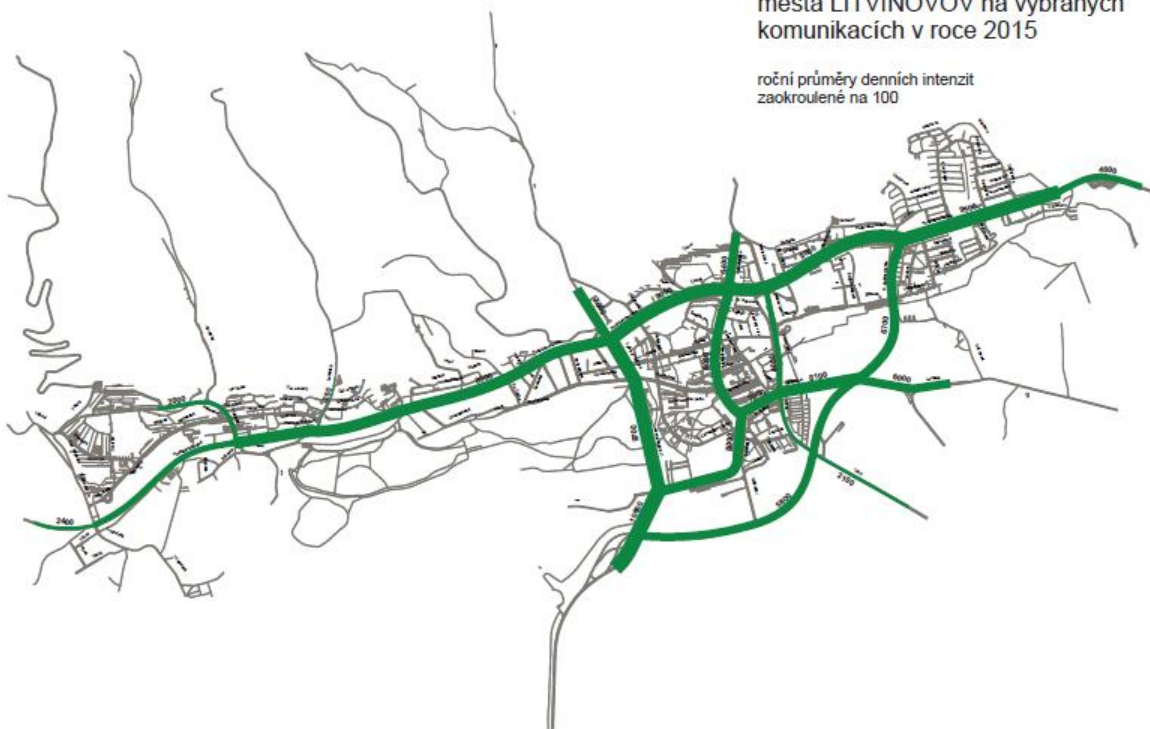
roční průměry denních intenzit
zaokroulené na 100



Obrázek 5.6: Kartogram dopravního zatížení komunikací města Litvínova, RPDI ve vozidlech za 24 hodin

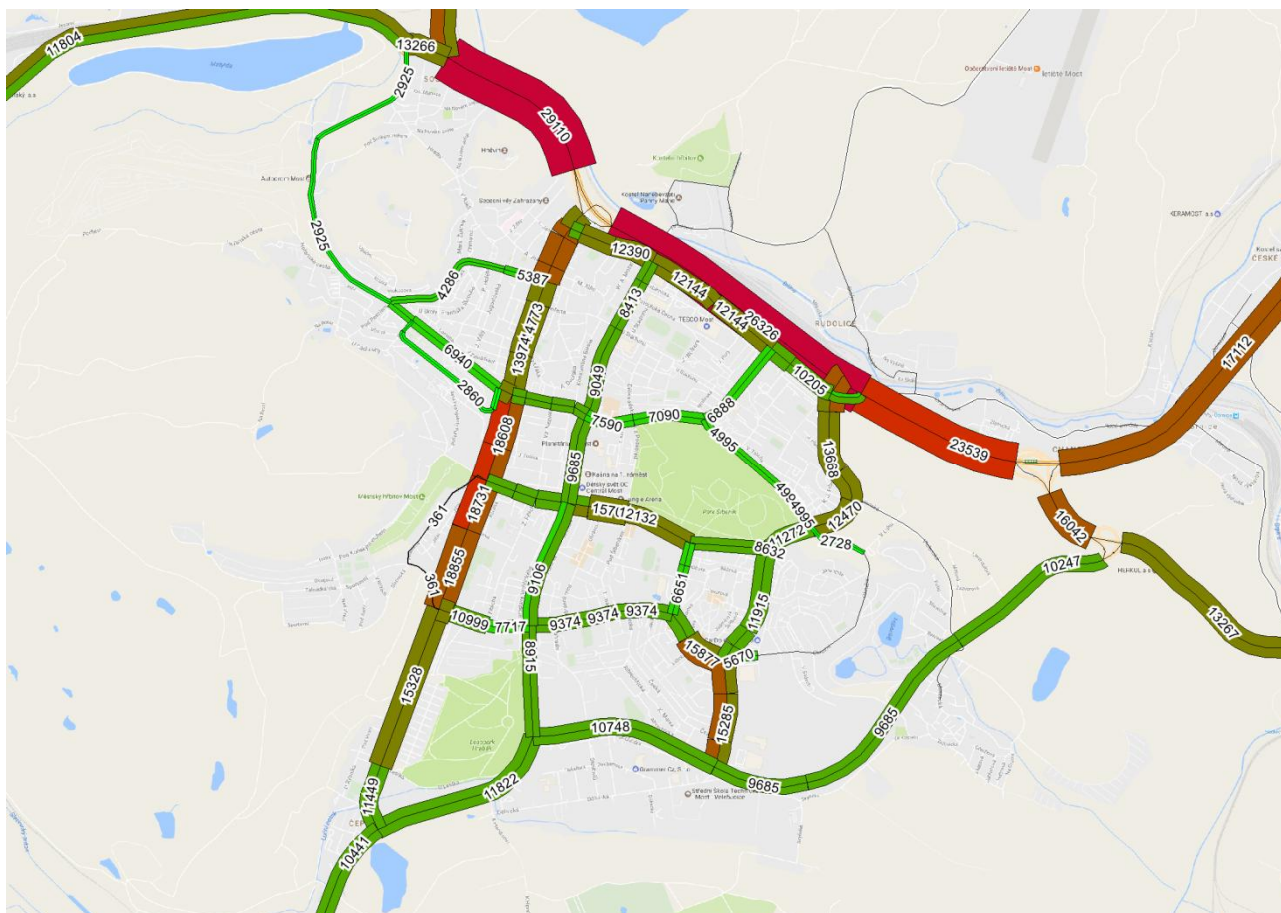
Intenzity automobilové dopravy
města LITVÍNOVOV na vybraných
komunikacích v roce 2015

roční průměry denních intenzit
zaokroulené na 100

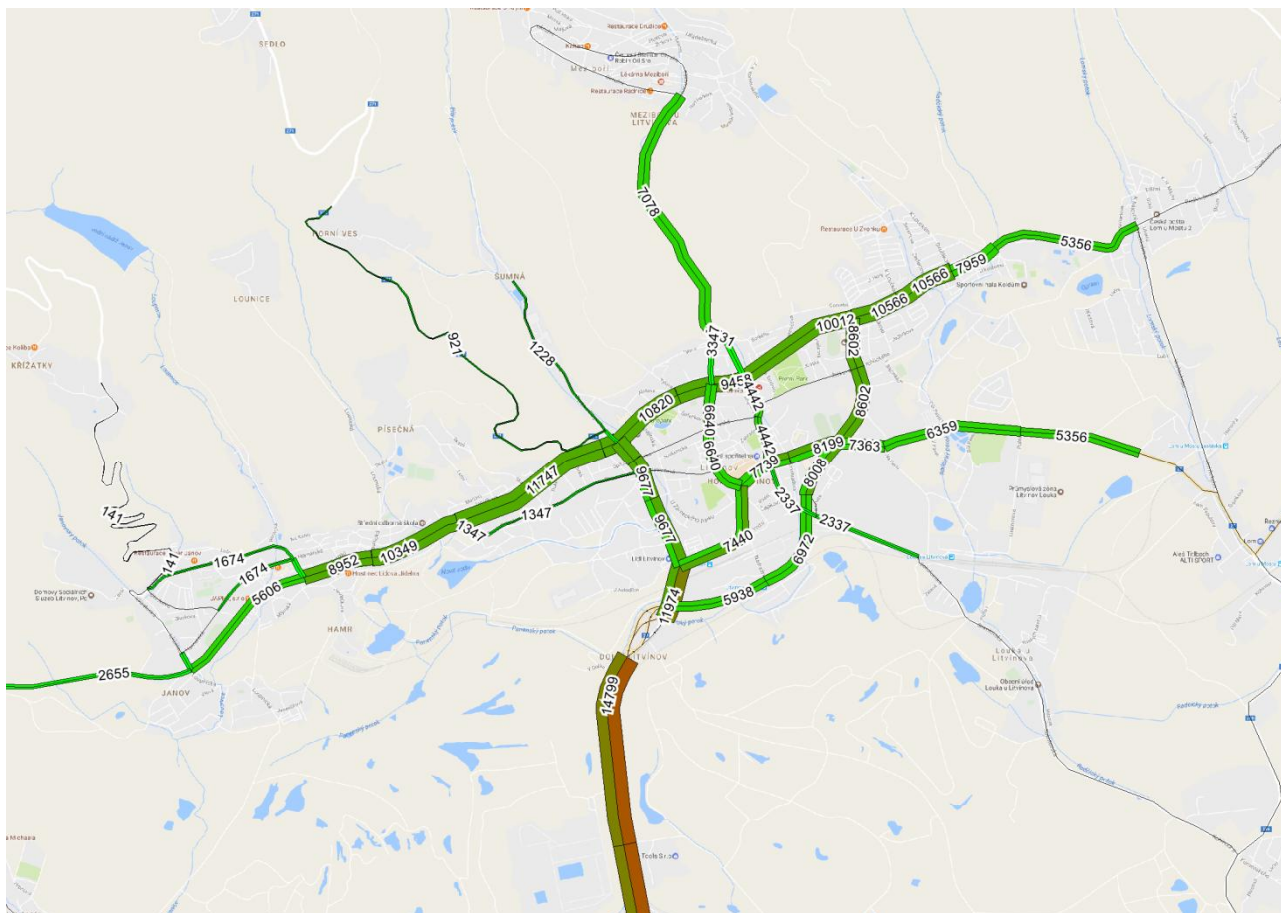


Pro aktualizaci celodenního dopravního zatížení v běžném pracovním dni na komunikační síti měst Mostu a Litvínova byl odvozen přepočítací koeficient, za pomoci kterého byly výsledky průzkumu převedeny na intenzity za 24 hod. Příslušné koeficienty byly odvozeny z detektorů světelného signalizačního zařízení křižovatky. Výsledný koeficient převodu intenzit za období 7-10 hod. a 14-17 hod. na celodenní intenzity dopravy za 24 hod. byl odvozen v hodnotě 2,6 pro všechny vozidla, výsledný koeficient převodu intenzit za období 13-17 hodin na celodenní intenzity dopravy za 24 hod. byl odvozen v hodnotě 4,0 pro všechny vozidla. Byla stanovena průměrná špičková hodina v době 7-8 hodin ve výši 7,7 % z dopravního zatížení za 24 hod. S ohledem na značné odlišnosti od TP (koeficienty TP 2,4, případně 3,5) nebyly zatím uvedené přepočty použity.

Obrázek 5.7: Výsledný kartogram dopravního zatížení komunikací města Mostu ve vozidlech/24 hodin

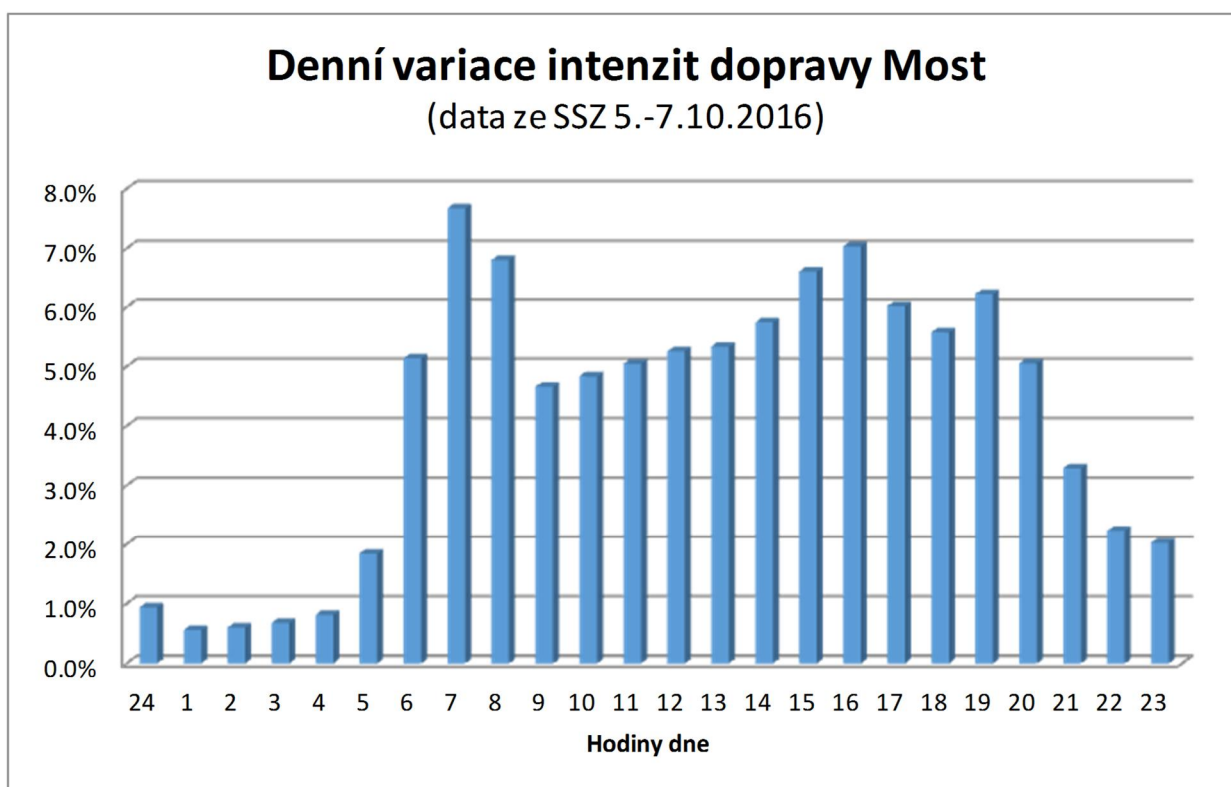


Obrázek 5.8: Výsledný kartogram dopravního zatížení komunikací města Litvínova ve vozidlech/24 hodin



Následující graf dokládá denní variace dopravního zatížení odvozené z dat křižovatek vybavených SSZ, údaje jsou vyjádřeny v procentech. Zatím bez záruky, po obdržení stanoviska bude upřesněno.

Graf 5.1: Denní variace intenzit dopravy v Mostě

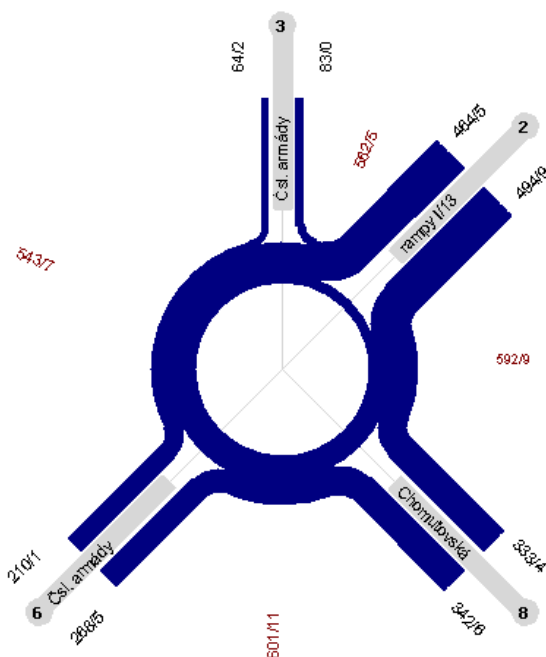


Kapacitní analýza křižovatek

Do hodnocení výkonnosti a orientačního stanovení úrovně kvality dopravy (ÚKD) byly zařazeny křižovatky, které mají zásadní vliv na celkovou výkonnost dopravního skeletu měst. Kapitola obsahuje údaje o intenzitě dopravy a dopravních pohybech v křižovatkách za dobu průzkumu, včetně základní skladby dopravního proudu vozidel.

Město Most

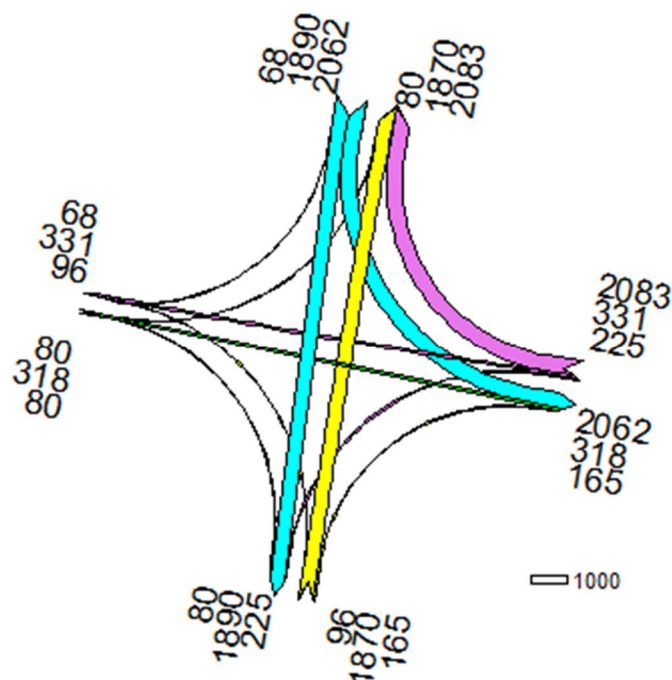
KR 1 Chomutovská – Čsl. armády
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 5.10.2016
vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



Okružní křižovatka K1; Chomutovská-Čsl. armády				
Hodnoty/Vjezd	Čsl. armády /6/	Chomutovská	rampy I/13	Čsl. armády /3/
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	273	337	469	66
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	211	348	503	83
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	339	264	98	484
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	1011	1044	1141	763
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	738	707	672	697
tw-střední čekací doba (s)	3.6	3.6	3.3	4.3
Lmax-délka fronty (m)	7	9	13	2
Úroveň kvality	A	A	A	A

Okružní křižovatka dosáhla nejvyššího dopravního zatížení ve špičkové hodině v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 1 129 vozidel, z toho 16 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Z důvodu rozdílnosti ve výsledcích dopravních průzkumu z roku 2015 a 2016 došlo k přepočítání dopravního zatížení i kapacitního posouzení. Finální kartogram za 6 hodin průzkumu a výsledek kapacitního posouzení jsou následně doloženy.

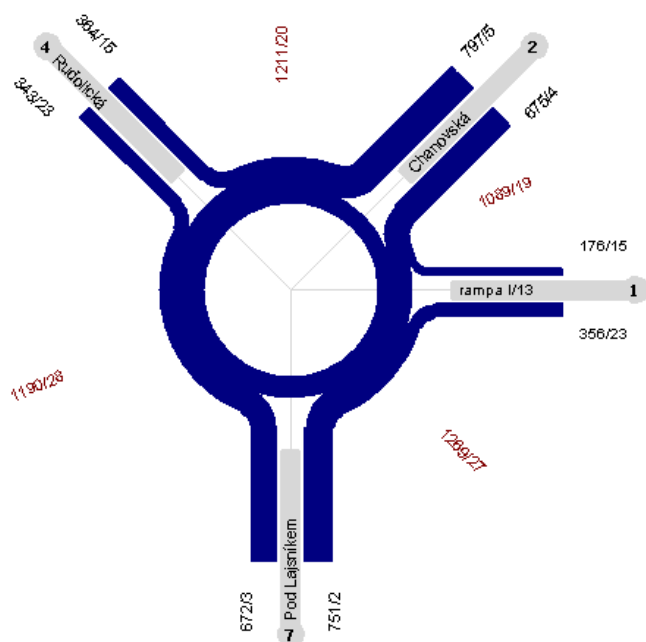


Okružní křižovatka K1; Chomutovská-Čsl. Armády - nový výpočet kapacity				
Hodnoty/Vjezd	Čsl. armády /6/	Chomutovská	rampy I/13	Čsl. armády /3/
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	408	496	767	90
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	425	479	764	93
Ok-intenzita na okruhu (pvoz/h)	462	391	123	798
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	890	918	1116	525
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	482	422	349	435
tw-střední čekací doba (s)	6.1	6.6	6.4	8.3
Lmax-délka fronty (m)	15	21	38	4
Úroveň kvality	A	A	A	A

Po přepočítání intenzit dopravy okružní křižovatky bylo stanoveno nejvyšší dopravní zatížení ve špičkové hodině v objemu 1736 vozidel za hodinu (zvýšení o cca 54%), z toho 25 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Rovněž po přepočítání vykazuje křižovatka úroveň kvality dopravy (ÚKD) „A“. Tato ÚKD je charakterizována jako velmi dobrá s dobou zdržení velmi malou, střední doba zdržení vychází do 10 s. Došlo k výraznějšímu nárůstu délky fronty na vjezdu od silnice I/13.

KR 2 Pod Lajsníkem - Rudolická
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 6.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

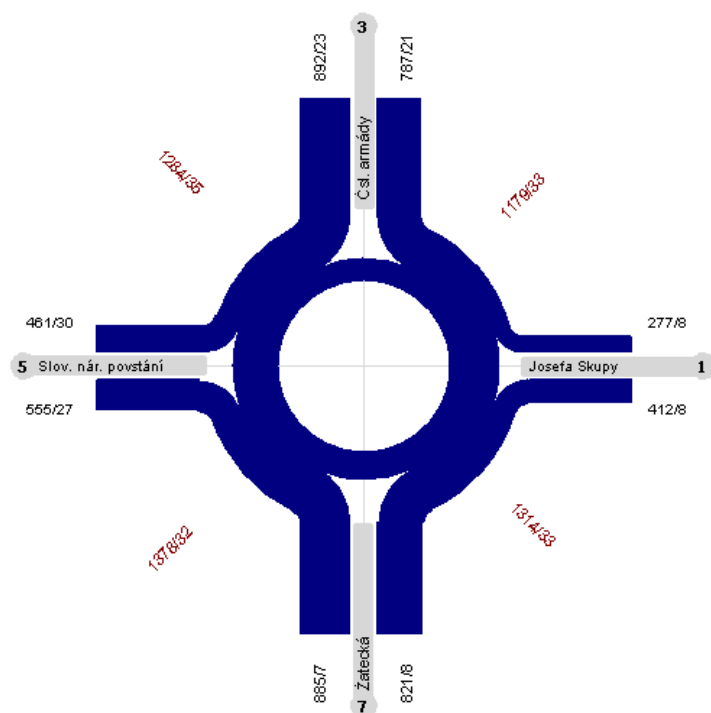


Okružní křižovatka K2; Pod Lajsníkem-Rudolická-Chanovská				
Hodnoty/Vjezd	Rudolická	Pod Lajsníkem	rampa I/13	Chanovská
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	366	753	191	802
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	379	675	379	679
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	852	543	917	429
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	664	790	582	978
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	298	37	391	176
tw-střední čekací doba (s)	12.4	83.4	9.8	16.2
Lmax-délka fronty (m)	22	154	9	72
Úroveň kvality	B	E	A	B

Okružní křižovatka dosáhla nejvyššího dopravního zatížení ve špičkové hodině v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 2 067 vozidel, z toho 45 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Křižovatka vykazuje úroveň kvality dopravy (ÚKD) „E“, jedná se o vjezd ulice Pod Lajsníkem. Tato ÚKD je charakterizována jako nestabilní se střední dobou zdržení nad 45 s, v našem případě 83 s. Stupeň vytížení 0,95 signalizuje tvorbu kolon vozidel, vypočtená délka fronty 154 m se dá považovat za maximální. V tomto případě bude potřebné hledat opatření ke zlepšení dopravní situace v křižovatce.

KR 3 Žatecká – Čsl. armády
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 11.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



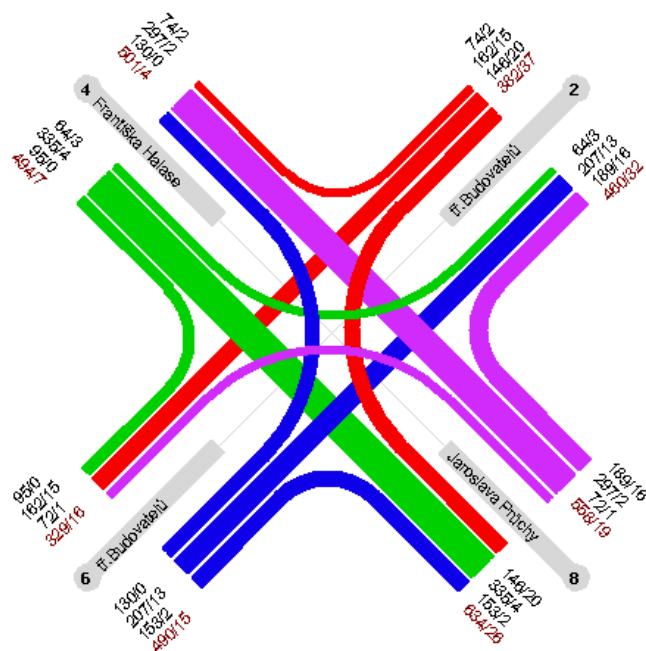
Okružní křižovatka K3; Žatecká-Čsl. armády-Josefa Skupy-Slov. nár. povstání				
Hodnoty/Vjezd	Žatecká	Josefa Skupy	Čsl. armády	SNP
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	760	186	830	379
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	689	351	709	406
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	518	927	404	828
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	835	492	906	528
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	75	306	76	149
tw-střední čekací doba (s)	40.5	12.6	36.9	24.5
Lmax-délka fronty (m)	119	11	126	42
Úroveň kvality	D	B	D	C

Okružní křižovatka dosáhla nejvyššího dopravního zatížení ve špičkové hodině v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 2 545 vozidel, z toho 66 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel). Na propojovacích větvích bylo zaznamenáno celkem 456 voz/hodinu, což představuje podíl 17,5 % vozidel.

Křižovatka vykazuje úroveň kvality dopravy (ÚKD) „D“, jedná se o vjezdy ulic Žatecká a Čsl. armády. Tato ÚKD je charakterizována jako dostatečná, kdy dopravní proud je stabilní s vysokými ztrátami, střední doba zdržení vychází do 45 s. Stupeň vytížení 0,91, resp. 0,92 signalizuje maximální délku front na úrovni 119 m, resp. 126 m. S ohledem na prakticky neexistující připojovací pruhy na ramenech ulic Josefa Skupy a SNP a rizikové délky přechodů přes ramena ulic Žatecká a Čsl. Armády, bude vhodné hledat opatření ke zlepšení dopravní situace v křižovatce.

Kapacita křižovatky je dána jednak výkonností samotné okružní křižovatky a současně výkonností průletových úseků připojovacích větví. Analýzy průletových úseků jsou složitější záležitostí a budou doplněny.

KR 4 tř. Budovatelů – Františka Halase
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 5.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



Křižovatka: Tr. Budovatelů-Františka Halase-Josefa Průchy; Most, rok 2016

Intenzita: odpolední špičková hodina 15-16 hod.

Stav řízení: 4 fáze + vložená tramvajová fáze

Délka cyklu: 80 s

Vjezd	Intenzita			Sat. tok	Zele- ná	Kapa- cita	Rezer- va	Zdr- žení	Počet zast.	Délka fronty ¹	Délka fronty ²	ÚKD
	VOZ	N+B	celk.									
	voz/h	voz/h	pv/h	pv/h	s	pv/h	%	s/voz	voz/h	m	m	
Budovatelů>	360	15	371	1650	23	495	25	32.5	293	35		B
Budovatelů^	162	15	173	1800	23	540	68	20.9	113	16		B
Budovatelů>	74	2	75	1300	23	390	81	19.7	49	7		A
Budovatelů<	146	15	157	1750	9	219	28	49.1	126	18		C
Frant.Halase^	335	4	338	1750	20	459	26	34.1	276	33		B
Josefa Průchy^	297	2	298	1750	20	459	35	30.1	238	29		B
Josefa Průchy>	189	16	200	1250	20	328	39	31.0	149	20		B
Josefa Průchy<	72	1	73	1650	6	144	49	42.8	62	9		C
Tram_Budovate	24		24	1600		280	91	25.4	18	5		B

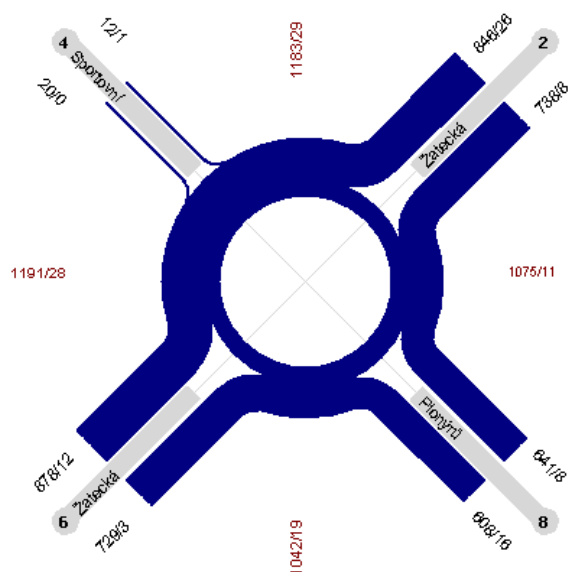
Poznámka: ¹ průměrná délka fronty na začátku zelené, ² délka fronty na konci posuzované hodiny při nedostatku kapacity

Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky C

Průměrná křižovatka řízená světelným signalizačním vykázala nejvyšší špičkovou hodinu v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 1 924 vozidel, z toho 78 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Výsledná úroveň kvality dopravy „C“ představuje dle ČSN 736102 uspokojivou dopravní situaci křižovatky se středním zdržením do 50 s, jedná se o vyhovující stav. Tento stav přísluší levému odbočení z ulice třída Budovatelů do ulice J. Průchy a levému odbočení z ulice J. Průchy do ulice třída Budovatelů. Upozorňujeme, že se jedná o výpočet výkonnosti křižovatky bez znalosti skutečného fázového schéma a signálního plánu.

KR 5 Žatecká - Pionýrů
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 12.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



Okružní křižovatka K5: Žatecká-Pionýrů-Sportovní				
Hodnoty/Vjezd	Žatecká /6/	Pionýrů	Žatecká /2/	Sportovní
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	732	649	872	20
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	890	624	746	13
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	329	437	340	1199
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	988	875	1000	289
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	256	226	128	269
tw-střední čekací doba (s)	10,4	12,7	20,9	16,3
Lmax-délka fronty (m)	48	48	98	1
Úroveň kvality	B	B	C	B

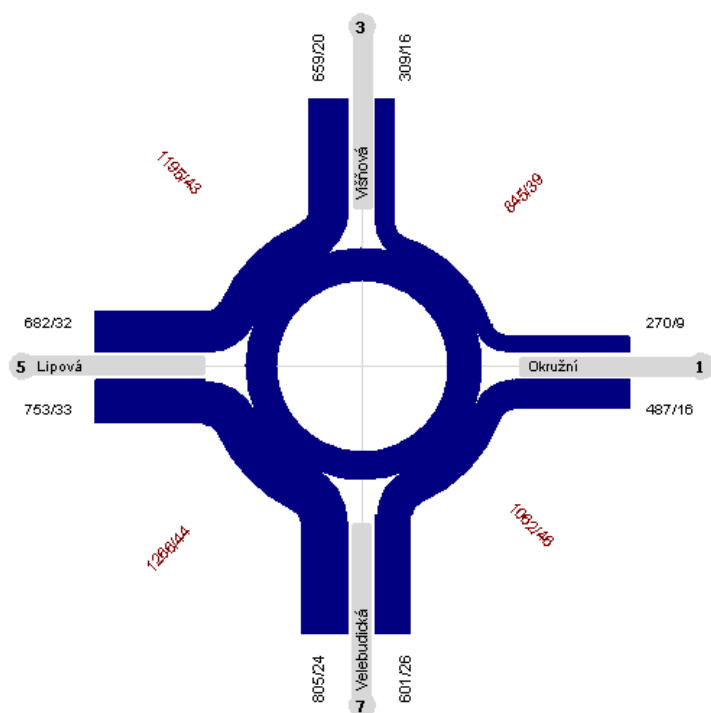
Okružní křižovatka dosáhla nejvyššího dopravního zatížení ve špičkové hodině v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 2236 vozidel, z toho 37 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Křižovatka vykazuje úroveň kvality dopravy (ÚKD) „C“, jedná se o vjezd ulice Žatecká od ulice Františka Halase. Tato ÚKD je charakterizována jako uspokojivá s ojedinělými krátkými frontami vozidel. Střední doba zdržení vychází do 30 s, vypočtená maximální délka fronty pak 98 m.

KR 6 Okružní - Lipová

KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 13.10.2016

vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



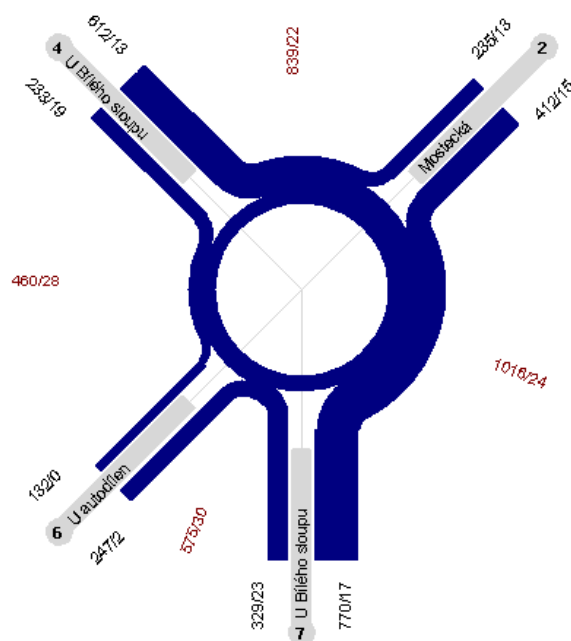
Okružní křižovatka K6; Okružní-Višňová-Lipová-Velebudická				
Hodnoty/Vjezd	Velebudická	Okružní	Višňová	Lipová
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	627	279	679	786
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	829	503	325	714
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	481	605	559	524
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	808	703	742	819
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	181	424	63	33
tw-střední čekací doba (s)	16,4	7,6	49,5	92,4
Lmax-délka fronty (m)	56	12	119	162
Úroveň kvality	B	A	E	E

Okružní křižovatka dosáhla nejvyššího dopravního zatížení ve špičkové hodině v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 2283 vozidel, z toho 88 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Křižovatka vykazuje úroveň kvality dopravy (ÚKD) „E“, jedná se o vjezdy ulic Višňová a Lipová. Tato ÚKD je charakterizována jako nestabilní se střední dobou zdržení nad 45 s, v našem případě 50 s, resp. 92 s. Stupeň vytížení vjezdů 0,92, resp. 0,96 signalizuje tvorbu kolon vozidel, vypočtené délky fronty 119 m, resp. 162 m se dají považovat za maximální. V tomto případě bude potřebné hledat opatření ke zlepšení dopravní situace v křižovatce.

Město Litvínov

KR 7 U Autodílen - Mostecká
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 6.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

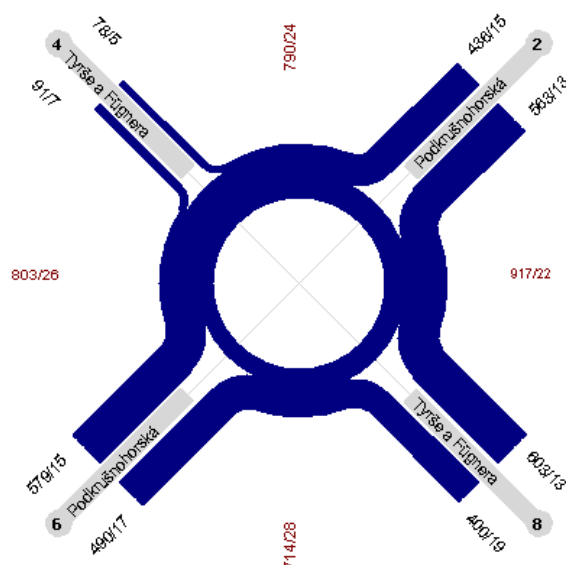


Okružní křižovatka K7; U Bílého sloupu-Mostecká				
Hodnoty/Vjezd	U Bílého sloupu /4/	U autodílen	U Bílého sloupu /7/	Mostecká
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	252	249	787	248
Qa-intenzita vjezdu (pvoz/h)	625	132	352	427
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	236	356	253	613
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	1080	870	990	678
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	828	621	203	430
tw-střední čekací doba (s)	3	4.4	12.3	7.5
Lmax-délka fronty (m)	5	7	63	10
Úroveň kvality	A	A	B	A

Okružní křižovatka dosáhla nejvyššího dopravního zatížení ve špičkové hodině v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 1 485 vozidel, z toho 51 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Křižovatka vykazuje úroveň kvality dopravy (ÚKD) „B“, jedná se o vjezd ulice U Bílého sloupu od Záluží. Tato ÚKD je charakterizována jako dobrá se zdržením ještě bez front, střední doba zdržení vychází do 20 s. Vypočtená délka fronty vozidel 63 m se dá považovat za maximální.

KR 8 Podkrušnohorská – Tyrše a Fügnera
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 11.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus

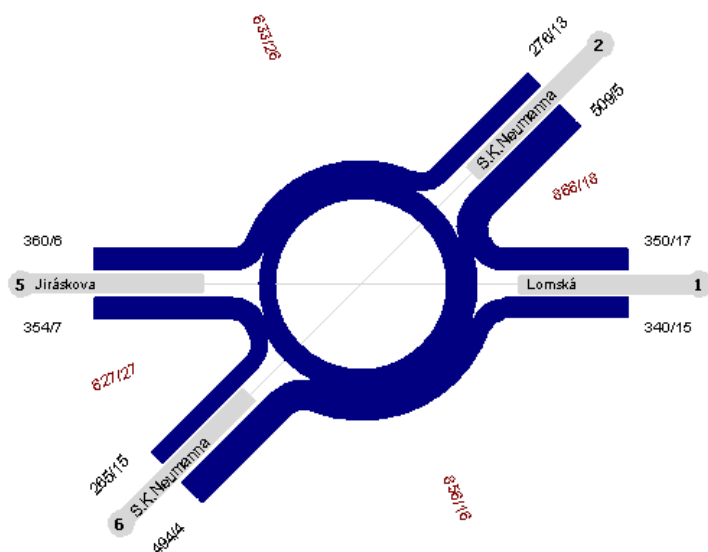


Okružní křižovatka K8; Podkrušnohorská-Tyrše a Fügnera				
Hodnoty/Vjezd	Podkrušnohorská /7/	Tyrše a Fügnera /8/	Podkrušnohorská /2/	Tyrše a Fügnera /4/
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	507	616	451	98
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	594	419	576	83
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	235	323	363	731
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	1039	985	889	602
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	532	369	438	504
tw-střední čekací doba (s)	4.6	7.2	6.2	6.9
Lmax-délka fronty (m)	17	29	18	3
Úroveň kvality	A	A	A	A

Okružní křižovatka dosáhla nejvyššího dopravního zatížení ve špičkové hodině v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 1 620 vozidel, z toho 52 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Křižovatka vykazuje úroveň kvality dopravy (ÚKD) „A“. Tato ÚKD je charakterizována jako velmi dobrá s dobou zdržení velmi malou, střední doba zdržení vychází do 10 s. Maximální fronta vozidel v délce 29 m byla vypočtena u vjezdu ulice Tyrše a Fügnerova od ulice U Bílého sloupu.

KR 9 Jiráskova - Lomská
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15:00-16:00 HOD) DNE 12.10.2016
 vozidla celkem / nákladní nad 3,5 t + bus



Okružní křižovatka K9; S.K. Neumanna-Jiráskova-Lomská				
Hodnoty/Vjezd	Jiráskova	S.K. Neumanna /6/	Lomská	S.K. Neumanna /2/
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	361	498	367	289
Qa-intenzita vjezdu (pvoz/h)	366	280	355	514
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	293	374	517	370
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	947	974	767	1000
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	586	476	400	711
tw-střední čekací doba (s)	4.4	5.8	7.6	3.9
Lmax-délka fronty (m)	11	19	16	7
Úroveň kvality	A	A	A	A

Okružní křižovatka dosáhla nejvyššího dopravního zatížení ve špičkové hodině v čase 15-16 hodin. Zatížení na vjezdech do křižovatky dosáhlo 1474 vozidel, z toho 41 nákladních vozidel a autobusů (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Křižovatka vykazuje úroveň kvality dopravy (ÚKD) „A“. Tato ÚKD je charakterizována jako velmi dobrá s dobou zdržení velmi malou, střední doba zdržení vychází do 10 s. Maximální fronta vozidel v délce 19 m byla vypočtena u vjezdu ulice S. K. Neumanna od Záluží.

5.2 NEHODOVOST, VÝVOJ A ZÁVAŽNOST

Dopravní nehodovost patří mezi nejzávažnější negativní jevy v dopravě. Je vážným celospolečenským problémem vzhledem ke ztrátám na životech a zdraví občanů. Zanedbatelné nejsou ani ekonomické ztráty na majetku. Dopravní nehodovost v rámci České republiky se od roku 2010 do roku 2015 vyvíjí poměrně příznivě, počet nehodových událostí sice v uvedeném období vzrostl o přibližně 23 %, avšak počet usmrcených osob poklesl o zhruba 12 %. Ke zhoršení bezpečnostní situace na komunikacích došlo v počtu lehce zraněných osob, za uvedené období je vykazován nárůst o zhruba 13 %.

Vývoj nehodovosti v České republice je doložen v následující tabulce, zdrojem byly statistické informace Policie ČR.

Tabulka 5.3: Vývoj nehodovosti v České republice v letech 2010 až 2015

Česká republika	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015
Celkem nehod	75522	75137	81404	84398	85859	93067
Usmrceno osob	753	707	681	583	629	660
Zraněno těžce osob	2823	3092	2986	2782	2762	2540
Zraněno lehce osob	21610	22519	22590	25577	23655	24427
Způsobená hmotná škoda v mil. Kč	4924.99	4628.08	4875.42	4938.17	4933.23	5439.12

Zdroj: Policie ČR

Nehodovost v Ústeckém kraji je situace obdobná s Českou republikou, počet nehodových událostí v období 2010 až 2015 vzrostl dokonce o zhruba 35 %, avšak počet usmrcených osob poklesl o zhruba 27 %. Negativním jevem je růst počtu zraněných osob, za období 2010-2015 došlo k nárůstu o zhruba 8 %.

Vývoj nehodovosti v Ústeckém kraji je doložen v následující tabulce, zdrojem byly statistické informace Policie ČR.

Tabulka 5.4: Vývoj nehodovosti v Ústeckém kraji v letech 2010 až 2015

Ústecký kraj	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015
Celkem nehod	7217	7126	7551	8230	8372	9707
Usmrceno osob	60	54	59	48	57	44
Zraněno těžce osob	192	233	185	216	215	211
Zraněno lehce osob	1651	1518	1572	1554	1726	1771
Způsobená hmotná škoda v mil. Kč	379.98	327.81	370.47	384.67	394.55	450.41

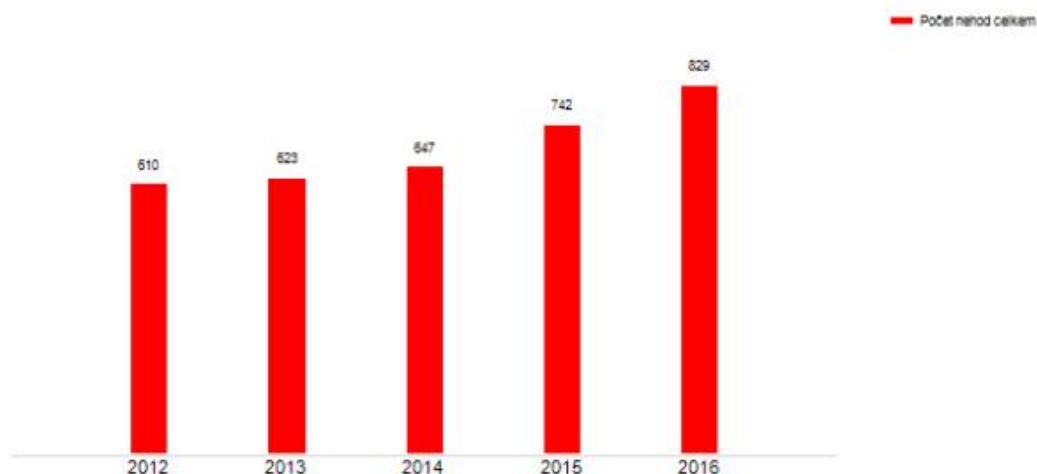
Zdroj: Policie ČR

Stav a vývoj nehodovosti v ORP Most za období 2012-2016 je doložen v následující tabulce, zdrojem byly statistické informace Policie ČR.

Graf 5.2: Vývoj nehodovosti v ORP Most



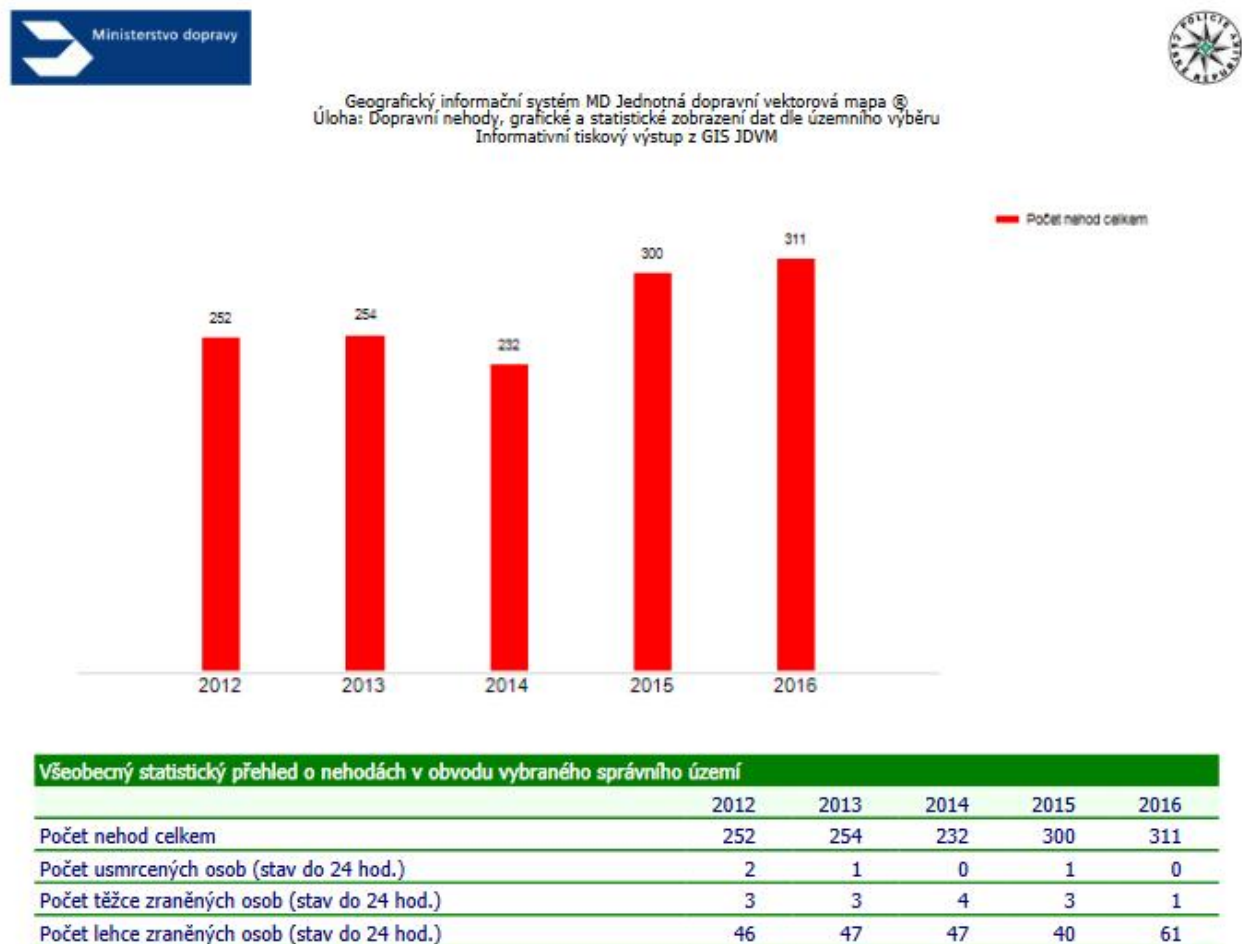
Geografický informační systém MD Jednotná dopravní vektorová mapa ©
Úloha: Dopravní nehody, grafické a statistické zobrazení dat dle územního výběru
Informační tiskový výstup z GIS JDVM



Všeobecný statistický přehled o nehodách v obvodu vybraného správního území					
	2012	2013	2014	2015	2016
Počet nehod celkem	610	623	647	742	829
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	8	7	1	1	3
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	5	7	6	10	4
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	93	101	129	118	127

Stav a vývoj nehodovosti v ORP Litvínov za období 2012-2016 je doložen v následující tabulce, zdrojem byly statistické informace Policie ČR.

Graf 5.3: Vývoj nehodovosti v ORP Litvínov



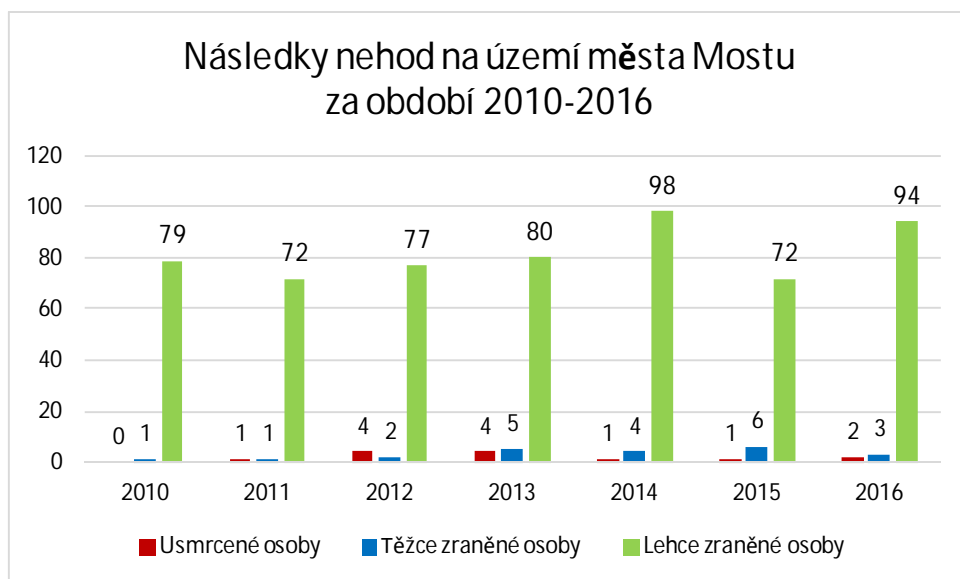
Město Most

Vývoj nehodovosti na území města Mostu za období 2010-2016 dokládá následující tabulka a graf. Z tabulky je patrný trvale zvyšující se počet nehod daný pravděpodobně trvalým růstem automobilizace. Rovněž lze konstatovat, že závažnost následků dopravních nehod, zde vyjádřeno číslem závažnosti dopravních nehod podle Reinholda, od roku 2012 vykazuje přibližnou stagnaci s mírným růstem od roku 2014.

Tabulka 5.5: Vývoj nehodovosti a závažnosti dopravních nehod na území města Mostu

Město Most	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016
Celkem nehod	434	475	491	505	527	604	658
Usmrčené osoby	0	1	4	4	1	1	2
Těžce zraněné osoby	1	1	2	5	4	6	3
Lehce zraněné osoby	79	72	77	80	98	72	94
Závažnost následků podle Reinholda	820	963	1459	1695	1329	1442	1504

Graf 5.4: Následky dopravních nehod na území města Mostu



Lokalizace dopravních nehod

Lokalizace byla převzata z podkladů Policie ČR, byly analyzovány data za období 1. 1. 2012 až 31. 12. 2016. Na území města Mostu bylo celkem zaznamenáno celkem 2 785 dopravních nehod, s následky na zdraví bylo 358 dopravních nehod, při nichž bylo 12 osob usmrceno, 20 osob těžce zraněno a 421 osob lehce zraněno. Lokalizace dopravních nehod je doložena na následujících 3 obrázcích.

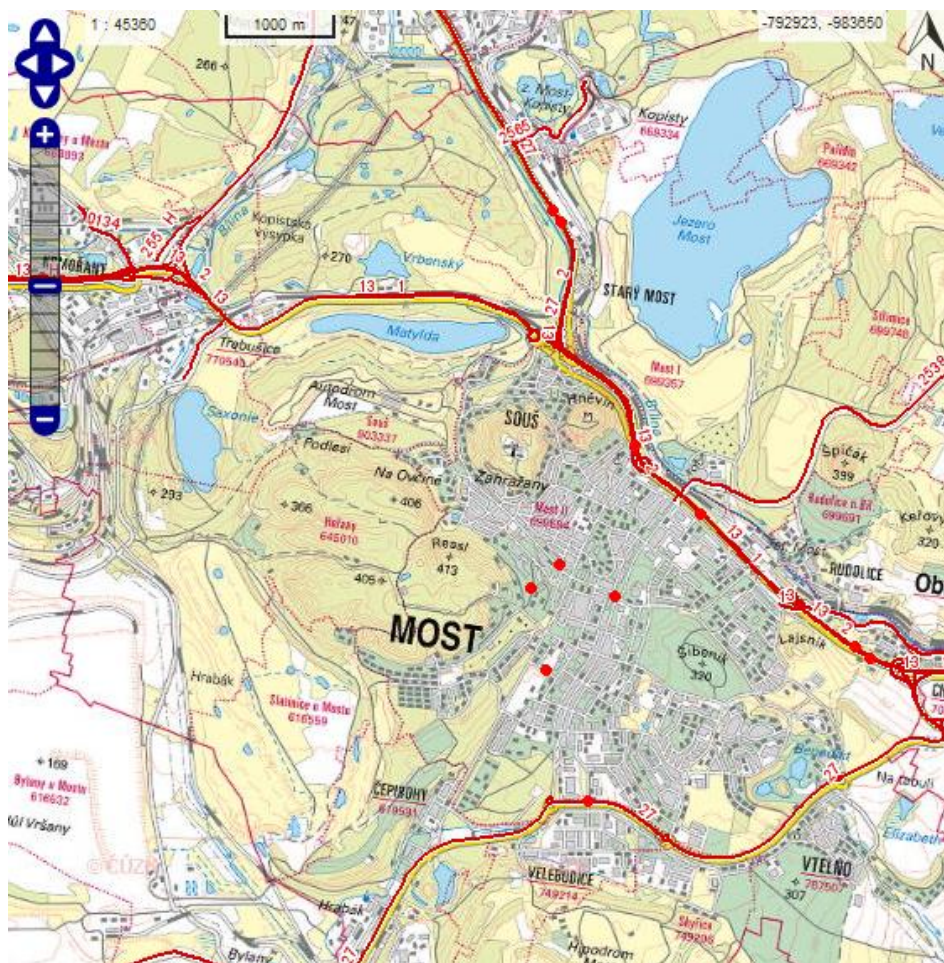
V případě usmrcených osob se 5 DN (usmrceno 5 osob) stalo na silnici I/13, přičemž ve 4 případech se jednalo o srážku s chodcem. Na silnici I/27 došlo k usmrcení 3 osob a na místních komunikacích 4 osob. V případě MK se jednalo o ulice SNP, Tyršova, třída Budovatelů a v areálu nemocnice. Znepokojující je skutečnost, že celkem v 7 případech (zhruba 58%) se jednalo o srážku s chodcem, kdy pouze jednou byl na vině chodec.

V případě těžce zraněných osob se 14 DN stalo na místních komunikacích, zbývající 4 DN pak na silnici I/13 a I/27 a 1 DN na silnici II/256. Rovněž u těchto DN převažuje srážka s chodcem, celkem 9 nehod (zhruba 47%), z nich se 5 se událo na přechodu pro chodce. Ve 2 případech byl viníkem chodec. Předmětné MK – ulice Jana Opletala, Čsl. armády, Josefa Skupy, třída Budovatelů 2x, M.G. Dobnera, F.L. Čelakovského, Višňová 2x, Javorová, Zahradní, Velebudická, U Lesíka, Topolová. Ve 2 případech se jednalo o dopravní nehodu cyklisty, kdy i viníkem byl cyklista a 1 nehodu motocyklisty.

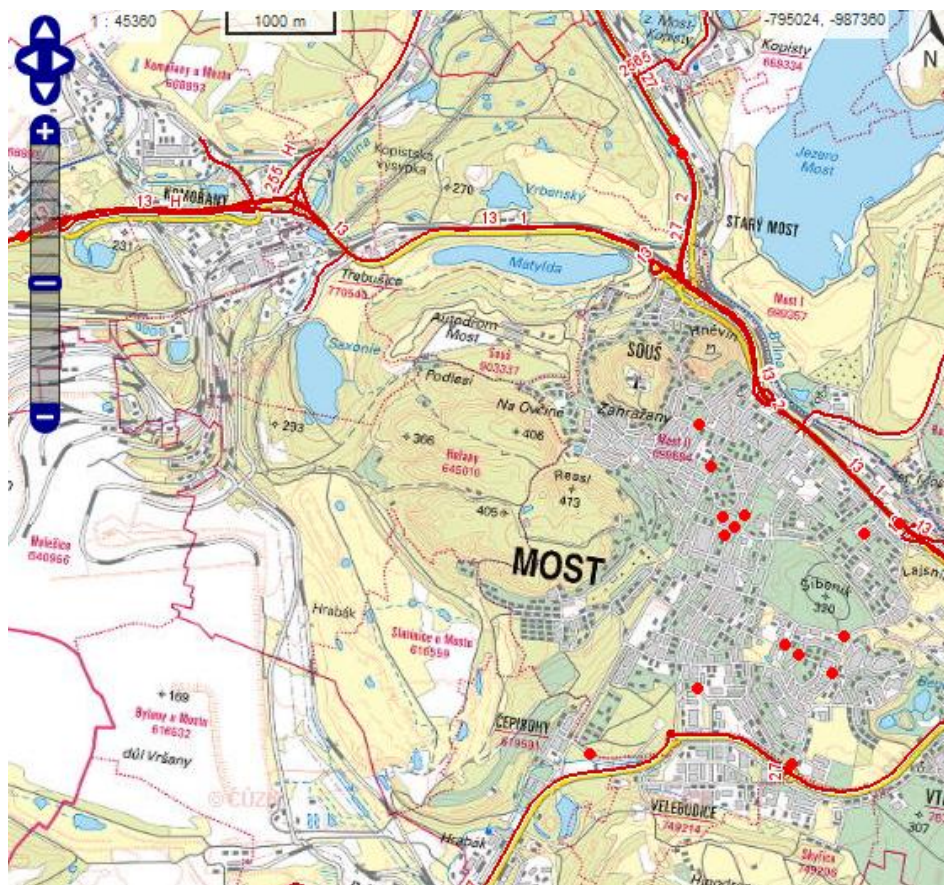
U dopravních nehod s lehkým zraněním osob je bilance následující – celkem 332 nehod, z nich 124, tedy kolem 37%, zaznamenáno jako srážka s chodcem. Rozhodující většina se udála na MK, větší kumulace nehod je patrná v oblasti Skřivánčí vrch na ulicích Lipová a Višňová, dále v centru města na ulicích Jaroslava Průchy a třídy Budovatelů.

Na základě analýzy vývoje závažnosti dopravních nehod a vývoje automobilizace, resp. počtu vozidel lze celkový vývoj nehodovosti na území města Mostu hodnotit nepříznivě. Ukazatele jsou přibližně dvakrát vyšší než v případě města Litvínova.

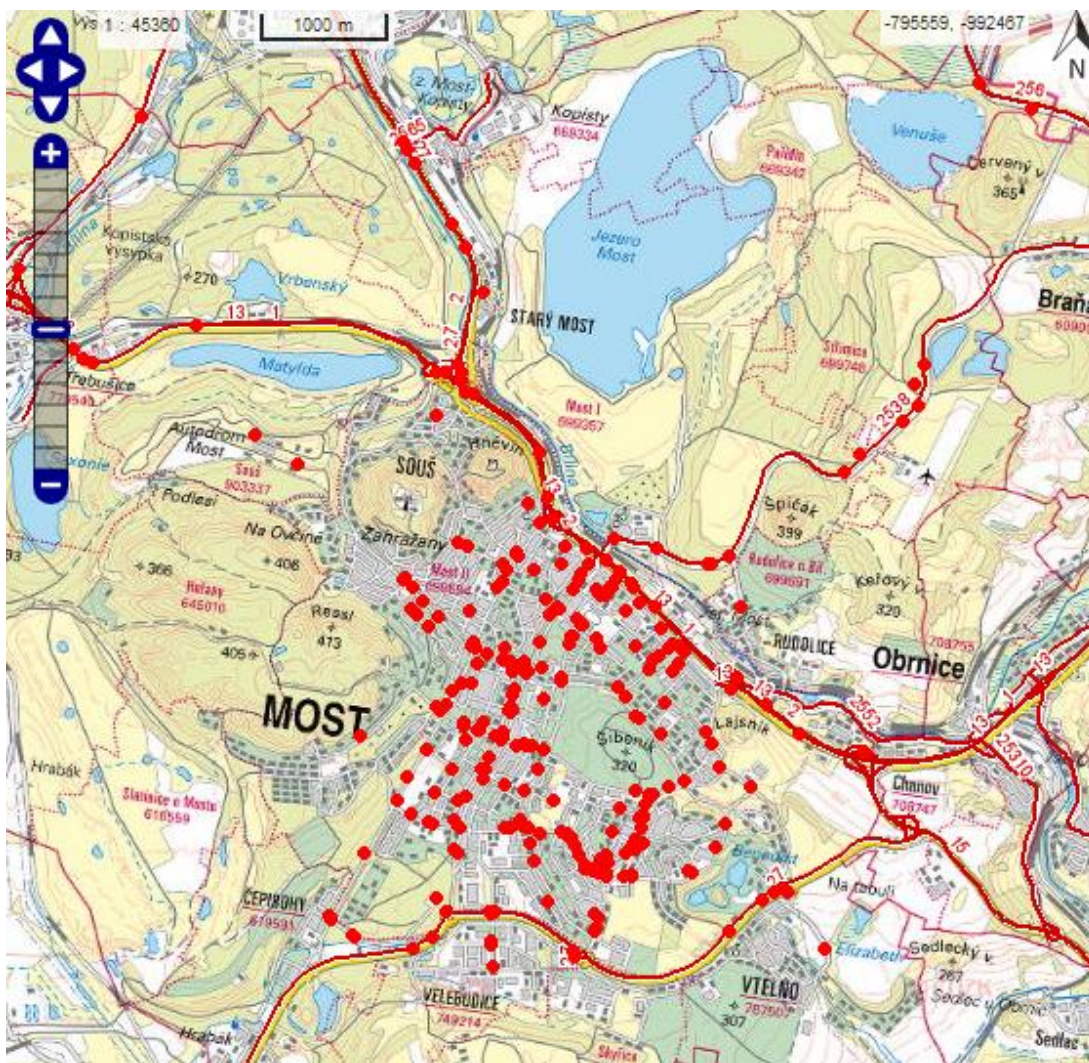
Obrázek 5.9: Lokalizace dopravních nehod se smrtelným zraněním za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016, Most



Obrázek 5.10: Lokalizace dopravních nehod s těžkým zraněním za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016, Most



Obrázek 5.11: Lokalizace dopravních nehod s lehkým zraněním za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016, Most



Při podrobnější analýze nehodovosti lze vyvodit vážnou situaci především u chodců. Za sledované období 1. 1. 2012 až 31. 12. 2016 bylo na území města Mostu při zaznamenáno celkem 2 785 dopravních nehod, z toho 510 nehod, při nichž bylo usmrceno, těžce zraněno a lehce zraněno 453 osob. Při dopravních nehodách s účastí chodce nebo cyklisty bylo celkem usmrceno nebo zraněno 167 osob, což činí přibližně 37%, z nich 7 osob zemřelo, 11 osob bylo těžce zraněno a 149 osob bylo lehce zraněno. Z uvedených 18 dopravních nehod s účastí chodce nebo cyklisty s následkem usmrcení nebo těžkého zranění byly těmito účastníky zaviněny 4 nehody. Dopravní nehoda pouze s účastí chodce a cyklisty byla zaznamenána pouze v 1 případě. Došlo k ní v ulici 9. května, viníkem byl cyklista a následkem lehké zranění.

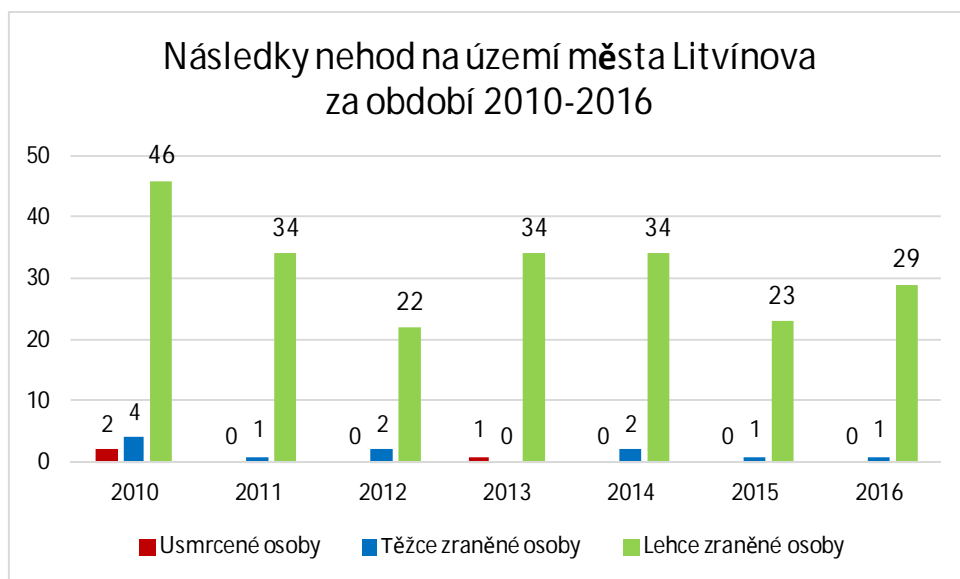
Město Litvínov

Vývoj nehodovosti na území města Litvínova za období 2010-2016 dokládá následující tabulka a graf. Z tabulky je patrný dlouhodobou stagnaci a v posledních dvou letech mírně se zvyšující počet dopravních nehod. Dlouhodobě příznivý je vývoj závažnosti následků dopravních nehod, zde vyjádřeno číslem závažnosti dopravních nehod podle Reinholda, od roku 2011 vykazuje přibližnou stagnaci s nízkým počtem usmrcených a těžce zraněných osob.

Tabulka 5.6: Vývoj nehodovosti a závažnosti dopravních nehod na území města Litvínova

Město Litvínov	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016
Celkem nehod	169	158	152	158	161	185	180
Usmrcené osoby	2	0	0	1	0	0	0
Těžce zraněné osoby	4	1	2	0	2	1	1
Lehce zraněné osoby	46	34	22	34	34	23	29
Závažnost následků podle Reinholda	893	364	380	424	437	347	366

Graf 5.5: Následky dopravních nehod na území města Litvínova



Lokalizace dopravních nehod

Lokalizace byla převzata z podkladů Policie ČR, byly analyzovány data za období 1. 1. 2012 až 31. 12. 2016. Na území města Litvínova bylo zaznamenáno celkem 836 dopravních nehod, s následky na zdraví bylo 123 dopravních nehod, při nichž byla 1 osoba usmrcena, 6 osob těžce zraněno a 142 osob lehce zraněno. Lokalizace dopravních nehod je doložena na následujících 3 obrázcích.

Dopravní nehoda s usmrcením 1 osoby se stalo na silnici I/27, jednalo se o srážku 3 vozidel ve večerních hodinách, viník řídil agresivně a bezohledně. Při nehodě byla další osoba zraněna lehce.

V případě těžce zraněných osob se 2 DN staly na silnici I/27 v části Záluží, další 3 nehody na silnicích II/271, III/0138 a III/0133, 1 nehoda se stala na MK, ulici Mezibořská. Ve 3 případech se jednalo o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem, pouze v 1 případě šlo o srážku s chodcem na přechodu v ulici S.K. Neumanna s vinou řidiče.

U dopravních nehod s lehkým zraněním osob je bilance následující – celkem 119 nehod, z nich 33 nehod, tedy kolem 27%, je zaznamenáno jako srážka s chodcem, 6 nehod bylo s účastí cyklisty. Větší kumulace těchto dopravních nehod je patrná na ulici Podkrkonošská v lokalitě Citadela, prostor konečné tramvajové zastávky. Dalším citlivým prostorem je ulice 9. května kolem tramvajové zastávky Obchodní dům. Celkem 15 dopravních nehod bylo lokalizováno na silnici I/27 v části Záluží, v 6 případech se jednalo o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem s příčinami nedodržení bezpečné vzdálenosti, nesprávné otáčení nebo couvání, nevěnování se plně řízení a dalšími, ve 4 případech se jednalo o srážku s pevnou překážkou, kdy hlavní příčinou je nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.

Na základě analýzy vývoje závažnosti dopravních nehod a vývoje automobilizace, resp. počtu vozidel lze celkový vývoj nehodovosti na území města Litvínova hodnotit příznivě. Ukazatele jsou přibližně dvakrát nižší než v případě města Mostu.

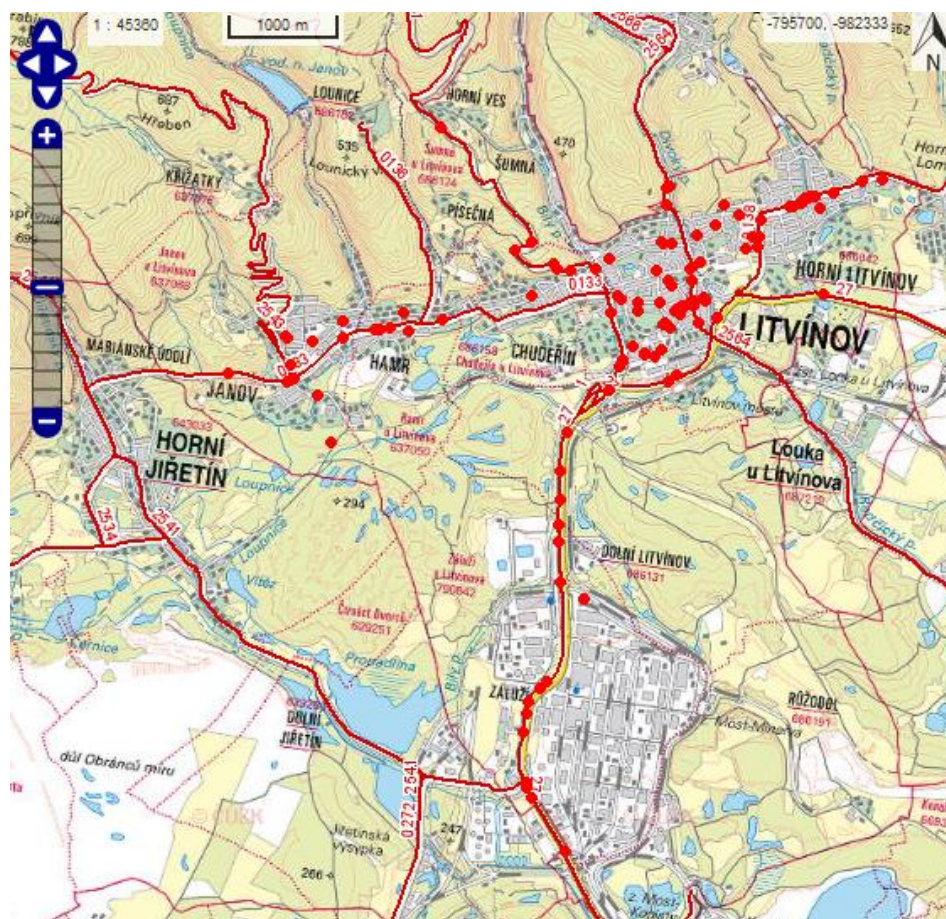
Obrázek 5.12: Lokalizace dopravních nehod se smrtelným zraněním za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016, Litvínov



Obrázek 5.13: Lokalizace dopravních nehod s těžkým zraněním za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016, Litvínov



Obrázek 5.14: Lokalizace dopravních nehod s lehkým zraněním za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016, Litvínov



Při podrobnější analýze nehodovosti lze vyvodit nedobrou situaci především u chodců. Za sledované období 1. 1. 2012 až 31. 12. 2016 bylo na území města Litvínova zaznamenáno celkem 853 dopravních nehod, při nichž bylo usmrceno, těžce zraněno a lehce zraněno 149 osob. Při dopravních nehodách s účastí chodce nebo cyklisty bylo celkem usmrceno nebo zraněno 40 osob (přibližně 27 %), z toho 1 osoba byla zraněna těžce, 39 osob bylo lehce zraněno. Chodec nezavinil žádnou dopravní nehodu, u všech 6 nehod s účastí cyklisty s následkem lehkého zranění byl viníkem cyklista.

5.3 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Dopravní napojení na nadřazenou rychlostní komunikaci I/13, E442	Nedostavěná dálnice D7 v regionu, neúplná homogenizace silnice I/13
Hustá komunikační síť, možnost odvedení tranzitních vozidel mimo zastavěné území	Nízká úroveň kvality dopravy na silnici I/27 mezi městy Most a Litvínov, nedostatečná kapacita komunikace v případě mimořádné události v chemickém komplexu
Dostatečná kapacita převážné většiny křižovatek	Limitní kapacita na 2 křižovatkách v Mostě (KR2, KR6), závady na 2 křižovatkách v Mostě (KR1, KR3)
Okružní křižovatky ke zklidnění dopravy	Absence zklidnění dopravy v obytných oblastech
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
Dostavba dálnice D7 v regionu, včetně navazujících staveb (obchvat Havraň), homogenizace silnice I/13	Růst stupně automobilizace s dopadem na zatížení komunikací a nehodovost
Zvýšení výkonnosti křižovatek	Negativními vlivy na ŽP a bezpečnost provozu
Koordinace SSZ, včetně preference tramvajové dopravy	Vysoký počet nehod s chodci, závažnost nehod
Zklidnění dopravy v obytných oblastech	

6. DOPRAVA V KLIDU (STATICKÁ DOPRAVA)

Doprava v klidu (statická doprava) je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy ve městech. Vyznačuje se prostorovou náročností a má nezastupitelnou roli při komplexním řešení zajištění mobility. Jako služba nabídkového charakteru, kterou je nezbytné organizovat a regulovat, se postupně stává zásadním problémem měst.

Analýza dopravy v klidu byla samostatně řešena jako

- a) Parkování vozidel v oblasti centra města a přilehlém okolí
- b) Odstavování vozidel v lokalitách vícepodlažní bytové zástavby.

6.1 MĚSTO MOST

6.1.1 OBLAST CENTRA MĚSTA A PŘÍLEHLÉHO OKOLÍ

Systém parkování a odstavování vozidel v centru města a přilehlém okolí odráží urbanistickou strukturu území a jeho funkce. Je zde zastoupena administrace, městské služby, kulturní a společenské aktivity, obchodní a komerční služby, významná v území je funkce bydlení. Tato koncentrace a pestrost aktivit vyvolává adekvátní rozsah nabídky, která ve své podstatě musí zahrnout všechny uživatelské skupiny parkování a odstavování vozidel.

Rámcově představuje nabídka dopravy v klidu v zájmovém území následující prvky:

- oblast placeného stání, ulice třída Budovatelů, Josefa Skupy
- městské zachytané placené parkoviště Františka Halase
- podzemní parkovací dům OC Central Most
- soukromé placené parkoviště Prior, Obchodní zóna
- neplacené parkovací plochy Moskevská, Bělehradská, Jiřího z Poděbrad, Divadelní, F.L. Gasmanna
- vyhrazené parkovací plochy jako např. Magistrát, Městské divadlo
- parkovací plochy spíše rezidentního charakteru jako např. Vítězslava Nezvala, M.G. Dobnera, Ve Dvoře, Maxima Gorkého, vyhrazená parkovací stání rezidentů a další odstavování v ulicích
- soukromé parkovací plochy firem, včetně nabídky pro veřejnost.

Oblast placeného stání

Oblast placeného stání ve městě Most je vymezeno podle následující přílohy. Jedná se o nabídku pro krátkodobé parkování se základní sazbou 15,- Kč/hod. Prvních 30 minut je zdarma. Parkovací automaty jsou spravovány Technickými službami města Mostu a.s. (TS Most).

Parkovací hodiny (automaty)

ulice tř. Budovatelů a Josefa Skupy

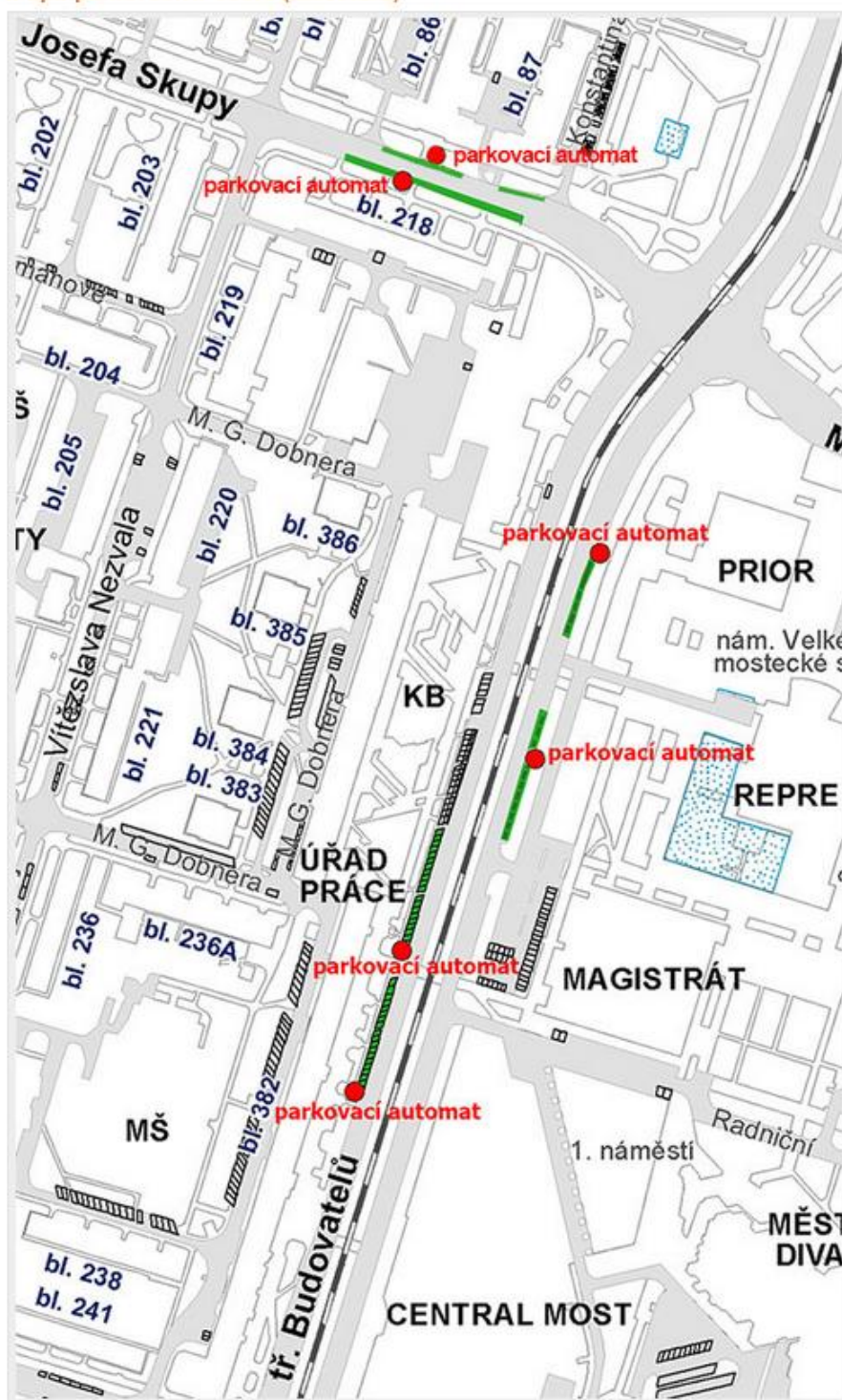
- Parkovné je stanoveno:
- prvních 30 minut ZDARMA (nutno vytisknout lístek)
- 15 Kč za každou započatou hodinu
- možnost úhrady hotově
- možnost úhrady parkovného prostřednictvím mobilního telefonu

Provozní doba

Po - Pá	8:00 - 18:00
So	8:00 - 12:00
Ne	bezplatné

Všechny ceny jsou včetně DPH.

Obrázek 6.1: Vymezená oblast placeného stání ve městě Most

Mapa parkovacích hodin (automatů)Záchytné parkoviště Františka Halase

Důležitým prvkem dopravy v klidu je placené záchytné parkoviště Františka Halase s kapacitou zhruba 300 stání. Jedná se o nabídku spíše zaměřenou na dlouhodobé parkování a rezidentní odstavování vozidel. Parkoviště je provozováno Městskou policií Most, parkoviště je vybaveno závorovým systémem, plochy jsou oplocené, je zajištěn dohled 24 hodin denně. Za dlouhodobé parkování zaplatí uživatel 550,- Kč měsíčně, za krátkodobé parkování 50,- Kč za den. Podle provedeného průzkumu se průměrné hodinové využití kapacity pohybuje kolem 38 %, maximální obsazení bylo vysledováno v době 5:00 hod a to 141 vozidel.

ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ PROVOZOVANÁ STATUTÁRNÍM MĚSTEM MOST

Městská policie Most provozuje městská parkoviště v ulicích:

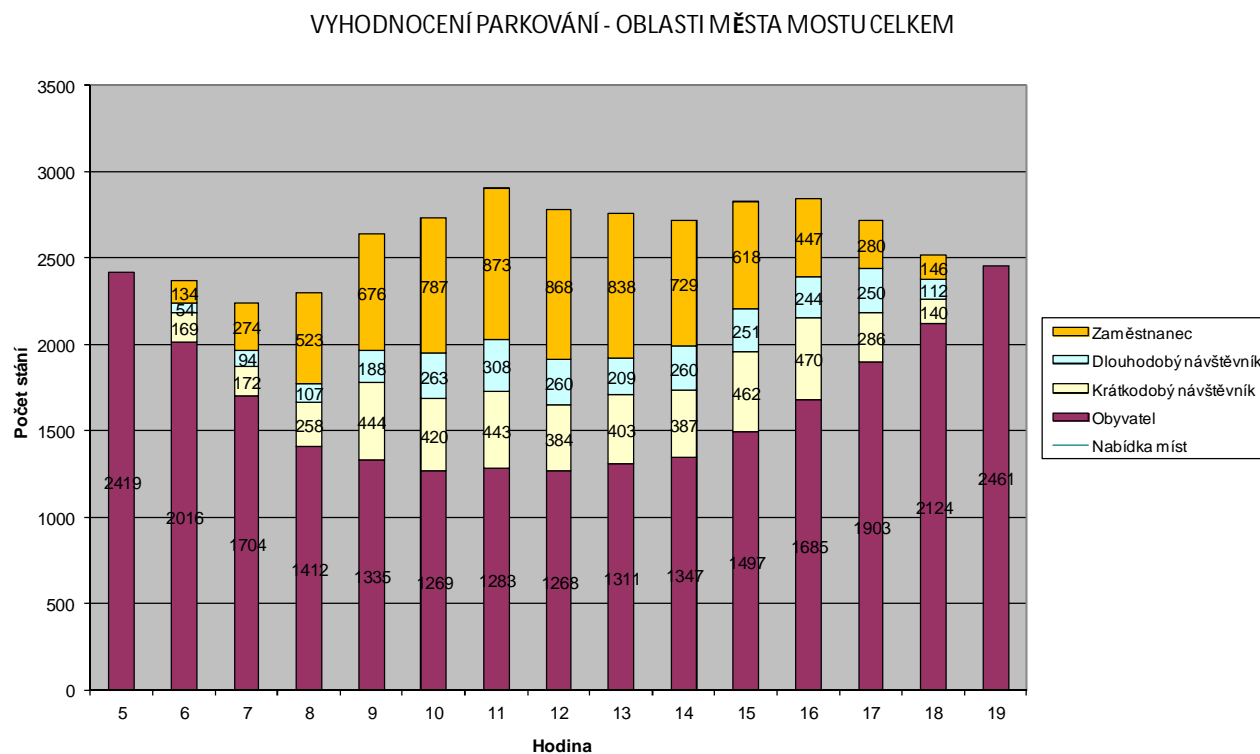
- Pionýrů
- Františka Halase
- Okružní
- Josefa Ševčíka
- 1. Máje

Parkoviště slouží k dlouhodobému nebo krátkodobému parkování. **Při dlouhodobém parkování** je s majitelem vozidla uzavřena smlouva na dobu neurčitou. Za dlouhodobé parkování zaplatí majitel vozidla 550,- Kč měsíčně.

Pokud se jedná o **krátkodobé parkování**, majitel uhradí poplatek 50,- Kč za den. To využívají řidiči, kteří například odjíždějí na dovolenou, nebo mají jednání na úřadech anebo jsou na návštěvách u příbuzných.

Výslednou poptávku dokládají výsledky dopravního průzkumu centra města a přilehlého okolí v grafickém a tabulkovém provedení.

Graf 6.1: Denní variace poptávky po parkování podle uživatelských skupin ve sledovaném území města Mostu



Tabulka 6.1: Bilance poptávky a nabídky v jednotlivých sledovaných oblastech

Město Most, maximální hodina 11:00 hod.								
Výchozí poptávka současného stavu (komunikace, plochy; zdroj: databáze, průzkumy)								
Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Nabídka	Využití v %
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.			
A	111	59	11	73	246	254	351	72.4
B	20	79	33	160	25	292	666	43.8
C	74	131	79	201	228	485	684	70.9
D	97	37	38	49	268	221	328	67.4
E	136	12	42	31	261	221	323	68.4
F	214	37	13	64	379	328	425	77.2
G	236	3	29	68	404	336	704	47.7
H	109	38	47	124	208	318	391	81.3
I	161	17	7	48	318	233	274	85.0
J	125	30	9	55	278	219	338	64.8
Celkem	1283	443	308	873	2615	2907	4484	64.8

Ze základní analýzy nabídky a poptávky lze odvodit, že celková nabídka převažuje nad poptávkou s průměrným využitím zhruba 65%. V lokalitách těsně navazujících severně, jižně a západně na území centra města, především v ulicích Bělehradská, M.G. Dobnera, Ve Dvoře, Obránců míru a dalších dochází k výraznému prolínání všech uživatelských skupin s dopadem na kvalitu odstavování vozidel zde bydlicích obyvatel. Důsledkem je značný počet vyhrazených stání jako ochrana zejména před uživatelskou skupinou zaměstnanec, což dokládají následující obrázky z ulice Ve Dvoře a Obránců míru.

Pokud bychom sledovali záměr vytvořit nabídku, která pokryje poptávku dlouhodobého parkování, včetně maximální poptávky obyvatel, stanou se problematickými oblasti A, D, E, F, H, I, J. Předznamenává to, že v těchto oblastech bude potřebná regulace poptávky nebo doplnění nabídky odstavných stání.

Obrázek 6.2: Ulice Ve Dvoře, vyhrazená stání



Obrázek 6.3: Ulice Obránců míru, vyhrazená stání



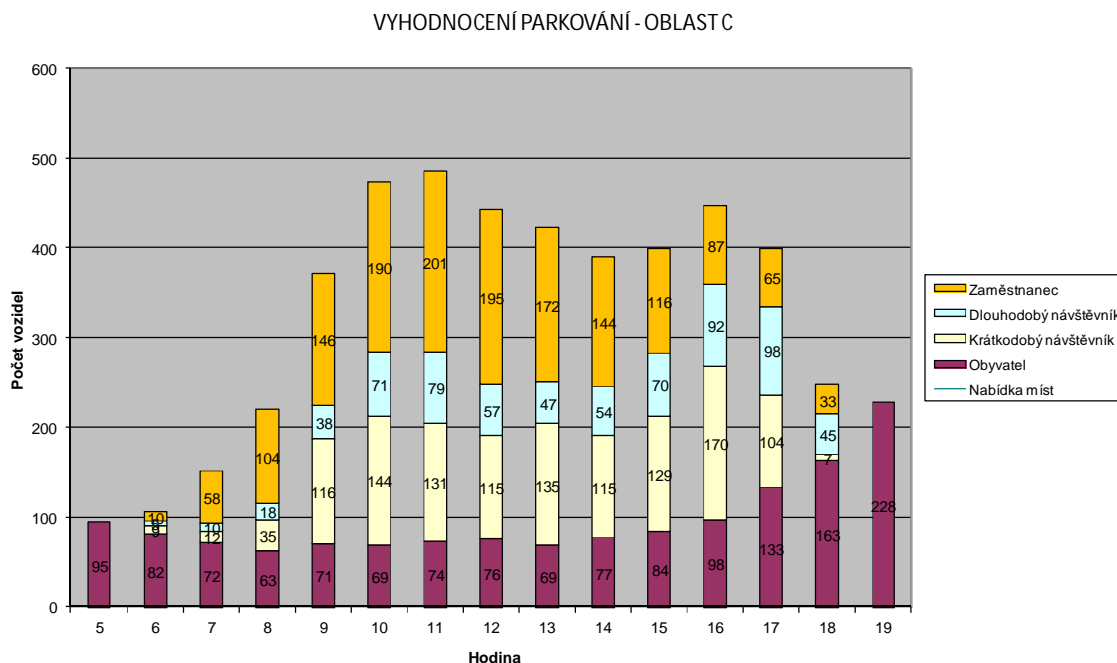
Tabulka 6.2: Přehled rozhodujících ploch parkování v centru města Mostu a jeho nejbližším okolí

Nabídka rozhodujících ploch v centru města Mostu a nejbližším okolí		
Parkoviště/Lokalita	Počet míst	Režim parkování
PA třída Budovatelů, J. Skupy	80	placené
PRIOR	110	placené
Obchodní zóna	110	placené/vyhrazené
OC Central	350	neplacené 3 hod.
Divadelní	103	neplacené/vyhrazené
F.L. Gasmanna, 2. náměstí	187	neplacené
J. z Poděbrad	238	neplacené
Bělehradská	131	neplacené
M.G. Dobnera	257	neplacené/vyhrazené
Magistrát, Radniční	137	neplacené 1 hod./vyhrazené
Celkem míst	1703	

Podzemní parkoviště OC Central

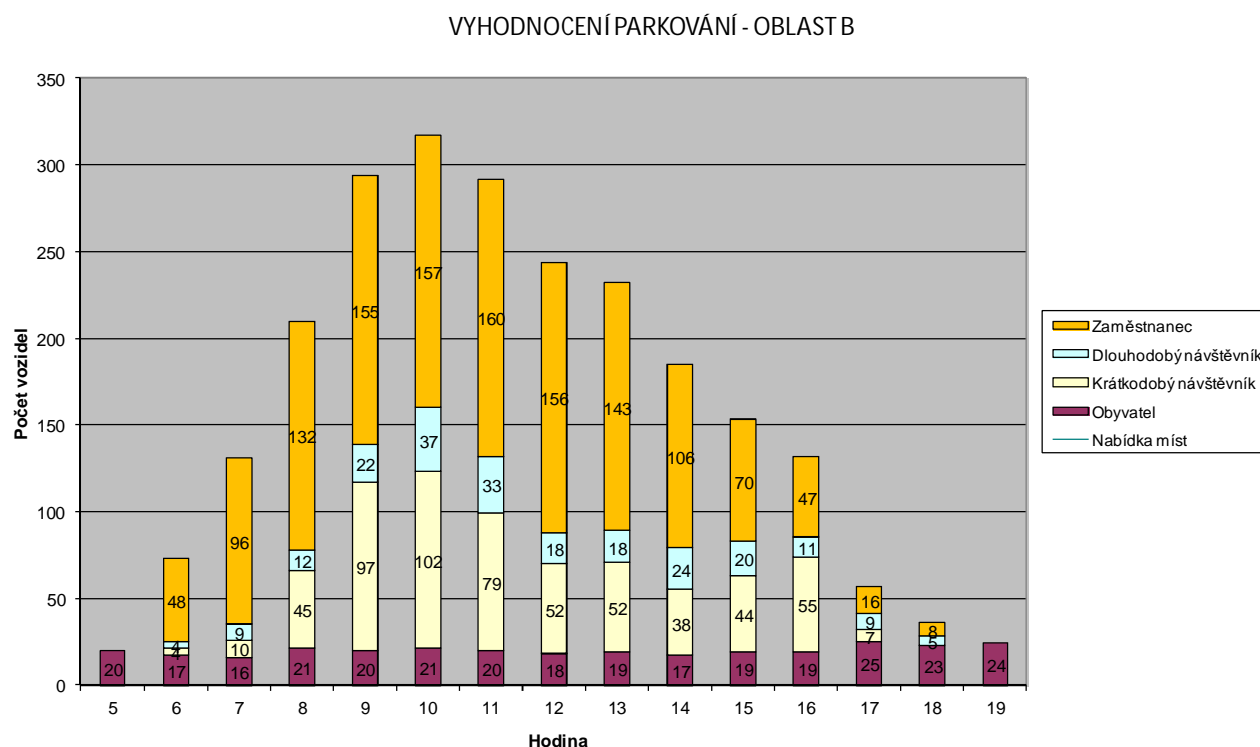
Výrazným prvkem statické dopravy v oblasti centra města je podzemní parkoviště OC Central Most s kapacitou zhruba 350 stání. Soukromá nabídka, v režimu 3 hodiny zdarma, další hodina 30,- Kč a každá další 50,- Kč, prakticky řeší poptávku po krátkodobém parkování v centru města. Vyhodnocení oblasti C, což je prostor 1. náměstí a ulic Radniční, Divadelní a Bankovní, dokládá maximální počet krátkodobého a dlouhodobého parkování v objemu 262 vozidel v době 16-17 hodin. Důkazem dostatečného stavu jsou např. málo využitá placená stání na parkovišti Prior nebo PA třída Budovatelů a Josefa Skupy.

Graf 6.2: Denní variace poptávky po parkování podle uživatelských skupin v oblasti C

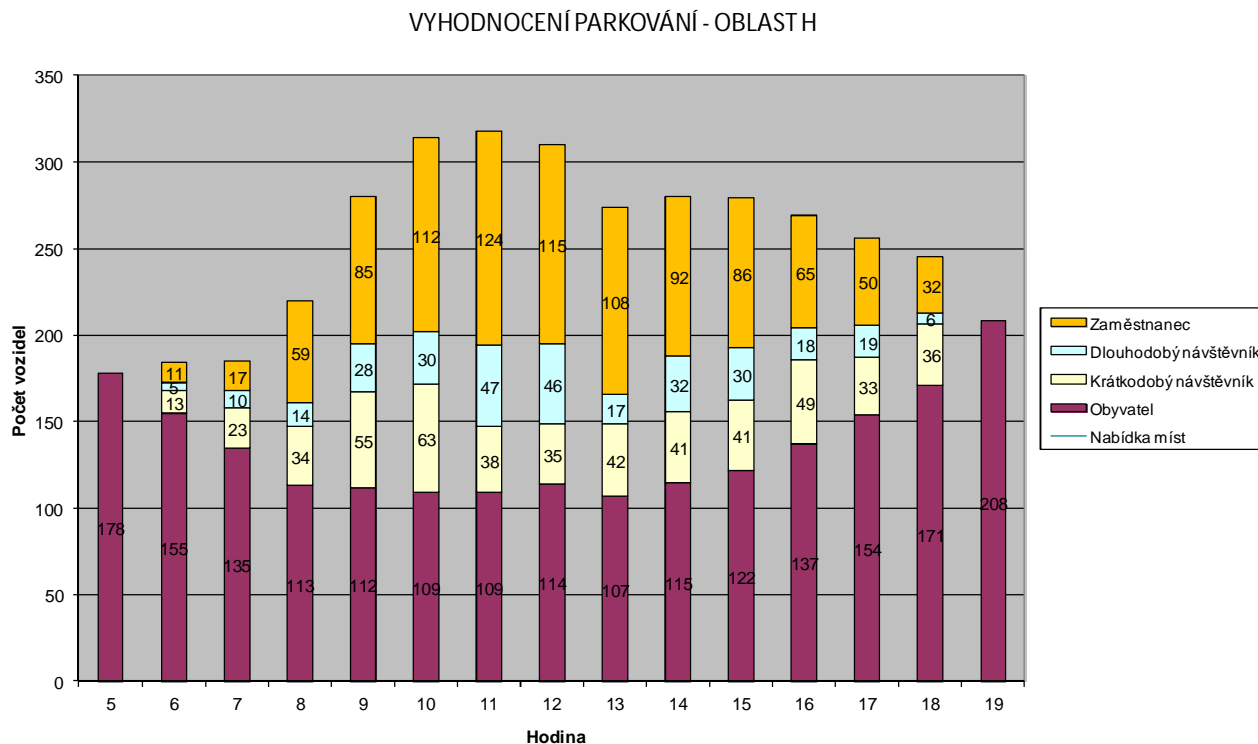


Následující graf dokumentuje režimy parkování v oblasti B, což je území vymezené ulicemi Moskevská, Jiřího z Poděbrad, Radniční a třída Budovatelů. Maximální poptávku 317 vozidel řeší nabídka 666 míst s využitím zhruba 48 %, přičemž uživatelská skupina zaměstnanec tvoří přibližně 1/2 poptávky. Další graf reprezentuje oblast H, ze kterého je patrné prolínání všech uživatelských skupin. V území vymezeného ulicemi Vítězslava Nezvala, Josefa Skupy, třída Budovatelů a Františka Halase byla zjištěna maximální poptávka 318 vozidel při nabídce 391 stání. Využití nabídky na úrovni zhruba 81 % již představuje výrazné omezení odstavování vozidel obyvatel zde bydlících.

Graf 6.3: Denní variace poptávky po parkování podle uživatelských skupin v oblasti B



Graf 6.4: Denní variace poptávky po parkování podle uživatelských skupin v oblasti H



Hodnocení stavu

Pro zákazníky krátkodobého, případně i dlouhodobého parkování se zjištěnou maximální poptávkou 751 vozidel/hod. je zabezpečena rozsáhlá nabídka z hlediska dostatečného počtu parkovacích míst i územní lokalizace. Bilanční přebytek kolem 1,6 tis. míst nedává prakticky žádný prostor pro výraznější zpoplatnění této uživatelské skupiny. Jen na území centra města a jeho nejbližšího okolí činí nabídka 970 nezaplatněných parkovacích stání.

Komplikovanou zákaznickou skupinou jsou zaměstnanci s poptávkou 873 vozidel/hod. Vzhledem k délce parkování upřednostňují tito zákazníci bezplatné parkování a jsou ochotni realizovat i delší docházku ke svým cílům. Vzhledem k bilančnímu přebytku kolem 1,6 tis. míst, k nízkému objemu zpoplatnění a „volné“ kapacitě z titulu zastupitelnost většina poptávky využívá další veřejné prostory kolem atraktivní oblasti centra. Dochází tak ke kolizi v území, skupina obyvatel je omezována a jakákoli jejich „ochrana“ vyžaduje regulaci nebo další parkovací kapacity v území. Problematická jsou prakticky všechna území v těsném sousedství centra města.

Největší a nejvíce problematickou skupinou zákazníků jsou obyvatelé sledovaného území. Ve špičkové hodině byla zjištěna v úhrnu poptávka 1 283 vozidel, přičemž maximální poptávka obyvatel činí 2 615 vozidel. Protože rezidentní oblasti bezprostředně navazují na centrum města, je toto „narázníkové“ území trvale pod tlakem jak krátkodobě parkujících vozidel tak zejména vozidel ze skupiny zaměstnanec, kteří přednostně využívají nezaplatněné parkování. V těchto případech je ochrana území a obyvatel nezbytná a potřebná. Nabídka záchytných parkovišť pro odstavování vozidel obyvatel v kontextu výše uvedeného spíše upřednostňuje právě návštěvníky a zaměstnance před bydlicími.

6.1.2 LOKALITY S VÍCEPDLAŽNÍ OBYTNOU ZÁSTAVBOU

Z obecného pohledu musí být nabídka a poptávka v rovnováze. Otázkou však je v jakém rozsahu odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle znění §25 odstavec 3) je stání a zastavení dovoleno za uvedených podmínek – „Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy“. Toto ustanovení garantuje dopravní dostupnost vozidel HZS, resp. vozidel IZS obecně.

Dalším důležitým aspektem řešení obytných lokalit je skutečnost, že se zde zcela projeví vývoj automobilizace, který může být korigován demografickými změnami a probíhající migrací v území.

Nabídka odstavování vozidel ve vybraných lokalitách je tvořena převážně následujícími druhy:

- záchytné parkoviště, zpoplatněné, hlídané – Okružní, Josefa Ševčíka (550,- Kč/měsíc)
- parkoviště, zpoplatněné, hlídané – Albrechtická, Okružní, U Parku (720,- Kč/měsíc)
- parkoviště, nezpoplatněné
- parkovací zálivy
- parkování na komunikaci
- garáže
- přístřešky.

Výsledky dopravního průzkumu vybraných oblastí vícepodlažní zástavby dokládá následující přehledná tabulka.

Tabulka 6.3: Bilance nabídky a poptávky ve vybraných oblastech vícepodlažní zástavby, data udávají počty míst a vozidel ve večerních hodinách běžného pracovního dne

Parkování Most_oblasti analýzy					
Oblast	Vymezení území	Nabídka	Poptávka legální	Poptávka nelegální	Bilance
1	Liščí vrch	2301	2032	40	229
2	Skřivánčí vrch-Zahradní	1609	1244	93	272
3	Výsluní	2807	1921	357	529
6	Pod Šibeníkem	1593	1116	244	233
7	U Stadionu	1189	949	99	141
	Celkem oblasti	9499	7262	833	1404

Ve vybraných oblastech města byla v úhrnu zjištěna nabídka 9 499 míst, souhrnná poptávka pak 7 262 vozidel. Bilance představuje přebytek nabídky 1 404 odstavných stání ve všech sledovaných oblastech. V rámci sledování poptávky bylo zaznamenáno celkem 833 nelegálním způsobem odstavených vozidel, z celkové poptávky jde o zhruba 10 %. Především se jedná o odstavování vozidel na komunikacích nedostatečné šířky a tak řešení stavu by se mělo přednostně orientovat na dopravně organizační opatření nebo na úpravu uličního profilu, případně výstavbu nových kapacit.

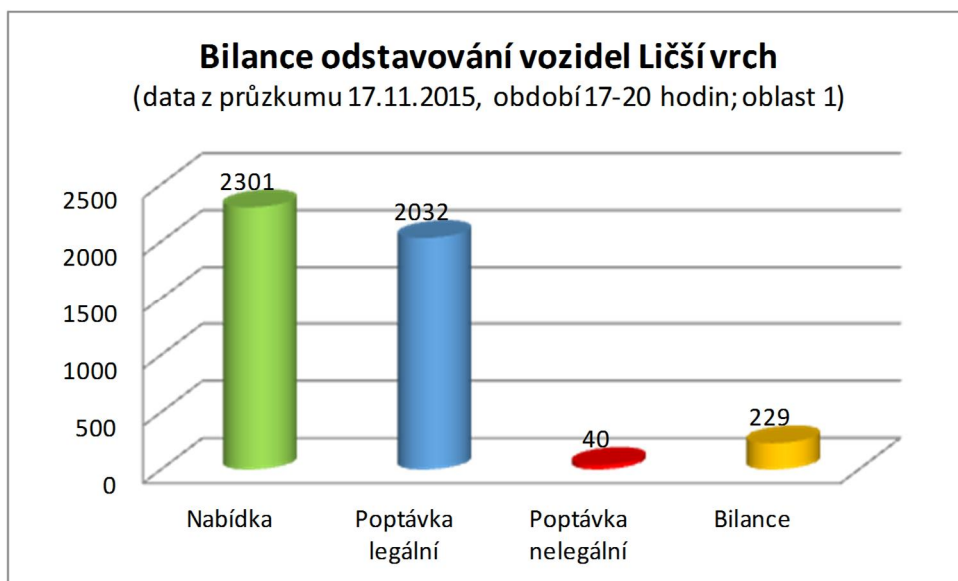
Oblast 1 – Liščí vrch

Území je vymezeno ulicemi Okružní, Jana Palacha, Višňová.

Hlavní parkovací plochy:

- záchytná parkoviště a parkoviště Josefa Ševčíka, Okružní, zpoplatněné; 305 míst
- parkoviště Františka Malíka, Komořanská, Josefa Ševčíka, nezpoplatněné; 397 míst.

Graf 6.5: Balance nabídky a poptávky odstavení vozidel v oblasti 1-Liščí vrch



Nejvíce problematickými místy jsou jednotlivosti na ulici Josefa Ševčíka, na ulici Františka Malíka se jedná zejména o vozidla odstavená ve vnitroblocích domů 733, 734. Nelegálně odstavená vozidla představují zhruba 2% celkové poptávky. Výsledná bilance převyšuje nelegální poptávku o 189 míst.

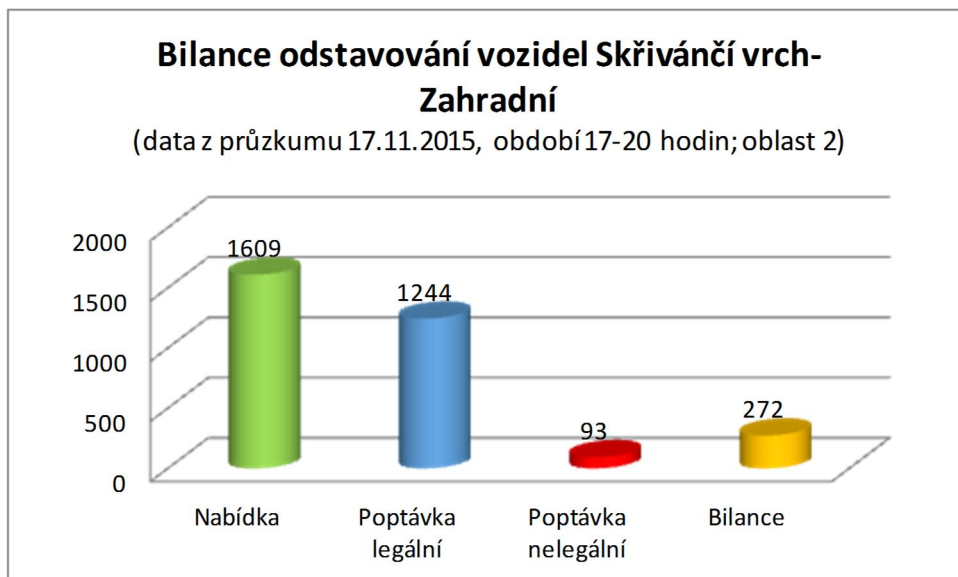
Oblast 2 – Skřivánčí vrch-Zahradní

Území je vymezeno ulicemi Višňová, Lipová, Jana Palacha, Topolová.

Hlavní parkovací plochy:

- parkoviště U Parku, zpoplatněné; 130 míst
- parkoviště U Parku, Višňová, Šeříková, Lipová, Javorová, Topolová, Růžová, nezpoplatněné; 532 míst
- přístřešky Topolová, zpoplatněné; 70 míst.

Graf 6.6: Balance nabídky a poptávky odstavení vozidel v oblasti 2-Skřivánčí vrch, Zahradní



Nejvíce problematickými místy jsou odstavená vozidla na ulicích Růžová, Šeříková, U Parku a Lipová. Ve všech případech se jedná o podélné parkování na obousměrné komunikaci, kdy není dodržena legislativou požadovaná volná šířka komunikace. Nelegálně odstavená vozidla představují zhruba 7 % celkové poptávky. Výsledná bilance převyšuje nelegální poptávku o 179 míst.

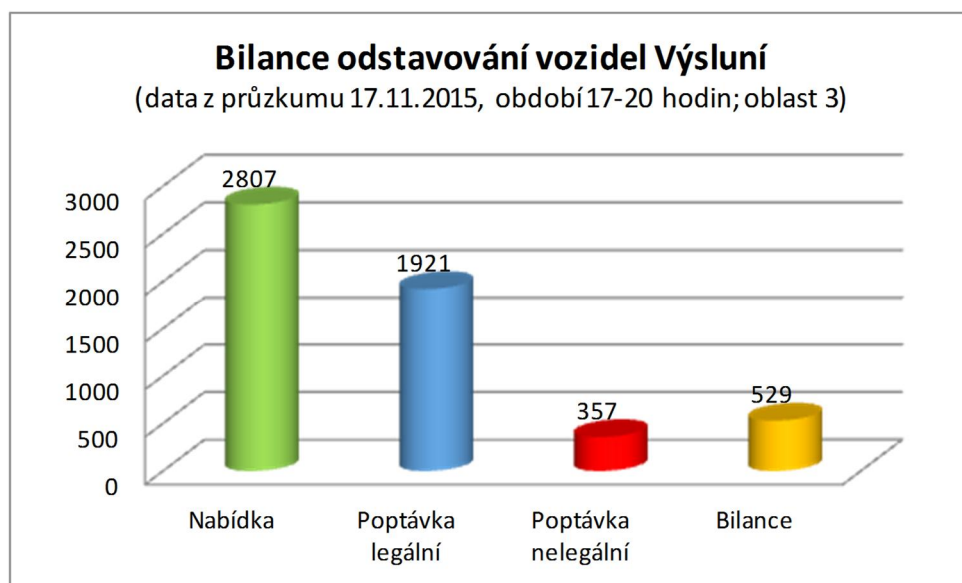
Oblast 3 – Výsluní

Území je vymezeno ulicemi třída Budovatelů, Zdeňka Štěpánka, Velebudická, Pražská. Bilance a hodnocení nezahrnuje prostor mezi ulicemi Zahradní a třída Budovatelů s výjimkou ulic Družstevní a Hutnická.

Hlavní parkovací plochy:

- parkoviště Albrechtická, zpoplatněné; 67 míst
- parkoviště Výsluní, zpoplatněné soukromé; 71 míst
- parkoviště M. J. Husa, Lidická, Kpt. Jaroše, Česká, Albrechtická, Marš. Rybalka, nezpoplatněné; 657 míst
- garáže Marš. Rybalka; 198 míst
- garáže Zahradní, Družstevní; 93 míst
- podzemní parkoviště Kpt. Jaroše
- parkovací objekt, garáže, parkoviště Karla Marxe.

Graf 6.7: Bilance nabídky a poptávky odstavení vozidel v oblasti 3-Výsluní



Nejvíce problematickými místy jsou odstavená vozidla na ulicích Kpt. Jaroše, Lidická, Česká, Marš. Rybalka, Zdeňka Štěpánka a J. A. Komenského. Téměř ve všech případech se jedná o podélné parkování na obousměrné komunikaci, kdy není dodržena legislativou požadovaná volná šířka komunikace, převážně jde o obslužné komunikace ve vnitroblocích nebo na slepých úsecích komunikací. Nelegálně odstavená vozidla představují zhruba 16 % celkové poptávky. Výsledná bilance převyšuje nelegální poptávku o 172 míst.

Obrázek 6.4: Příklad odstavování vozidel na obousměrné komunikaci v rozporu s legislativou na ulici Lidická



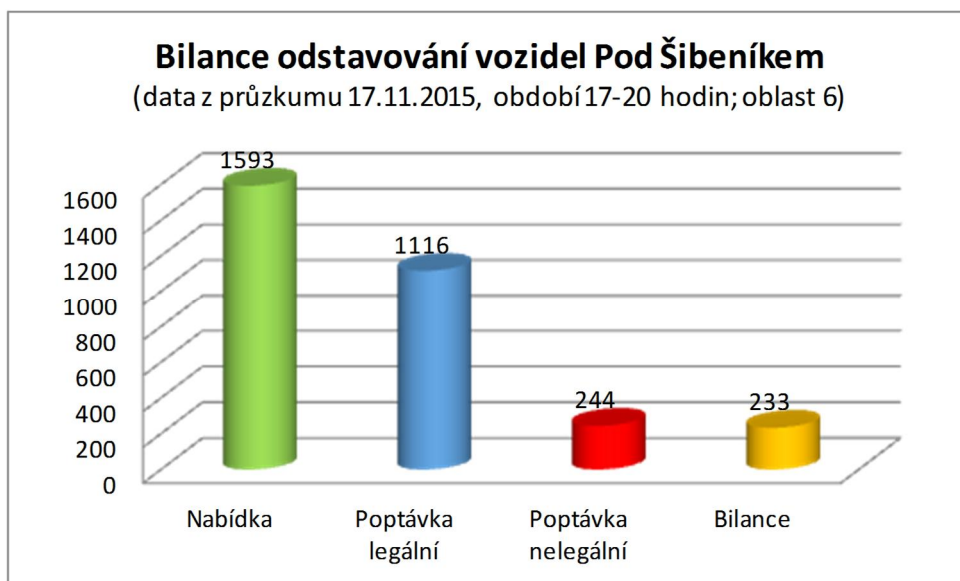
Oblast 6 – Pod Šibeníkem

Území je vymezeno ulicemi Rudolická, Pod Lajsníkem, Josefa Suka, Moskevská.

Hlavní parkovací plochy:

- parkoviště Fr. Kmocha, zpoplatněné soukromé; 110 míst
- parkovací dům Václava Řezáče; 140 míst
- parkovací přístřešky Josefa Suka, zpoplatněné; 40 míst
- parkoviště Rudolická, soukromé; 95 míst
- parkoviště K. J. Erbeny, K. H. Borovského, Josefa Suka, Jarmily Glazarové, nezpoptatněné; 248 míst
- parkoviště Moskevská, nezpoptatněné u vybavenosti; 241 míst.

Graf 6.8: Bilance nabídky a poptávky odstavení vozidel v oblasti 6-Pod Šibeníkem



V rozporu s legislativou jsou vozidla nejvíce odstavena na ulicích Jana Kubelíka, Václava Talicha a F. L. Čelakovského. Téměř ve všech případech se jedná o podélné parkování na obousměrné nebo jednosměrné komunikaci, kdy není dodržena legislativou požadovaná volná šířka komunikace. Převážně jde o obslužné komunikace ve vnitroblocích nebo o slepé úseky komunikací. Nelegálně odstavená vozidla představují zhruba 18 % celkové poptávky. Výsledná bilance je nižší než nelegální poptávka o 11 míst, z toho titulu se jeví tato oblast jako nejvíce problémová. Navíc poměrně značná nabídka na ulici Moskevské je v místě občanské vybavenosti, mimo objekty bytových domů.

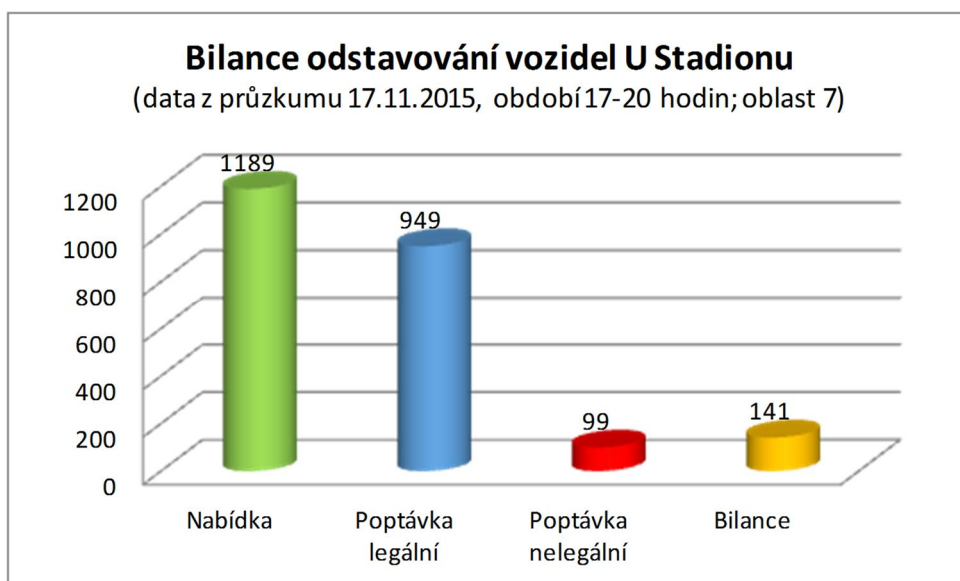
Oblast 7 – U Stadionu

Území je vymezeno ulicemi Moskevská, Rudolická, Josefa Hory, Jiřího Wolkeru, U Stadionu, Bělehradská, z původního rozsahu území byly zachovány pouze lokality bydlení.

Hlavní parkovací plochy:

- parkoviště U Stadionu, Jiřího Wolkeru, Brněnská, Bělehradská, K. H. Máchy, nezaplatněné; 467 míst.

Graf 6.9: Bilance nabídky a poptávky odstavení vozidel v části oblasti 7-U Stadionu



V rozporu s legislativou jsou vozidla nejvíce odstavována na ulicích Bělehradská, Jiřího Wolker a K. H. Máchy. Téměř ve všech případech se jedná o podélné parkování na obousměrné komunikaci, kdy není dodržena legislativou požadovaná volná šířka komunikace. Převážně jde o obslužné komunikace ve vnitroblocích nebo o slepé úseky komunikací. Nelegálně odstavovaná vozidla představují zhruba 9 % celkové poptávky. Výsledná bilance převyšuje nelegální poptávku o 42 míst.

Oblast 9 – Zahražany

Území je vymezeno Čsl. armády, Jana Žižky, Vinohradská, Ve Strži, alej Boženy Němcové, Prokopova, Za Špačkárnou, Slovenského národního povstání.

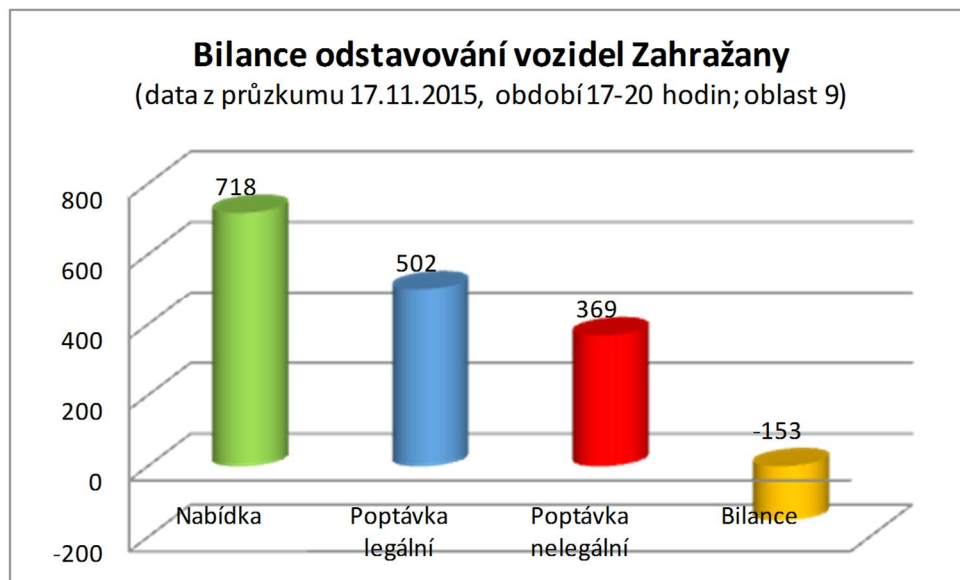
Důvodem zařazení této lokality do analýzy a hodnocení obytných oblastí s vícepodlažní bytovou zástavbou je níže doložená bilance parkování a odstavování vozidel. Souhrnný nedostatek v nabídce odpovídá nelegální poptávce v objemu 369 míst.

Větší rozsah nabídky je situován v ulicích Prokopa Holého, Jana Opletala, SNP, Jugoslávská, Vinohradská, V Zahrádkách a Aloise Jiráska, v úhrnu se jedná o zhruba 270 míst. Další důležitou nabídku tvoří garážové objekty, jejich větší počty jsou na ulicích U Školy, Chmelná, Vinohradská, Partyzánská, Prokopa Holého, Za Zámeckým dvorem, dohromady kolem 230 míst.

Tabulka 6.4: Bilance nabídky a poptávky v oblasti Zahražany, data udávají počty míst a vozidel ve večerních hodinách běžného pracovního dne

Parkování Most_oblasti analýzy					
Oblast	Vymezení území	Nabídka	Poptávka legální	Poptávka nelegální	Bilance
9	Zahražany	718	502	369	-153
	Celkem oblasti	718	502	369	-153

Graf 6.10: Bilance nabídky a poptávky odstavování vozidel v oblasti 9-Zahražany



Nejvíce problematickými místy jsou odstavená vozidla na ulicích Bří Čapků, Chmelná, Jana Žižky, Prokopa Diviše, V Zahrádkách a U Města Cherson. Téměř ve všech případech se jedná o podélné parkování na obousměrné komunikaci, kdy není dodržena legislativou požadovaná volná šířka komunikace, převážně jde o obslužné komunikace ve vnitřním území, případně na slepých úsecích komunikací. Nelegálně odstavená vozidla představují zhruba 42 % celkové poptávky. Výsledná záporná bilance a vysoký počet odstavených vozidel v rozporu s legislativou představují z hlediska statické dopravy problematickou oblast.

Obrázek 6.5: Příklad odstavování vozidel na obousměrné komunikaci v rozporu s legislativou na ulici U Města Cherson



6.1.3 SWOT ANALÝZA PRO MĚSTO MOST

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Dostatečný počet parkovacích míst v centru a jeho okolí	Nedostatečné řešení parkování rezidentů v centru města, absence regulace parkování v přilehlém okolí
Dostatečná kapacita pro návštěvníky centra města, nabídka odstavných stání v okolí centra města	Nedovolené odstavování vozidel na komunikacích v obytné zástavbě s nedostatečnou šířkou
Vysoký počet vyznačených odstavných stání ve vícepodlažní zástavbě	Vysoký počet vyhrazených stání jako důsledek lokálně nedostatečné nabídky
Systém zachytných parkovišť v obytné zástavbě	Absence systému organizování a řízení dopravy v klidu
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
Zvýšení počtu odstavných stání organizačními opatřeními a méně náročnými stavebními úpravami	Výhledový stupeň automobilizace se může v cílovém stavu zvýšit o 30-50%, komplikace bydlicích
Zvýšení počtu parkovacích a odstavných stání formou výstavby parkovacích domů	Odstavování vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou komplikuje obsluhu území, dostupnost IZS
Komplexní řešení systému dopravy v klidu, regulace poptávky	Neochota uživatelů připustit, že parkování je služba, která může být zpoplatněna
Rozvoj systému Car Sharing	Náklady spojené s rozvojem systému řízení a regulací dopravy v klidu

6.2 MĚSTO LITVÍN OV

6.2.1 OBLAST CENTRA MĚSTA A PŘÍLEHLÉHO OKOLÍ

Systém parkování a odstavování vozidel v centru města Litvínova a přilehlém okolí odpovídá funkcím, které zde jsou zastoupeny jako administrace a městské služby, kulturní a společenské aktivity, obchodní a komerční služby, rozhodující ve sledovaném území je pak funkce bydlení. Nabídka tak musí zahrnout všechny uživatelské skupiny parkování a odstavování vozidel.

Rámcově, v území zhruba 400 m od centra, představuje nabídka dopravy v klidu následující základní prvky:

- oblast placeného stání, parkoviště náměstí Míru a Městský úřad
- regulované parkování na náměstí Míru, na ulicích Rooseveltova a Kostelní
- neplacené veřejné parkoviště Školní, U Zámeckého parku, Vodní, Rooseveltova, na ulici Smetanova
- soukromé neplacené parkovací plochy Kaufland, OC Litvínov
- soukromé parkovací plochy, včetně zpoplatněné nabídky pro veřejnost
- garáže na ulici Vinohradská.

Uvedenou základní nabídku dále doplňují především veřejné, nezpoptatněné parkovací kapacity na ulicích Žižkova, Podkrušnohorská, Valdštejská, Ruská, Studentská, Tržní a ve vnitroblocích obytných domů.

Oblast placeného stání, regulace parkování

Oblast placeného stání ve městě Litvínově se vztahuje na parkoviště náměstí Míru a Městský úřad. Jedná se o nabídku pro krátkodobé parkování se základní sazbou 20,- Kč/hod., přičemž první 2 hodiny jsou zdarma. Nabídku tvoří 102 parkovacích stání, parkovací automaty jsou spravovány městem Litvínov. Na oblast placeného stání navazuje na náměstí Míru a v ulicích Rooseveltova a Kostelní regulace parkování ve formě vyhrazených stání na parkovací kartu vydanou městským úřadem. Tato regulace se dotýká 50 parkovacích míst.

Obrázek 6.6: Situace centra města Litvínova s oblastí placeného stání náměstí Míru





MĚSTO LITVÍN OV

Nařízení města Litvínova č. 1/2016 o vymezení místních komunikací k placenému stání motorových vozidel

Rada města Litvínova se dne 27. 01. 2016 usnesla vydat dle ustanovení § 11 odst. 1 a § 102 odst. 2 písm. d) zákona 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění a v souladu s ustanovením § 23, odst. 1 písm. a) a c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, toto nařízení města o vymezení místních komunikací k placenému stání motorových vozidel (dále jen nařízení):

čl. 1

Toto nařízení upravuje podle § 23 odst. 1, písm. a) a písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, a v souladu s cenovými předpisy¹⁾, vymezení místních komunikací k placenému stání ve městě Litvínov.
Vymezují se tyto místní komunikace:

I. náměstí Míru:

- a) prvních 24 míst vlevo a 24 míst vpravo u vjezdu na parkoviště
- b) parkoviště u fotoslužby

II. parkoviště ve vnitřním prostoru Fajle

III. parkoviště v ul. Rooseveltova (pod křižovatkou s ul. Školní)

čl. 2

1. V lokalitě uvedené v čl. 1, odst. I., písm. a) a odst. II., tohoto nařízení je cena za stání silničního motorového vozidla hrazena pomocí parkovacího automatu. Doklad o zaplacení musí být po dobu stání silničního motorového vozidla umístěn na viditelném místě za jeho předním sklem a nesmí být ani částečně zakryt tónováním skla, libovolnými nálepkami, nebo jinými předměty. Musí být umístěn lícovou stranou obsahující údaje o zaplacení směrem ven tak, aby tyto údaje byly viditelné při pohledu zvenku.

2. V lokalitě, uvedené v čl. 1, odst. I., písm. b), odst. II. a odst. III. tohoto nařízení je cena za stání silničního motorového vozidla hrazena předem na odboru finančním MěÚ Litvínov (parkovací karta). Zaplacení ceny se prokazuje platnou parkovací kartou, která musí být po dobu stání silničního motorového vozidla umístěna na viditelném místě za jeho předním sklem a nesmí být ani částečně zakryta tónováním skla, libovolnými nálepkami, nebo jinými předměty, musí být umístěna lícovou stranou obsahující identifikační údaje směrem ven tak, aby tyto údaje byly viditelné při pohledu zvenku.

¹⁾ zákon č. 526/1990 Sb., o cenách ve znění pozdějších předpisů

Parkovací karta může být vydána za účelem podnikání ve smyslu platných obecně závazných předpisů na žádost právnické či fyzické osoby, která má sídlo nebo provozovnu v lokalitě uvedené v článku 1 tohoto nařízení, a která předložila platné živnostenské oprávnění či aktuální výpis z obchodního rejstříku. Žádost bude doplněna o platnou smlouvu o likvidaci odpadů. Dále může být parkovací karta vydána fyzické osobě, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti v lokalitě uvedené v článku 1 tohoto nařízení.

3. Vymezené úseky nebo vyhrazená místa musí být označena příslušnými dopravními značkami podle zvláštního předpisu².

čl. 3

Cenu za placené stání stanovuje rada města.

čl. 4

Tímto nařízením se v plném rozsahu ruší nařízení Města Litvínova č. 2/2015 ze dne 22. 4. 2015.

čl. 5

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem 13. 02. 2016.


Bc. Kamila Bláhová
starostka města Litvínova




Erika Sedláčková
1. místopředsedkyně rady města Litvínova

vyvěšeno: 29-01-2016
sejmuto:

² zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Usnesení Rady města Litvínova k cenovým podmínkám placeného stání motorových vozidel

Podle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, v platném znění, lze užít místní komunikace nebo jejich části, vymezené nařízením města Litvínova č. 1/2016 ze dne 27. 01. 2016 za těchto cenových podmínek:

Ceny za stání vozidel**1.****parkovací automat**

čl. 1, odst. I. písm. a) (náměstí Míru 48 míst u vjezdu)

čl. 1, odst. II. (parkoviště ve vnitřním prostoru Fajle)

1. a 2. hodina	0,- Kč	
3. a každá další hodina	20,- Kč	denně 07:00h - 21:00h

od 21:00h – 07:00h se poplatek neúčtuje

2.**parkovací karty**

čl. 1, odst. I. písm. b), odst. II., odst. III.

(parkoviště Fajle, parkoviště u fotoslužby, Parkoviště ul. Rooseveltova pod křižovatkou s ul. Školní)

Cena za stání silničního motorového vozidla, hrazena předem na finančním odboru – parkovací karta:

1) parkovací karta*)	250 Kč/ kalendářní měsíc	denně 00:00-24:00
2) parkovací karta**)	400 Kč/ kalendářní měsíc	denně 00:00-24:00

*) občan s trvalým bydlištěm a majitel nemovitosti

**) výše měsíční úhrady za parkovací kartu pro provozovatele, kteří nemají v místě provozovny možnost parkování – platí pro přilehlé nemovitosti

V lokalitách, uvedených v čl. 1, odst. I., písm. b), odst. II., odst. III. tohoto nařízení, je cena pro provozovatele a obyvatele těchto míst, za stání silničního motorového vozidla hrazena předem na odboru finančním MěÚ Litvínov (parkovací karta).

Nezpoplatněná parkoviště v okolí centra města

Důležitým prvkem dopravy v klidu jsou nezpoplatněná parkoviště v bezprostředním okolí centra města. Tato nabídka není regulována a tak se především zde realizuje dlouhodobé parkování a parkování zaměstnanců, v řadě případů také na úkor kvality odstavování vozidel obyvatel.

Do rozhodující nabídky nezpoplatněných parkovacích ploch patří zejména parkoviště Školní, Vodní, U Zámeckého parku, Rooseveltova parkovací záliv na ulici Smetanova s celkovým počtem 486 parkovacích míst.

Soukromé parkoviště Kaufland, OC Litvínov

Výrazným prvkem statické dopravy v oblasti navazujícím na centrum města Litvínova jsou nezpoplatněné parkoviště u nákupních center Kaufland a OC Litvínov, které jsou od městského úřadu vzdáleny zhruba 370 m, resp. 420 m, což představuje docházku asi 8-9 minut běžné chůze. Celková kapacita kolem 305 parkovacích míst je jen o málo nižší než celková poptávka po krátkodobém parkování ve všech sledovaných oblastech dohromady. Otázkou zůstává, jaká bude reakce vlastníků na případnou zvyšující se poptávku po parkování v centru města.

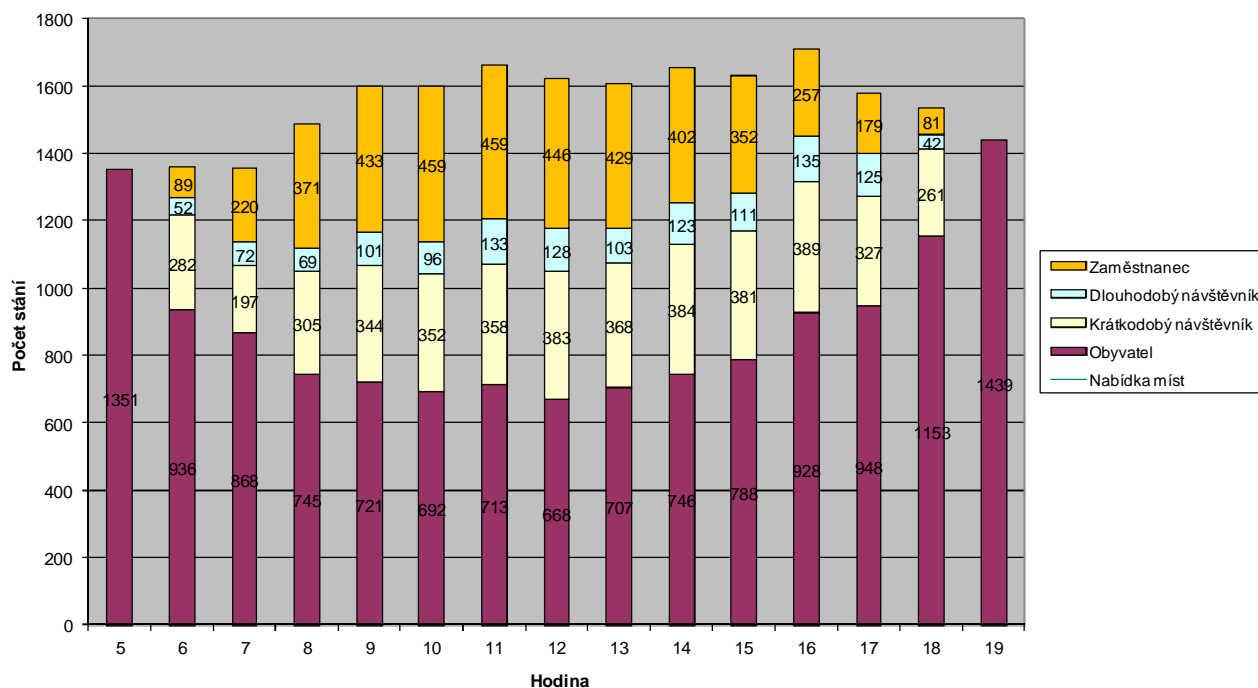
Tabulka 6.5: Přehled rozhodujících parkovacích ploch v centru města Litvínova a jeho nejbližšího okolí

Nabídka rozhodujících ploch v centru města Litvínova a nejbližším okolí		
Parkoviště/Lokalita	Počet míst	Režim parkování
PA náměstí Míru	102	placené/2 hod. zdarma
nám. Míru, Rooseveltova, Kostelní	50	placené/vyhrazené
Školní	93	neplacené
Vodní	78	neplacené
U Zámeckého parku	38	neplacené
Smetanova	41	neplacené
Rooseveltova	84	neplacené
parkoviště Kaufland	187	neplacené
parkoviště OC Litvínov	118	neplacené
Čelkem míst	791	

Z hlediska poptávky dokládáme výsledky dopravního průzkumu centra města a přilehlého okolí v grafickém a tabulkovém vyjádření.

Graf 6.11: Denní variace poptávky po parkování podle uživatelských skupin ve sledovaném území města Litvínova

VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ - OBLASTI MĚSTA LITVÍNOVA CELKEM



Tabulka 6.6: Bilance poptávky a nabídky v jednotlivých sledovaných oblastech Litvínova

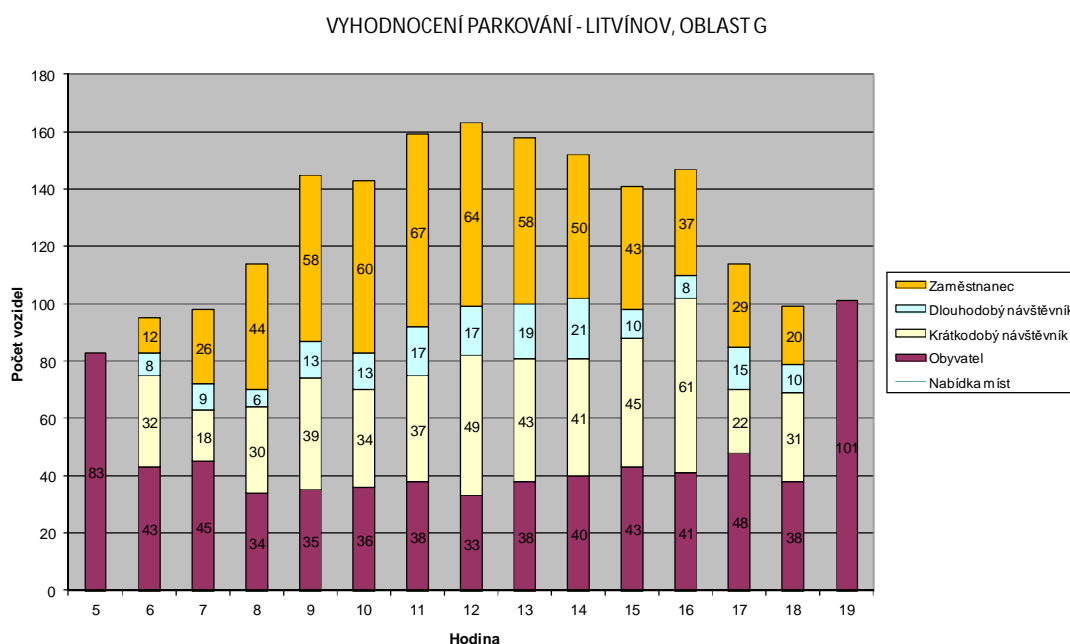
Město Litvínov, 11:00 hodin dopoledne Výchozí poptávka současného stavu (komunikace, plochy; zdroj: databáze, průzkumy)								
Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Nabídka	Využití v %
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.			
A	71	15	4	24	96	114	218	52.3
B	78	9	31	45	152	163	177	92.1
C	106	36	3	14	195	159	294	54.1
D	94	7	2	12	193	115	241	47.7
E	15	38	18	73	30	144	176	81.8
F	19	62	18	42	51	141	219	64.4
G	38	37	17	67	83	159	243	65.4
H	36	66	13	70	64	185	249	74.3
I	105	10	8	52	179	175	251	69.7
J	56	59	11	22	143	148	163	90.8
K	95	19	8	38	165	160	233	68.7
Celkem	713	358	133	459	1351	1663	2464	67.5

Ze základní analýzy nabídky a poptávky lze odvodit, že celková nabídka převažuje nad poptávkou s průměrným využitím zhruba 68%. Celkově v území výrazně dominuje uživatelská skupina obyvatel, 1 351 vozidel v 5 hodin ráno svým počtem převyšuje přibližně 3x další největší uživatelskou skupinu zaměstnanec se 459 vozidly v 10 hodin a 11 hodin dopoledne. V lokalitách, těsně navazujících na území centra města, zejména v oblastech B, H, I, J a K dochází k většímu prolínání všech uživatelských skupin s dopadem na kvalitu odstavování vozidel zde bydlících obyvatel. Důsledkem může být nedostatek stání v době odpolední návratové zaměstnanecké špičky obyvatel předmětných oblastí.

Pokud bychom sledovali záměr vytvořit nabídku, která pokryje poptávku dlouhodobého parkování, včetně maximální poptávky obyvatel, stanou se velmi problematickými s hlediska dostatečného počtu stání oblasti B a J, problematickými pak oblasti E, I a K. Předznamenává to, že v těchto oblastech bude potřebná regulace poptávky nebo doplnění nabídky odstavných stání.

Následující graf dokumentuje poptávku v oblasti G města Litvínova, což je území vymezené ulicemi Valdštejská, Ruská, Smetanova, Zahradní, náměstí Míru, reprezentující severní část centra města. Maximální poptávku 163 vozidel ve 12 hodin řeší nabídka 177 míst s využitím zhruba 92 %, přičemž uživatelské skupiny zaměstnanec a návštěvník tvoří přibližně 80 % poptávky. Z vyhodnocení poptávky je patrné prolínání všech uživatelských skupin, přičemž skupina obyvatel je z hlediska počtu největší. Vysoký stupeň využití nabídky ve spojitosti s výraznou rezidentní skupinou předurčuje komplikace a omezení odstavování vozidel obyvatel zde bydlících.

Graf 6.12: Denní variace poptávky po parkování podle uživatelských skupin v oblasti B



Hodnocení stavu

Pro zákazníky krátkodobého, případně i dlouhodobého parkování se zjištěnou maximální poptávkou 491 vozidel/hod. je zabezpečena rozsáhlá nabídka z hlediska dostatečného počtu parkovacích míst i územní lokalizace. Bilanční přebytek kolem 800 míst dává jen velmi omezené možnosti v rozšiřování oblasti placeného stání.

Komplikovanou zákaznickou skupinou jsou zaměstnanci s poptávkou 459 vozidel/hod. Vzhledem k délce parkování upřednostňují tito zákazníci bezplatné parkování a jsou ochotni realizovat i delší docházku ke svým cílům. Vzhledem k bilančnímu přebytku kolem 800 míst, nízkému objemu zpoplatnění a „volné“ kapacitě z titulu zastupitelnost většina poptávky využívá další veřejné prostory kolem atraktivní oblasti centra. Dochází tak ke kolizi v území, skupina obyvatel je omezována a jakákoli jejich „ochrana“ vyžaduje regulaci nebo další parkovací kapacity v území. Z tohoto hlediska jsou problematické prakticky všechny sledované oblasti s výjimkou oblasti A.

Největší a nejvíce problematickou skupinou zákazníků jsou obyvatelé sledovaného území. V 11 hodin dopoledne by zjištěna poptávka 713 vozidel, ve špičkové 16 hodině pak 928 vozidel, přičemž maximální poptávka obyvatel činila 1 351 vozidel. Protože rezidentní oblasti bezprostředně navazují na centrum města, je toto „nárazníkové“ území trvale pod tlakem jak krátkodobě parkujících vozidel tak zejména vozidel ze skupiny zaměstnanců, kteří přednostně využívají nezpoptatněné parkování. V těchto případech je ochrana území a obyvatel nezbytná a potřebná.

6.2.2 LOKALITY S VÍCEPDLAŽNÍ OBYTNOU ZÁSTAVBOU

Z obecného pohledu musí být nabídka a poptávka v rovnováze. Otázkou však je v jakém rozsahu odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle znění §25 odstavec 3) je stání a zastavení dovoleno za uvedených podmínek – „Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy“. Toto ustanovení garantuje dopravní dostupnost vozidel HZS, resp. vozidel IZS obecně.

Dalším důležitým aspektem řešení obytných lokalit je skutečnost, že se zde zcela projeví vývoj automobilizace, který může být korigován demografickými změnami a probíhající migrací v území.

Nabídka odstavování vozidel ve vybraných lokalitách bydlení není nijak regulována, ojediněle zde jsou zpoplatněná vyhrazená stání na RZ, v případě centra města se jedná o rezidentní parkovací karty za úhradu.

Výsledky dopravního průzkumu vybraných oblastí vícepodlažní zástavby dokládá následující přehledná tabulka. Dopravní průzkum parkování a odstavování vozidel se uskutečnil v listopadu roku 2011, proto je tento podklad pouze vodítkem pro další analýzy. Například za období 2016/2012 se zvýšila automobilizace v ORP Litvínov o zhruba 11 %, což se projeví na straně poptávky.

Tabulka 6.7: Bilance nabídky a poptávky ve vybraných oblastech vícepodlažní zástavby, data udávají počty míst a vozidel ve večerních hodinách běžného pracovního dne; výsledky průzkumu 11/2011

Parkování Litvínov_oblasti analýzy					
Oblast	Vymezení území	Nabídka	Poptávka legální	Poptávka nelegální	Bilance
1	Janov	955	606	34	315
2	Hamr	512	254	14	244
3	Soukenická	150	145	0	5
4	Šafaříkova	262	189	22	51
5	B. Němcové	241	144	28	69
6	Tylova	361	261	23	77
7	Tržní	288	160	60	68
8	Gorkého	233	127	28	78
9	U Koldomu	79	39	19	21
	Celkem oblasti	3081	1925	228	928

Ve vybraných oblastech města Litvínova byla v úhrnu zjištěna nabídka 3 081 míst, souhrnná poptávka pak 2 153 vozidel. Bilance představuje přebytek nabídky 928 odstavných stání ve všech sledovaných oblastech dohromady, přičemž v oblasti Soukenická poptávka téměř odpovídala nabídce. V rámci sledování poptávky bylo zaznamenáno celkem 228 nelegálním způsobem odstavených vozidel, z celkové poptávky jde o zhruba 11 %. Z hlediska „legality“ se nejvíce problematické jeví oblasti Tržní a U Koldomu. Především se jedná o odstavování vozidel na komunikacích nedostatečné šířky a tak řešení stavu by se mělo přednostně orientovat na dopravně organizační opatření nebo na úpravu uličního profilu, případně výstavbu nových kapacit.

Pro další hodnocení byly vybrány oblasti Janov, Hamr, Tylova, Gorkého a U Koldomu. Oblasti Soukenická, Šafaříkova, B. Němcové a Tržní jsou řešeny v rámci oblasti centra města a navazujícího území. V rámci celkové bilance byla poptávka zvýšena o 11 % jako růst automobilizace. Upozorňujeme, že nabídka byla převzata z průzkumu 11/2011, přičemž v některých lokalitách se jeví tato nabídka značně problematická.

Tabulka 6.8: Odborný odhad bilance ve vybraných oblastech města Litvínova

Parkování Litvínov_analýza vybraných oblastí				
Oblast	Vymezení území	Nabídka	Poptávka	Bilance
1	Janov	955	710	245
2	Hamr	512	297	215
6	Tylova	361	315	46
8	Gorkého	233	172	61
9	U Koldomu	79	64	15
	Celkem oblasti	2140	1558	582

Z oblastí uvedených v tabulce lze výhledově považovat za problematickou zejména lokalitu Tylova.

Oblast 1 – Janov

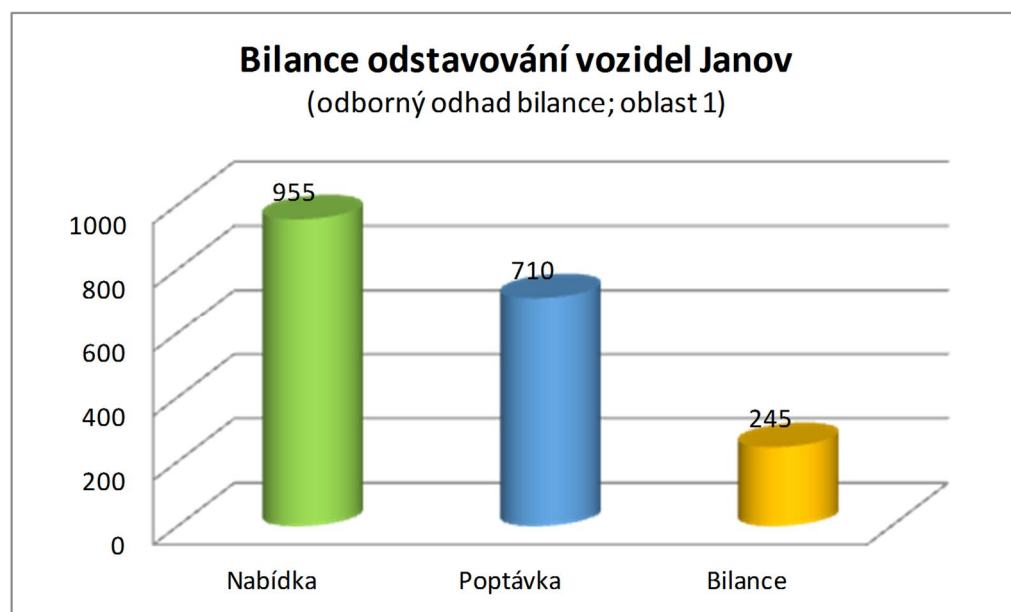
Území je vymezeno ulicemi Podkrušnohorská, Křížatecká, Větrná, Luční, Přátelství.

Hlavní parkovací plochy, nezpłatněné:

- parkoviště Přátelství, Hamerská, Janov sídliště, Gluckova, Albrechtická, Holešická, Jiřetínská, Třebušická; 298 míst
- parkovací zálivy na ulicích Luční, Přátelství, Hamerská; 404 míst.

Na ulici Luční/Větrná je situováno 48 garáží.

Graf 6.13: Odborný odhad bilance nabídky a poptávky odstavování vozidel v oblasti 1-Janov



Problematickými místy jsou jednotlivosti na ulicích Luční, Křížatecká, Hamerská a ve vnitroblocích domů, převážně se jedná o podélné parkování na obousměrné komunikaci, kdy není dodržena legislativou požadovaná volná šířka komunikace. Výsledná bilance představuje přebytek 245 odstavných stání.

Obrázek 6.7: Příklad odstavování vozidel na obousměrné komunikaci v rozporu s legislativou na ulici Luční



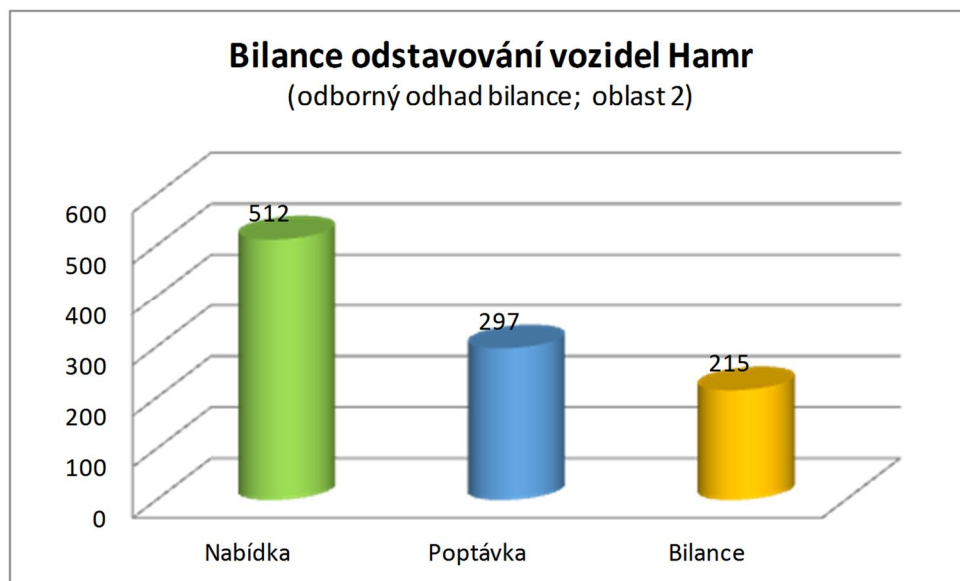
Oblast 2 – Hamr

Území je vymezeno ulicemi Podkrušnohorská, Přátelství, Na Kopci, Čsl. armády, Mládežnická.

Hlavní parkovací plochy, nezpлатněné:

- parkoviště Přátelství, Hamerská, Mládežnická, Čsl. armády; 175 míst
- parkovací zálivy na ulicích Hamerská, Na Kopci; 55 míst.

Graf 6.14: Odborný odhad bilance nabídky a poptávky odstavování vozidel v oblasti 2-Hamr



Problematickými místy jsou jednotlivosti na ulicích Hamerská a Lounická, případně ve vnitroblocích domů. Převážně se jedná o podélné parkování na obousměrné komunikaci, kdy není dodržena legislativou požadovaná volná šířka komunikace. Výsledná bilance představuje přebytek 215 odstavných stání.

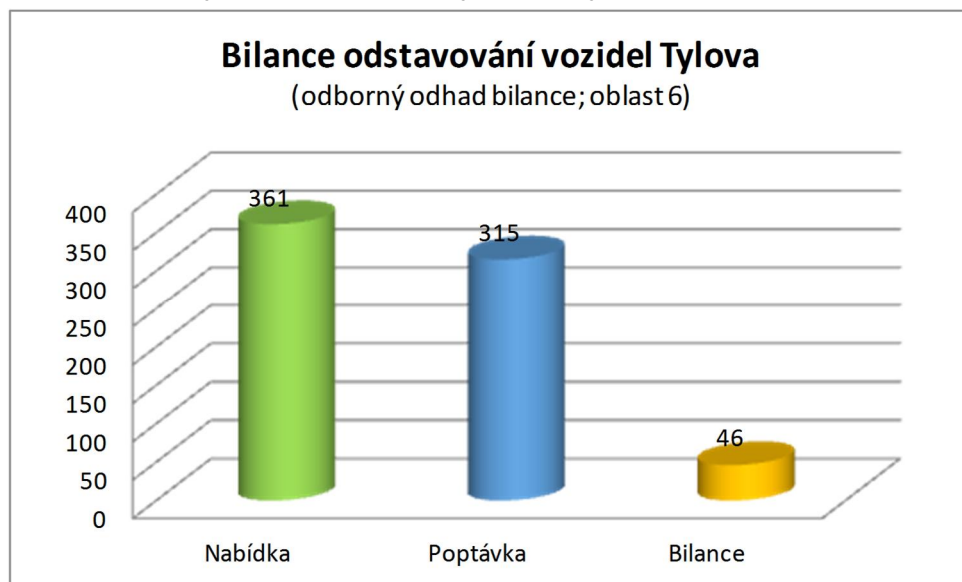
Oblast 6 – Tylova

Území je vymezeno ulicemi Podkrušnohorská, Tylova, Valdštejská.

Hlavní parkovací plochy, nezaplatněné:

- parkoviště Valdštejská, Tylova; 117 míst
- parkovací zálivy na ulicích Valdštejská, Tylova; 204 míst.

Graf 6.15: Odborný odhad bilance nabídky a poptávky odstavení vozidel v oblasti 6-Tylova



Problematickými místy jsou jednotlivosti na ulici Tylova, větší komplikací do budoucna může být výsledná bilance s přebytkem pouze 46 odstavných stání.

Oblast 8 – Gorkého

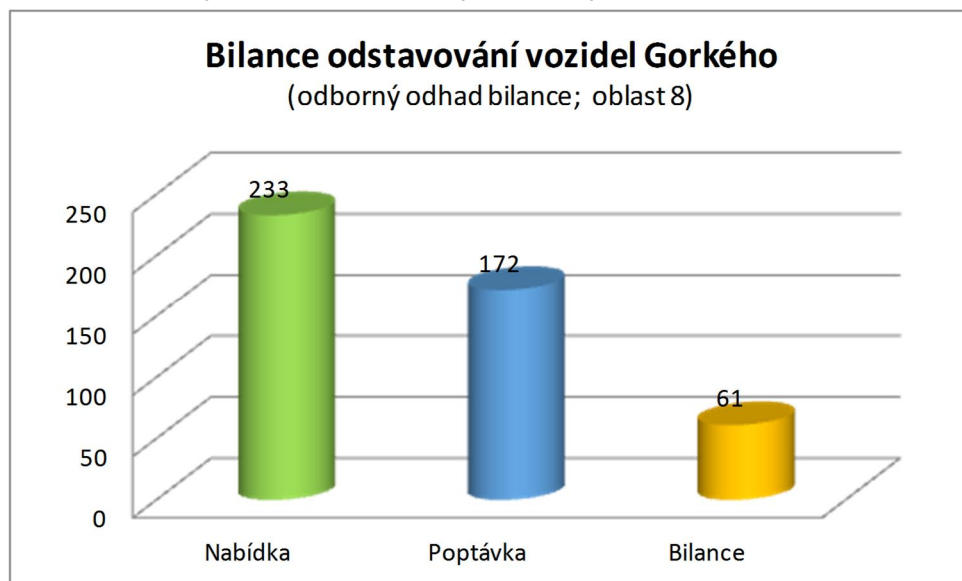
Území je vymezeno ulicemi Podkrušnohorská, Ke Střelnici, Gorkého, Bezručova.

Hlavní parkovací plochy, nezaplatněné:

- parkoviště Bezručova, Podkrušnohorská; 77 míst
- parkovací záliv na ulici Podkrušnohorská; 17 míst.

Na ulici Gorkého je situováno 173 garáží.

Graf 6.16: Odborný odhad bilance nabídky a poptávky odstavení vozidel v oblasti 8-Gorkého



Problematickými místy jsou jednotlivosti na ulici Bezručova a Podkrušnohorská, jedná se o podélně odstavená vozidla na obousměrné nebo jednosměrné komunikaci, kdy není dodržena legislativou požadovaná volná šířka komunikace. Výsledná bilance představuje přebytek 61 odstavných stání.

Oblast 9 – U Koldomu

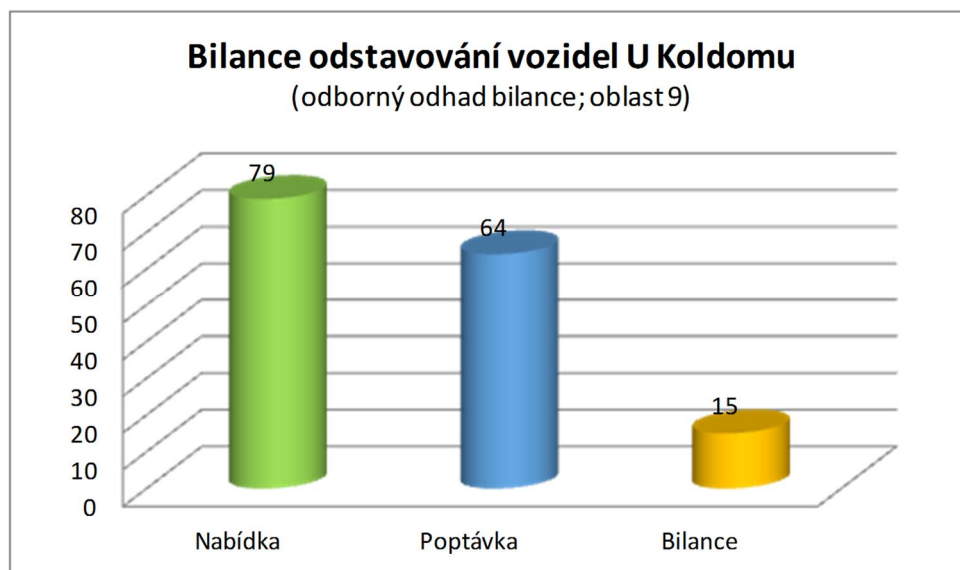
Území je vymezeno ulicemi Podkrušnohorská, U Koldomu.

Hlavní parkovací plochy, nezplopatněné:

- parkovací záliv, parkování na komunikaci v ulici U Koldomu; 57 míst.

Na ulici U Koldomu je situováno 195 garáží.

Graf 6.17: Odborný odhad bilance nabídky a poptávky odstavování vozidel v oblasti 9-U Koldomu



Problematickými místy jsou jednotlivosti na ulici U Koldomu, převážně se jedná o podélné parkování na slepé obousměrné komunikaci. Vzhledem k vysokému počtu garáží nepovažujeme přebytek v bilanci pouze 15 odstavných stání za znepokojující.

6.2.3 SWOT ANALÝZA PRO MĚSTO LITVÍNOV

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Dostatečný počet parkovacích míst v centru a jeho okolí	Nedostatečné řešení parkování rezidentů v centru města a přilehlém okolí
Dostatečná kapacita pro návštěvníky centra města, nabídka odstavných stání v okolí centra města	Nevyznačená odstavná stání na komunikacích ve vícepodlažní zástavbě
Značný počet odstavných stání na parkovištích ve vícepodlažní zástavbě	Nedovolené odstavování vozidel na komunikacích v obytné zástavbě s nedostatečnou šířkou
Vysoký počet garáží v obytných oblastech města	Absence koncepce řešení dopravy v klidu a regulace poptávky
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
Zvýšení počtu odstavných stání organizačními opatřeními a méně náročnými stavebními úpravami	Výhledový stupeň automobilizace se může v cílovém stavu zvýšit o 30-50%, komplikace bydlicích
Zvýšení počtu parkovacích a odstavných stání formou výstavby parkovacích domů	Odstavování vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou komplikuje obsluhu území, dostupnost IZS
Komplexní řešení systému dopravy v klidu, regulace poptávky	Omezení možnosti parkování na soukromých parkovištích v centru města

7. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Podstatou řešení cyklistické dopravy je propojení rozhodujících zdrojů a cílů v řešeném území kostrou základních cyklistických tras pro denní využívání, včetně zajištění návazností na turistické trasy. Znamená to definovat základní síť a tuto podrobit analýze stavu infrastruktury a bezpečnostních rizik na těchto vybraných trasách. Mezi rozhodující rizika lze zařadit např. absence infrastruktury, intenzity dopravy, kolize s pěší dopravou a křížení komunikací základního komunikačního systému.

Postup prací u řešení cyklistické dopravy (týká se i pěší dopravy) je tedy odlišný od ostatních druhů dopravy. V rámci návrhové části bude zpracován dokument, který na dohodnuté síti pojmenuje konkrétní problémy v území a způsoby jejich řešení. Jedná se o přehlednější a srozumitelnější přístup, protože na navržené ucelené síti bude zřejmé, co vyhovuje a v jakém uspořádání mají být trasy řešeny. Tento postup byl s objednatelem dohodnut. Analytická část se proto přednostně soustředila na sběr podkladů a informací o cyklistické dopravě a nehodovosti cyklistů.

7.1 POPIS NABÍDKY, STAV INFRASTRUKTURY

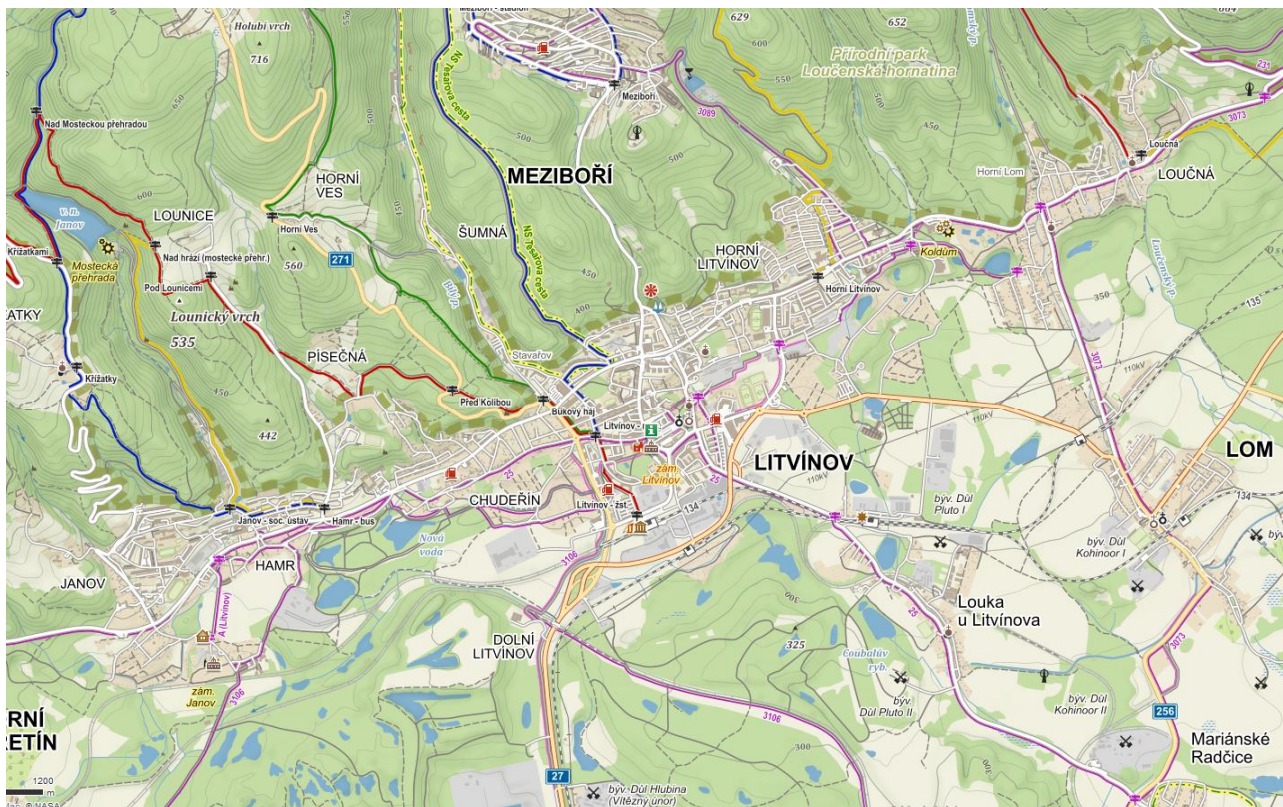
Cyklistická doprava je přes nízký podíl na dělbě přepravní práce (dle sociodopravního průzkumu tvoří zhruba 1% ze všech cest) významnou součástí mobility osob. Nízký podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce vyplývá z nedostatečných podmínek v území pro její denní provozování, předně se jedná o neucelený rozsah bezpečné a efektivní cyklistické infrastruktury. Cyklistická doprava byla postupně vytlačena z komunikací v důsledku růstu zatížení IAD, přičemž právě alternativa cyklistické infrastruktury nebyla rozvíjena. Vzhledem k jejím zřejmým obecným přínosům je potřebné ji podporovat.

Základní kostru cyklistické dopravy v řešeném prostoru, především v režimu turistickém, tvoří následující cyklotrasy:

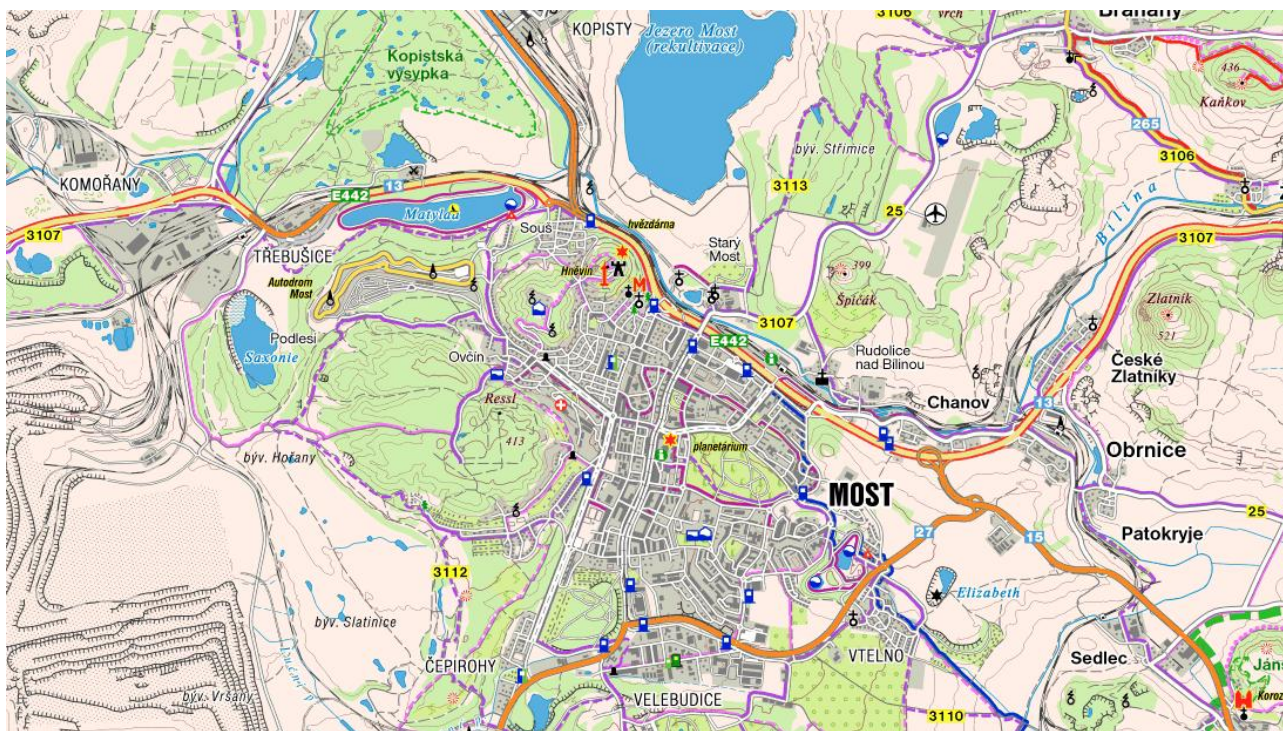
- § Trasa číslo 25: Lovosice-Most-Litvínov-Horní Jiřetín
- § Trasa číslo 3106: Jirkov-Horní Jiřetín-Litvínov-Braňany-Skršín-Havraň-Jirkov
- § Trasa číslo 3107: Obrnice-Most-Komořany-Jirkov
- § Trasa číslo 3108: Komořany-Horní Jiřetín
- § Trasa číslo 231: Duchcov-Osek-Dlouhá Louka
- § Trasa číslo 3109: Korozluky-Obrnice
- § Trasa číslo 3110: Vtelno
- § Trasa číslo 3111: Velebudice-Lišnice
- § Trasa číslo 3112: Velebudice-Souš
- § Trasa číslo 3113: Most-Braňany
- § Trasa číslo 3073: Mariánské Radčice-Lom
- § Trasa číslo 3089: Osek-Litvínov-Meziboří.

Uvedené značené cyklistické trasy jsou dále doplněny řadou neznačených městských nebo regionálních tras jako např. na území města Mostu trasa vodní nádrž Matylda-Ressl s odpojením do trasy centrum-Šibeník-Benedikt-Vtelno nebo odpojení Podžatecká-Čepirohy-Velebudice. Na území města Litvínova a okolí se jedná např. o trasu A spojující Horní Litvínov, centrum města a areál „Nové Záluží“ nebo cyklistické trasy s omezeným provozem na NS nebo trasa na Klíny a k vodní nádrži Janov a další. Propagace cyklistické dopravy k turistickému využití je v řešených městech na velmi vysoké úrovni.

Obrázek 7.1: Cyklistické trasy na území města Litvínova a v jeho okolí



Obrázek 7.2: Cyklistické trasy na území města Mostu a v jeho okolí



Obrázek 7.3: Celková situace cyklistických tras v řešeném území



Obrázek 7.4: Podrobná situace cyklistických tras na území města Mostu



V současné době není základní kostra cyklistických komunikací pro denní využívání dobudována. Především chybí skelet tras v městském prostředí Mostu, který by propojoval centrum města a významné lokality bydlení jako Pod Šibeníkem, Liščí Vrch, Zahradní, Výsluní a další. Je zřejmá absence trasy podél ulice třída Budovatelů.

Na území města Litvínova se jedná o doplnění a homogenizaci cyklistických tras. Zcela zásadním problémem obou měst je absence cyklistické trasy mezi Mostem a Litvínovem, která zajišťuje také dopravní obsluhu průmyslové oblasti Záluží.

Z výše uvedených důvodů se proto více využívají komunikace s automobilovou dopravou a to i těch s poměrně vysokou intenzitou silničního provozu. Tento stav představuje značné riziko a odpovídá tomu také vysoký počet dopravních nehod s účastí cyklistů. Podrobněji k nehodám cyklistů v následující kapitole.

Města rovněž postrádají intermodální přístup k řešení mobility. Ten představuje společné využívání více druhů dopravy při konání jedné cesty. Systémy kombinované dopravy ve městech se orientují především na podporu a využívání cyklistické a veřejné hromadné dopravy, nicméně dotýkají se také IAD. Význam mají tyto kombinované druhy dopravy zejména pro cesty na střední a dlouhé vzdálenosti. Zde i Bílá kniha EU nabádá k využití potenciálu. Podstatou fungování v oblasti cyklistické a veřejné dopravy jsou především možnosti pro uschovávání kol v terminálech veřejné dopravy a navazující komunikační a doprovodná infrastruktura. V případě řešených měst jsou vhodnými lokalitami především železniční stanice a autobusové nádraží Most a železniční stanice a autobusové nádraží Litvínov. Dalšími vhodnými místy mohou být konečné zastávky tramvajové dopravy a další.

7.2 CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY, INTENZITA DOPRAVY

Počet obyvatel města Mostu byl k 1. 1. 2016 zhruba 67 tis. osob, při zjištěné hybnosti cyklistické dopravy kolem 0,02 cest na osobu a den se jedná o přibližně 1,3 tis. cest na kole denně vykonaných obyvateli města Mostu. V případě města Litvínova se zhruba 24,5 tis. obyvateli a hybnosti rovněž kolem 0,02 cest na osobu a den se pak jedná o přibližně 0,5 tis. cest na kole vykonaných obyvateli města Litvínova.

Dělba přepravní práce cyklistické dopravy dosahuje podílu kolem 0,7 % ze všech cest. Průměrná délka cest vykonaných cyklistickou dopravou dosahuje přibližně 4 km u obyvatel města Mostu, resp. 10 km u obyvatel města Litvínova. Propočty jsou odvozeny z dopravně sociologického průzkumu domácností.

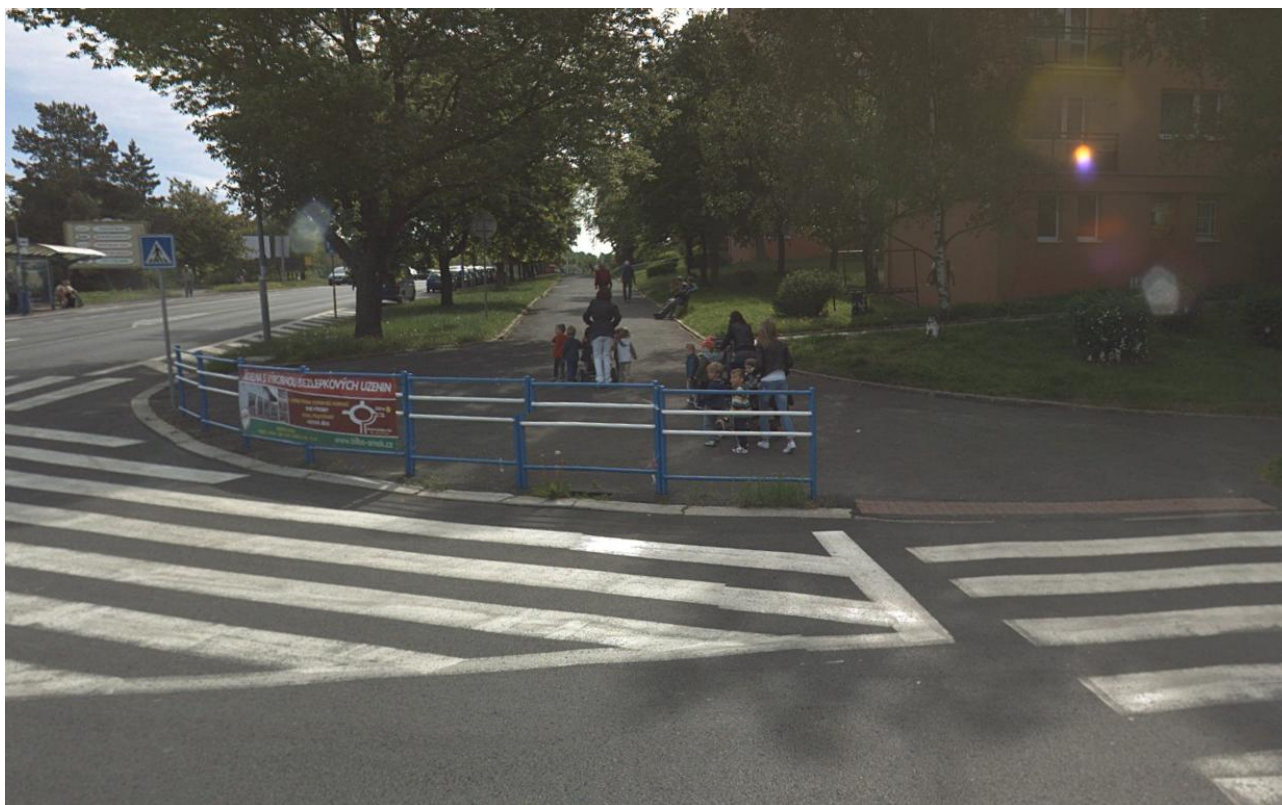
Intenzity cyklistické dopravy budou stanoveny na základě předpokládaného dopravního průzkumu. Přepravní vztahy budou dodatečně doplněny podle výsledků dopravně sociologického průzkumu domácností.

7.3 ZÁVADY, RIZIKA A DOPRAVNÍ NEHODY

V obecné rovině má cyklistická doprava problémy především při kolizi s automobilovou dopravou, rizika se zvyšují v případě, že intenzita silničního provozu je vyšší než 5-8 tis. vozidel za 24 hodin. V těchto případech je vhodné cyklistickou dopravu segregovat od dopravy automobilové. V místech, kde tato segregace není provedena cyklistickou stezkou, nebo cyklistickým pruhem vznikají dopravní závady a rizika. Ve výjimečných případech lze využít integrační formu v podobě cyklopiktogramů. Obdobně problémové je zajištění příčných vazeb cyklistické dopravy přes takto zatížené komunikace a to jak pro příčné překonání komunikace, tak i pro levá odbočování. V těchto případech je nutné zajistit speciální stavební nebo dopravně organizační úpravy pro podporu cyklistické dopravy.

Další komplikace nastávají při provozu cyklistů a chodců na společných komunikacích, zejména v těch případech, kdy pěší trasa je koncipována jako trasa bezbariérová pro celé spektrum osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Obrázek 7.5: Problematické vedení společné trasy na chodníku podél ulice Jaroslava Průchy



Obecně deklarovaná rizika se dají vypožorovat také na významných komunikacích, kde sice není vedena cyklistická trasa, ale cyklisté trasu využívají. Riziko týkající se intenzity dopravy existují např. na trase v ulici Pokrušnohorské v Litvínově nebo v ulici Rudolická v Mostě. Problematický je společný pohyb cyklistů a chodců podél ulic Žatecká a SNP nebo v prostoru Magistrátu města Most a další.

Obrázek 7.6: Ulice Rudolická, Most; komunikace s provozem cyklistů (potenciální trasa)



Obrázek 7.7: Cyklistická trasa v ulici 9. května, bez opatření



Obrázek 7.8: Ulice Podkrušnohorská, Litvínov; komunikace s provozem cyklistů (intenzita 60-100 cyklistů/den)

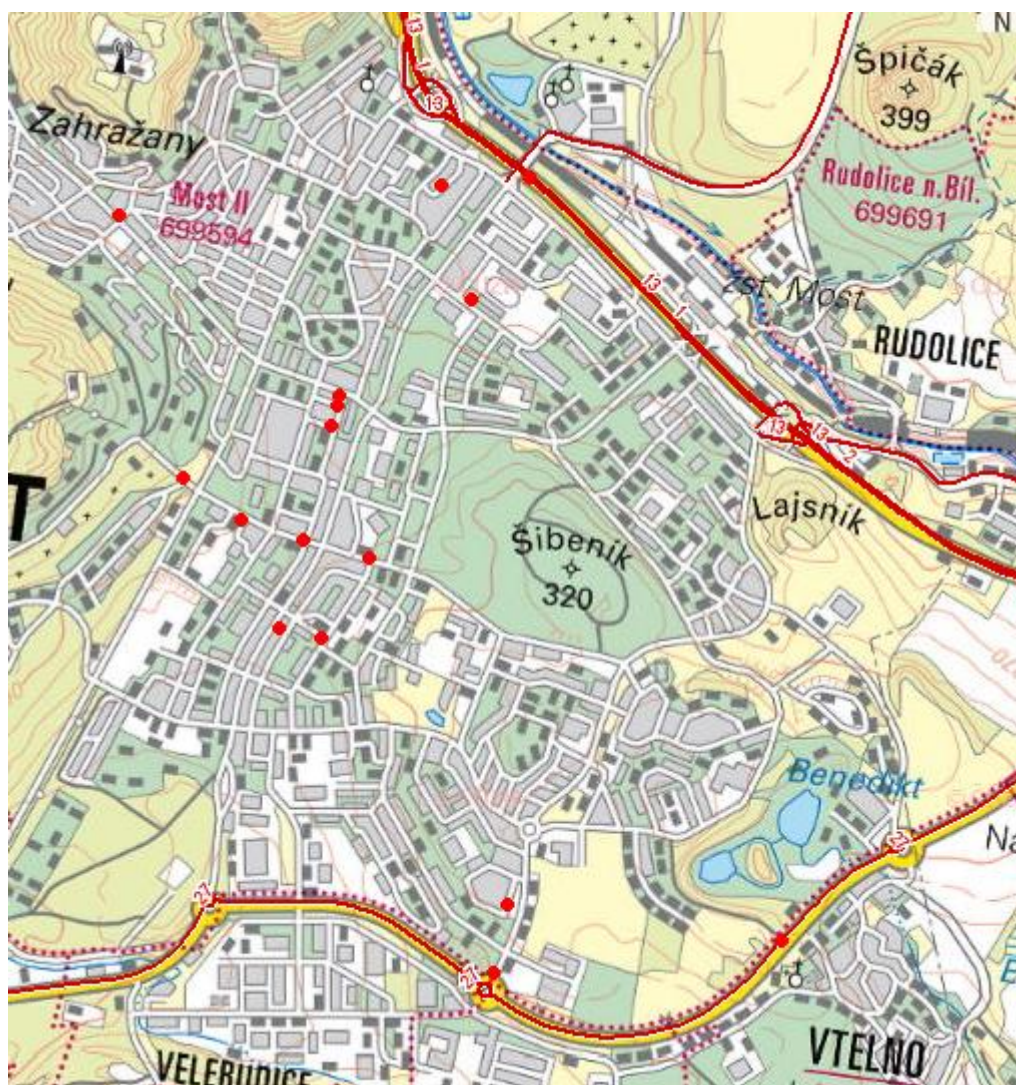


Důležitým vodítkem je analýza dopravních nehod s účastí cyklistů. Další obrázky, tabulky a informace dokládají následky na zdraví osob, zavinění a druhy dopravních nehod, zmíněny jsou hlavní příčiny nehod a jejich lokalizace. Předně je nutné uvést, že viníkem dopravních nehod s účastí cyklisty, kdy došlo ke zranění osoby, jsou výhradně právě cyklisté. Hlavními příčinami jsou nezvládnutí a nevěnování se řízení, nepřizpůsobení rychlosti aktuálním podmínkám vozovky a vozidla nebo nedání přednosti. Nepříznivé je také zjištění, že u 22 % dopravních nehod v Mostě a 50% dopravních nehod v Litvínově, kdy došlo ke zranění cyklisty, byl u řidiče zjištěn alkohol.

Město Most

Lokalizaci dopravních nehod s účastí cyklistů na území města Mostu dokládají 2 následující obrázky. Celkem za sledované období 1. 1. 2012- 31. 12. 2016 došlo ke 27 dopravním nehodám s účastí cyklisty. Při 18 DN došlo ke zranění osoby, nedošlo k žádnému usmrcení, 2 osoby byly těžce zraněné a 16 osob bylo zraněno lehce, ve všech případech byl viníkem cyklista. V 11 případech, tedy ve zhruba 61%, se jednalo o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem na komunikaci.

Obrázek 7.9: Lokalizace DN se zraněním cyklistů v Mostě, období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016



Zdroj: Policie ČR

Tabulka 7.1: Dopravní nehody cyklistů podle následků, Most

Dopravní nehody cyklistické dopravy Most (období 1.1.2012-31.12.2016)		
Dopravní nehody, následky	Počet	Viníkem cyklista
Dopravní nehody s následkem na zdraví osob	18	18
Následek nehody - smrt	0	
Následek nehody - těžké zranění	2	2
Následek nehody - lehké zranění	16	16
Zdroj: Policie ČR, JDVM		

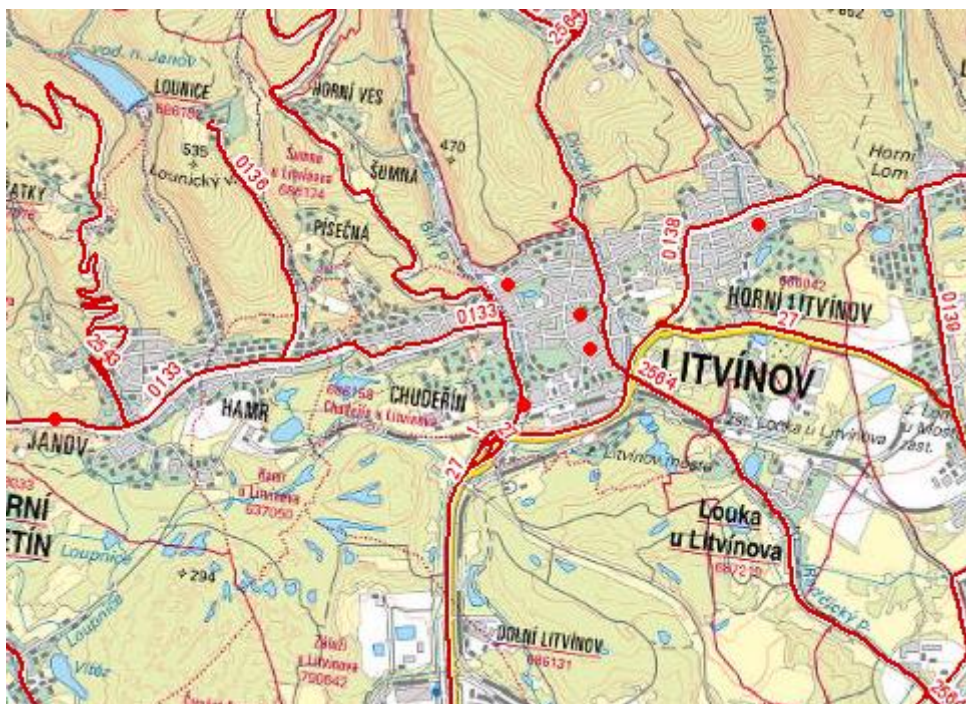
Tabulka 7.2: Dopravní nehody cyklistů podle specifikace druhu, Most

Specifikace druhu dopravní nehody cyklistické dopravy Most (období 1.1.2012-31.12.2016)		
Dopravní nehody, druhy	Těžké zranění	Lehké zranění
Druhy dopravní nehody s následkem na zdraví osob		
a) srážka s jedoucím nekojovým vozidlem		11
b) havárie	1	4
c) srážka s chodcem		1
d) jiný druh nehody	1	
Celkový počet dopravních nehod	2	16
Zdroj: Policie ČR, JDVM		

Město Litvínov

Lokalizaci dopravních nehod s účastí cyklistů na území města Litvínova dokládají 2 následující obrázky. Celkem za sledované období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016 došlo k 9 dopravním nehodám s účastí cyklisty. Při 6 DN došlo ke zranění osoby, nedošlo k žádnému usmrcení ani těžkému zranění, 6 osob bylo zraněno lehce, ve všech případech byl viníkem cyklista. V ½ případů se nevěnoval cyklista plně řízení, ve zbývajících polovině nehod pak nepřizpůsobil rychlost stavu vozovce nebo vozidla.

Obrázek 7.10: Lokalizace DN se zraněním cyklistů v Litvínově, období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016



Zdroj: Policie ČR

Tabulka 7.3: Dopravní nehody cyklistů podle následků, Litvínov

Dopravní nehody cyklistické dopravy Litvínov (období 1.1.2012-31.12.2016)		
Dopravní nehody, následky	Počet	Viníkem cyklista
Dopravní nehody s následkem na zdraví osob	6	6
Následek nehody - smrt	0	
Následek nehody - těžké zranění	0	
Následek nehody - lehké zranění	6	6
Zdroj: Policie ČR, JDVM		

Tabulka 7.4: Dopravní nehody cyklistů specifikace podle druhu, Litvínov

Specifikace druhu dopravní nehody cyklistické dopravy Litvínov (období 1.1.2012-31.12.2016)	
Dopravní nehody, druhy	Lehké zranění
Druhy dopravní nehody s následkem na zdraví osob	
a) havárie	2
b) jiný druh nehody	2
c) srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	1
d) srážka s pevnou překážkou	1
Celkový počet dopravních nehod	6
Zdroj: Policie ČR, JDVM	

7.4 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Rozsáhlá síť cyklistických turistických tras, snaha o jejich segregaci	Absence cyklistického spojení měst Mostu a Litvínova pro denní využívání
Dostatečný rozsah MK vhodných pro pohyb cyklistické dopravy	Společné trasy cyklistů a chodců, využívání komunikací s vyšší intenzitou silniční dopravy, omezená segregace
Vysoká kvalita propagace cyklistické turistické dopravy	Nehodovost cyklistů, alkohol
	Neúplnost sítě, nedostatečné řešení přejezdů komunikací a křižovatek
	Nízký podíl cyklistů na dělbě přepravní práce
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
Budování základních tras cyklistické dopravy, vytvoření bezpečné ucelené sítě, segregace tras	Zvyšující se stupeň automobilizace, negativní vliv na dělbu přepravní práce
Integrované prvky na komunikacích ke zvýšení bezpečnosti, provoz v jednosměrných komunikacích	Nepříznivý odhad demografického vývoje, stárnutí populace
Rozvoj systému Bike Sharing, půjčoven kol, elektrokola	Zvýšená nehodovost cyklistů, včetně závažnosti

8. PĚŠÍ DOPRAVA

Podstatou řešení hlavních pěších tahů je propojení rozhodujících zdrojů a cílů v řešeném území, přičemž vlastní problematika pěší dopravy se přednostně zaměřuje na zmapování bezpečnostních rizik chodců v těchto vybraných trasách. Do rozhodujících cílů jsou zařazeny objekty a zařízení zdravotnictví a sociálních služeb, školství, kultury, dopravy, veřejné správy a vybraných korporací.

Základní pěší trasy budou hodnoceny a následně řešeny ve dvou základních rovinách. První rovinou je návrh tras, které v maximální možné míře zabezpečí nezbytné podmínky pro pohyb všem osobám, zejména pak skupinám osob, které jsou při pohybu znevýhodněné:

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

Druhou rovinou řešení je odstranění nebezpečných a rizikových míst pěší dopravy v kontaktu s komunikacemi základního komunikačního systému, jako např. délka přechodu pro chodce, rozhledové podmínky, podmínky bezbariérového pohybu a další.

Postup prací u pěší dopravy (platí také u cyklistické dopravy) je odlišný od ostatních druhů dopravy. V rámci návrhové části bude zpracován dokument, který na dohodnuté základní síti pěších tras pojmenuje konkrétní problémy v území a způsoby jejich řešení. Jedná se o přehlednější postup, protože na navrhované ucelené síti bude zřejmé, co vyhovuje, co vyhovuje podmíněně a co nevyhovuje. Tento postup byl s objednatelem dohodnut.

Obsahově se jedná o řešení dopravní infrastruktury jako např. chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy, za podmínek vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. *V této souvislosti upozorňujeme, že metodika k uvedené vyhlášce, kterou v srpnu 2011 vydalo MMR ČR, v komentáři k bodu 1.2.5 uvádí „Hmatově a vizuálně neoddělený způsob vedení cyklistů a pěších na jedné úrovni je v zastavěném území a v reakčních zónách z bezpečnostních důvodů nepřijatelný“.* Z uvedeného textu je možné dovodit, že běžně provozované stezky pro chodce a cyklisty podle DZ C9a, resp. C10a, pokud nemají požadované oddělení, jsou pro vedení těchto pěších tras nepřijatelné. V praxi to znamená, že koncepce pěší a cyklistické dopravy musí být harmonizována, přičemž je nutné vycházet z podmínek pro základní síť pěších tras.

8.1 POPIS NABÍDKY, STAV INFRASTRUKTURY

Pěší doprava je základním přirozeným pohybem člověka. Pro dosažení cílů je obyvateli města Mostu využívána ve zhruba 33 % cest, u obyvatel města Litvínova pak ve zhruba 27 % cest. Rovněž každá vykonaná cesta za určitým cílem obsahuje složku pěší chůze. V městském prostředí je běžné vytvářet samostatné plochy pro pěší dopravu v podobě chodníků či oddělených stezek pro pěší a cyklisty. Mimo ně je používán při nízkých intenzitách kolizní dopravy sdružený provoz s cyklisty v podobě sdružených stezek pro pěší a cyklisty nebo i s automobilovou dopravou v podobě obytných zón.

Pro zvýšení bezpečí a komfortu pěší dopravy je v oblasti centra města Mostu zřízena pěší zóna, jedná se prostor 1. náměstí směrem k městskému divadlu. Na prostor pěší zóny navazují dopravně zklidněné komunikace v režimu Zóna 30.

V centru města Litvínova není sice pěší zóna vymezena, nicméně ve zklidněném režimu funguje ulice Kostelní s vazbou na prostory náměstí Míru, Masarykova náměstí a Voigtových sadů. Z doloženého obrázku turistických tras na území města Litvínova a jeho okolí je zřejmé rozsáhlé a pestré turistické prostředí s možností využití nabídky víkendových cyklovlaků a v letních měsících i cyklobusů.

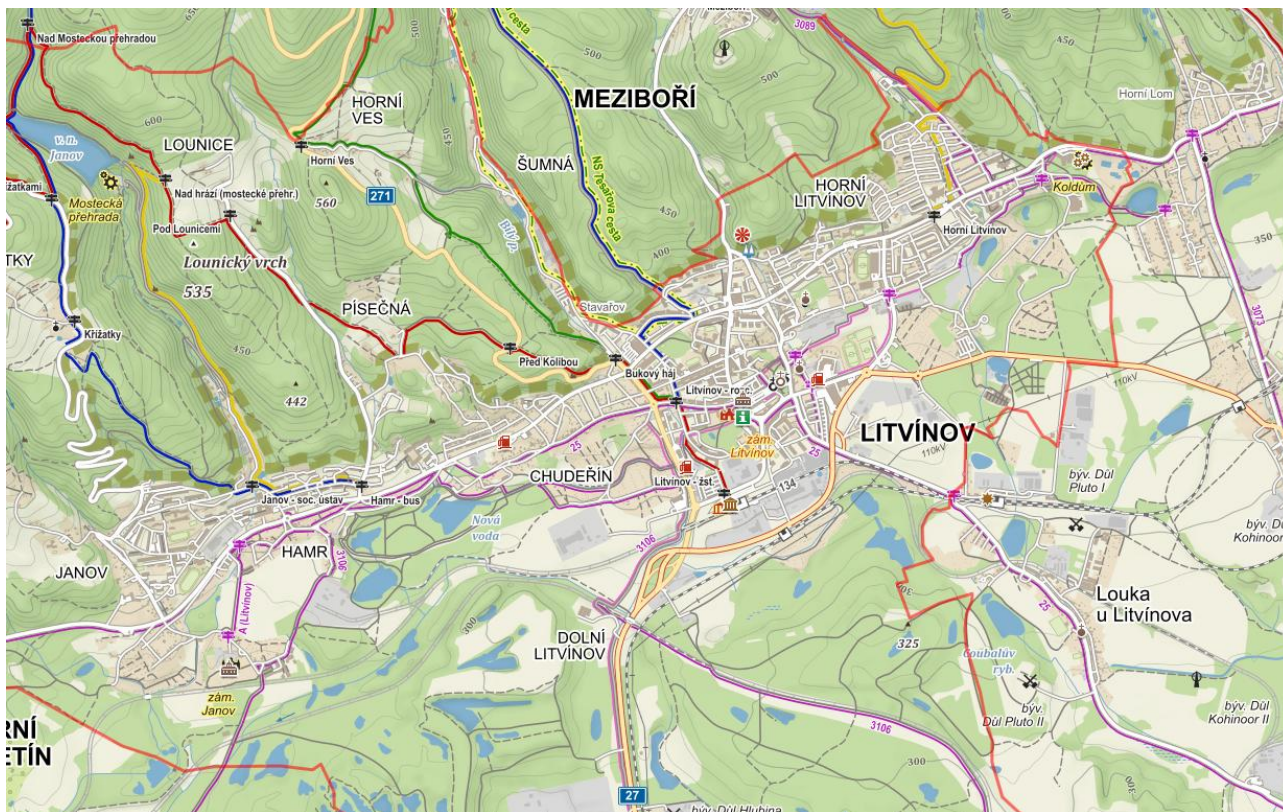
V řešeném území jsou vyznačeny pěší trasy KČT, které mají vazbu na region. Vedení těchto turistických tras je doloženo na následujících dvou obrázcích.

Obrázek 8.1: Turistické pěší trasy na území města Mostu a v jeho okolí



Zdroj: Mapy.cz

Obrázek 8.2: Turistické pěší trasy na území města Litvínova a v jeho okolí



Zdroj: Mapy.cz

8.2 CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY, PŘEPRAVNÍ VZTAHY

Počet obyvatel města Mostu byl k 1. 1. 2016 zhruba 67 tis. osob, při zjištěné hybnosti cyklistické dopravy kolem 0,99 cest na osobu a den se jedná o přibližně 66,3 tis. cest pěšky denně vykonaných obyvateli města Mostu. V případě města Litvínova se zhruba 24,5 tis. obyvateli a hybnosti kolem 0,78 cest na osobu a den se pak jedná o přibližně 19,1 tis. cest pěšky vykonaných obyvateli města Litvínova.

Dělba přepravní práce pěší dopravy dosahuje ve městě Most podílu kolem 33 % ze všech cest, ve městě Litvínově kolem 27 % ze všech cest. V rámci mobility se jedná o druhou největší skupinu po IAD. Průměrná délka pěších cest dosahuje přibližně 2 km u obyvatel města Mostu i Litvínova. Propočty jsou odvozeny z dopravně sociologického průzkumu domácností.

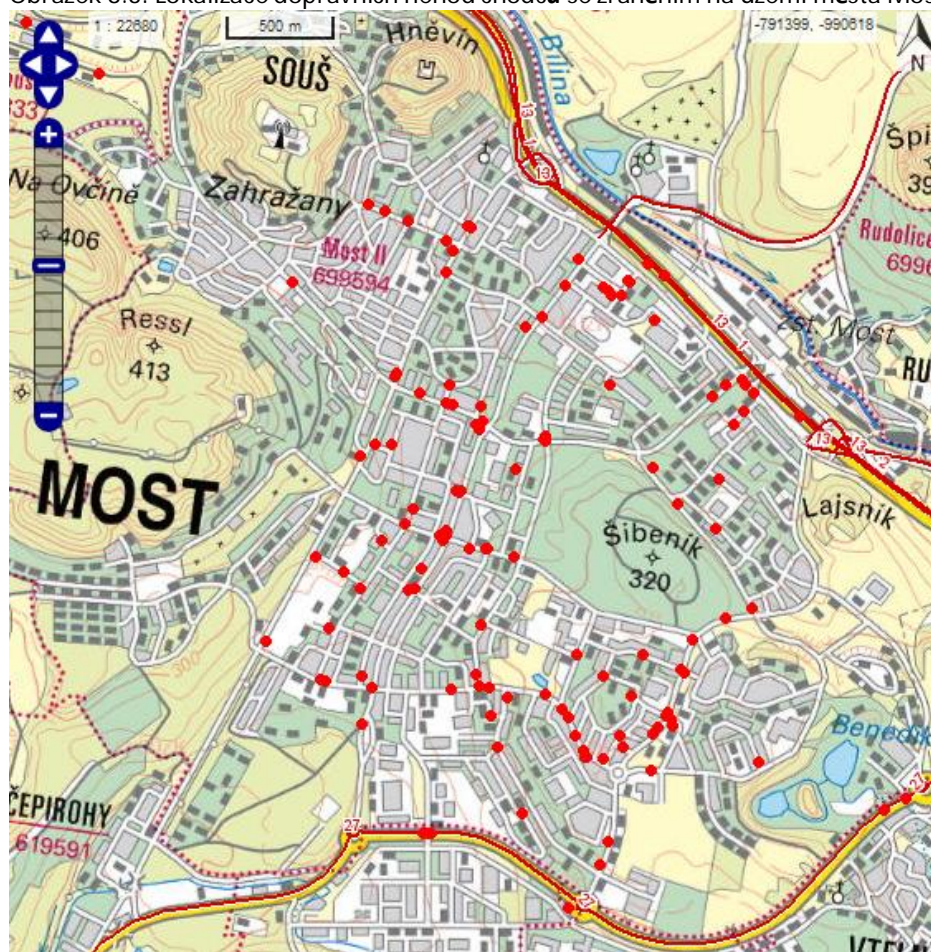
Intenzity pěší dopravy budou stanoveny na základě předpokládaného dopravního průzkumu. Přepravní vztahy budou dodatečně doplněny podle výsledků dopravně sociologického průzkumu domácností.

8.3 ZÁVADY, RIZIKA A DOPRAVNÍ NEHODY

Město Most

Zásadní pro řešení pěší dopravy je analýza dopravních nehod s účastí chodců. Další obrázky, tabulky a informace dokládají následky na zdraví osob, zavinění a druhy dopravních nehod, zmíněny jsou hlavní příčiny nehod a jejich lokalizace. Předně je nutné uvést, že rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce je řidič motorového vozidla, zapříčiní zhruba 68 % nehod. Důležité je také zjištění, že v přibližně 38 % případů, kdy došlo k usmrcení nebo těžkému zranění osoby, byl místem dopravní nehody vyznačený přechod pro chodce. Zajímavé je další zjištění, že zhruba 56 % dopravních nehod, kdy došlo k usmrcení nebo těžkému zranění, se stalo v noci nebo za zhoršené viditelnosti.

Obrázek 8.3: Lokalizace dopravních nehod chodců se zraněním na území města Mostu



Zdroj: Policie ČR

Tabulka 8.1: Dopravní nehody s účastí chodců podle následků za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016

Dopravní nehody pěší dopravy Most (období 1.1.2012-31.12.2016)			
Dopravní nehody, následky	Počet	Viníkem chodec	Podíl chodců
Dopravní nehody s následkem na zdraví osob	139	44	32%
Následek nehody - smrt	7	1	14%
Následek nehody - těžké zranění	9	3	33%
Následek nehody - lehké zranění	124	40	32%
Zdroj: Policie ČR, JDVM			

Tabulka 8.2: Dopravní nehody s účastí chodců podle zavinění za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016

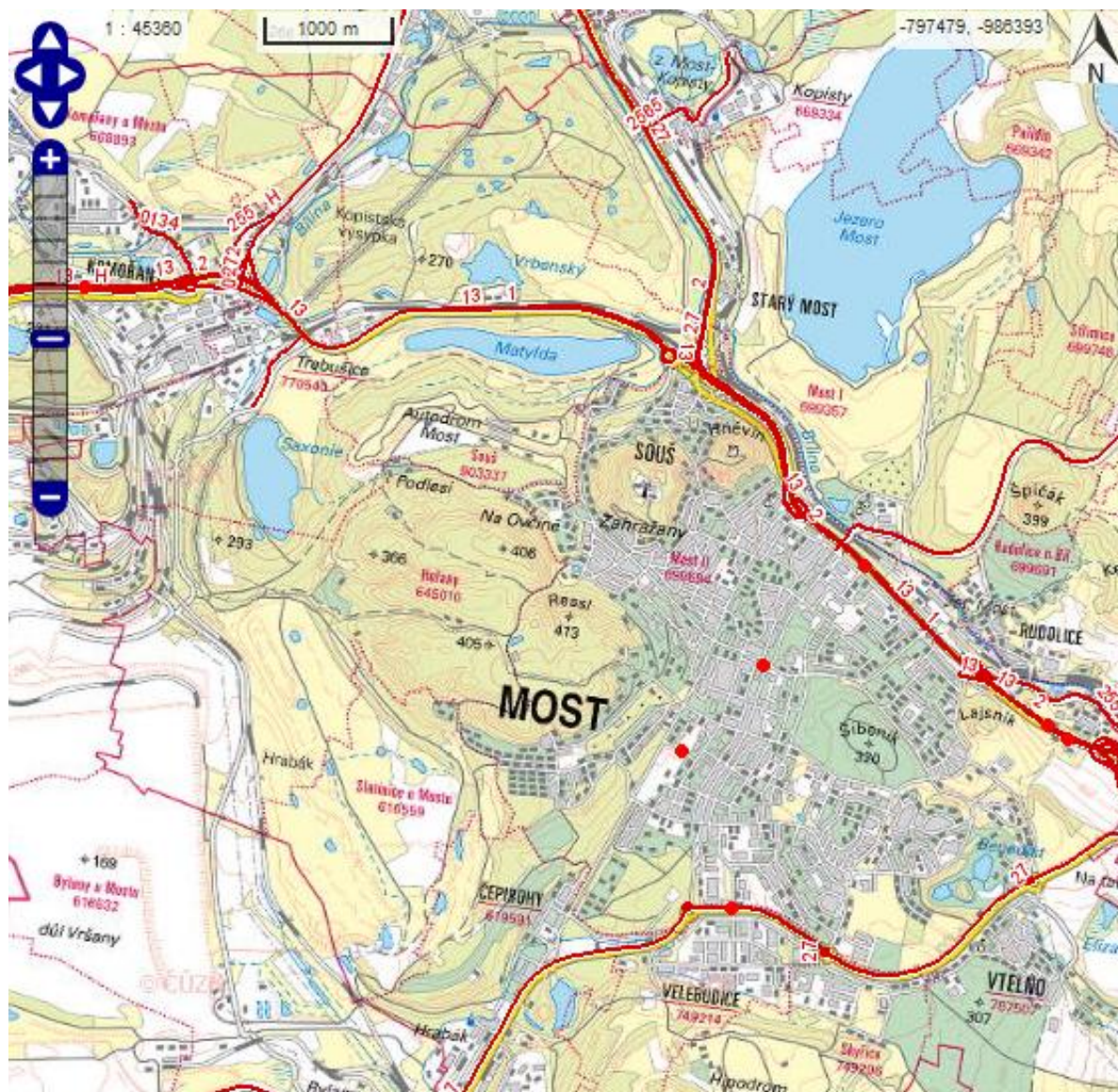
Specifikace druhu dopravní nehody pěší dopravy podle zavinění Most (období 1.1.2012-31.12.2016)				
Dopravní nehody, zavinění	Usmrcení	Těžké zranění	Lehké zranění	Podíly zavinění
Řidičem motorového vozidla	6	6	83	68%
Chodcem	1	3	40	31%
Řidičem nemotorového vozidla			1	1%
Celkový počet zraněných osob	7	9	124	
Zdroj: Policie ČR, JDVM				

Tabulka 8.3: Dopravní nehody s účastí chodců podle příčiny za období 1. 1. 2010 - 31. 7. 2015

Specifikace druhu dopravní nehody pěší dopravy podle příčiny Most (období 1.1.2012-31.12.2016)		
Dopravní nehody, příčiny	Usmrcení	Těžké zranění
Příčiny dopravní nehody s následkem na zdraví osob		
nepřízpůsobení rychlosti, nepřiměřená rychlost	4	2
nesprávný způsob jízdy	1	
bezohledná, agresivní jízda	1	
nevěnoval se plně řízení		2
viníkem chodec	1	3
nesprávné otáčení nebo couvání a jiné		2
Celkový počet zraněných osob	7	9
Zavinění nehody chodcem		
chodec ve vozovce		1
chodec na přechodu	1	2
Celkový počet zraněných osob	1	
Zdroj: Policie ČR, JDVM		

Lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem usmrcení osoby dokládá následující obrázek. Celkem za sledované období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016 došlo ke 7 dopravním nehodám, při kterých došlo k usmrcení chodce. Pouze v jednom případě byl viníkem chodec, u řidiče motorového vozidla byla převažující příčina nepřiměřená rychlost a nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky. Pět dopravních nehod se stalo na silnicích I/13 a I/27, dvě nehody na MK, v křižovatce třída Budovatelů-Moskevská a na ulici Tyršova.

Obrázek 8.4: Lokalizace dopravních nehod s usmrčením chodce za období 1. 1. 2010 - 31. 7. 2015

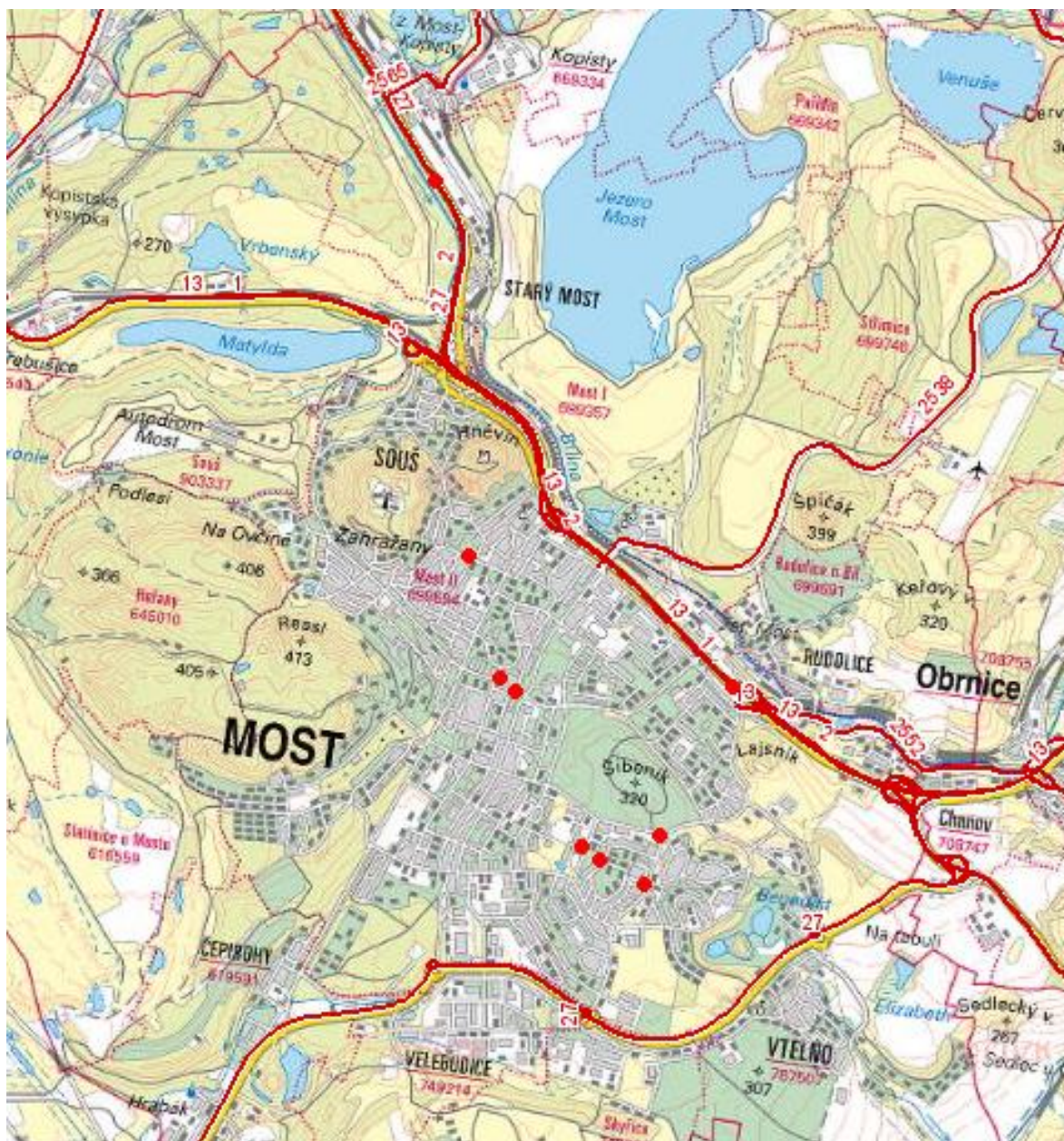


Zdroj: Policie ČR

Lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem těžkého zranění osoby dokládá další obrázek. Celkem za sledované období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016 došlo k 9 dopravním nehodám, při kterých došlo k těžkému zranění chodce. V 6 případech byla dopravní nehoda zaviněna řidičem motorového vozidla, chodec byl viníkem dopravní nehody ve 3 případech, u 5 nehod pak byl místem nehody vyznačený přechod pro chodce. Příznivou zprávou je zjištění, že u žádné dopravní nehody se neprokázal alkohol.

Z obrázku dokládajících lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem zranění osoby lze vypožorovat, že převažující část událostí se soustřeďuje do lokality Zahradní, na ulice Višňová Lipová, dále do oblastí ulic Josefa Skupy, Jaroslava Průchy a třídy Budovatelů.

Obrázek 8.5: Lokalizace dopravních nehod s těžkým zraněním chodce, období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016



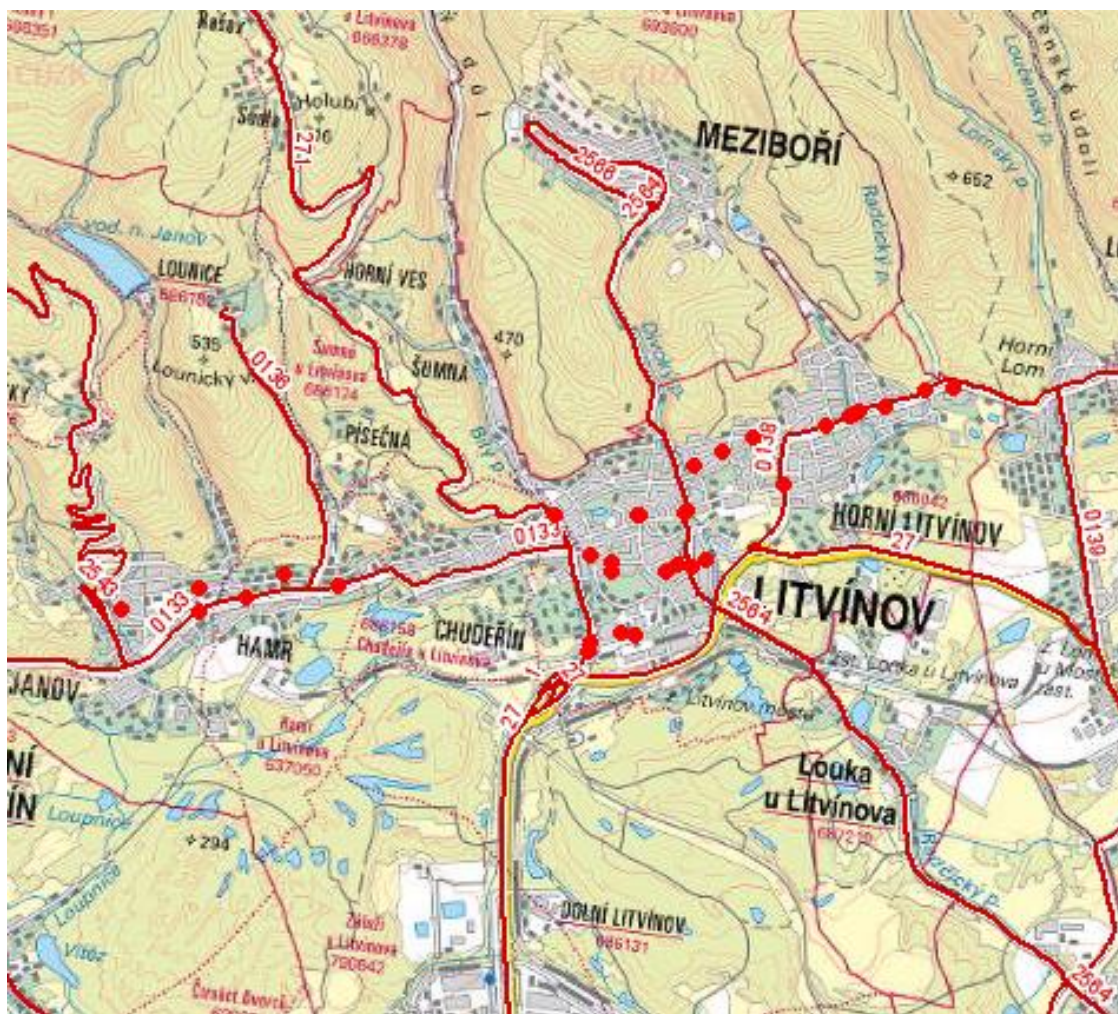
Zdroj: Policie ČR

Město Litvínov

Zásadní pro řešení pěší dopravy je analýza dopravních nehod s účastí chodců. Následující obrázky, tabulky a informace dokládají následky na zdraví osob, zavinění a druhy dopravních nehod, zmíněny jsou hlavní příčiny nehod a jejich lokalizace. Předně je nutné uvést, že rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce je řidič motorového vozidla, zapříčiní zhruba 65 % nehod. Důležité je také zjištění, že v přibližně 47 % případů, kdy došlo ke zranění osoby, byl místem dopravní nehody vyznačený přechod pro chodce. Zhruba 24 % dopravních nehod, kdy došlo ke zranění osoby, se stalo v noci nebo za zhoršené viditelnosti. Alkohol byl prokázán pouze u 6 % dopravních nehod.

Z hlediska lokalizace je nejvíce dopravních nehod evidováno na ulici Podkrušnohorské, především v lokalitě Citadela, nehody jsou také situovány v prostoru centra města, na ulice 9. května a Jiráskova. Dalšími prostory jsou např. křižovatka ulic Ruská-Valdštejnská a Ruská-Mezibořská.

Obrázek 8.6: Lokalizace dopravních nehod chodců se zraněním na území města Litvínova



Zdroj: Policie ČR

Tabulka 8.4: Dopravní nehody s účastí chodců podle následků za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016

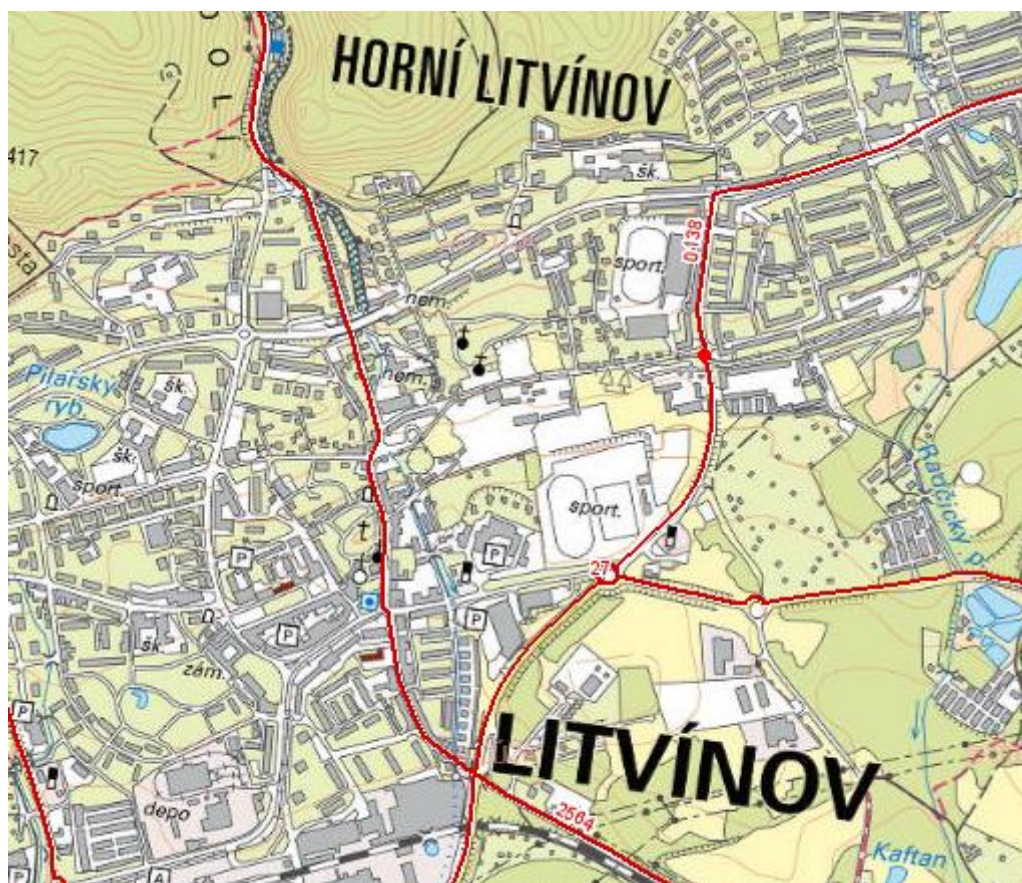
Dopravní nehody pěší dopravy Litvínov (období 1.1.2012-31.12.2016)			
Dopravní nehody, následky	Počet	Viníkem chodec	Podíl chodců
Dopravní nehody s následkem na zdraví osob	34	12	35%
Následek nehody - smrt	0		
Následek nehody - těžké zranění	1		
Následek nehody - lehké zranění	33	12	36%
Zdroj: Policie ČR, JDVM			

Tabulka 8.5: Dopravní nehody s účastí chodců podle zavinění za období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016

Specifikace druhu dopravní nehody pěší dopravy podle zavinění Litvínov (období 1.1.2012-31.12.2016)			
Dopravní nehody, zavinění	Těžké zranění	Lehké zranění	Podíly zavinění
Řidičem motorového vozidla	1	21	65%
Chodcem		12	35%
Celkový počet zraněných osob	1	33	
Zdroj: Policie ČR, JDVM			

Lokalizaci dopravní nehody s účastí chodce s následkem těžkého zranění osoby dokládá další obrázek. Celkem za sledované období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2016 došlo k 1 dopravní nehodě, při které došlo k těžkému zranění chodce. Dopravní nehoda byla zaviněna řidičem motorového vozidla, místem nehody byl vyznačený přechod pro chodce podél ulice Mezibořské.

Obrázek 8.7: Lokalizace dopravní nehody chodce s těžkým zraněním na území města Litvínova, zdroj PČR



Obrázek 8.8: Fotografie lokality dopravní nehody, ulice Mezibořská, Litvínov, přechod nevyhovující délky



8.4 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Rozsáhlá síť chodníků, množství přechodů a míst pro přecházení upravených se sníženou obrubou nebo v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.	Chybějící koncepce základních bezbariérových pěších tras, neúplná bezbariérová úprava hlavních tras
Podchod pod silnicí I/27 v prostoru zastávky MHD Záluží, Petrochemie, podchod pod silnicí I/13 Most, Souš	Nebezpečně dlouhé přechody pro chodce
Vysoký podíl pěší dopravy na dělbě přepravní práce	Nedostatečné rozhledy na přechodech pro chodce vlivem parkujících vozidel nebo jiné překážky
Vybavení částí zastávek bezbariérovými přístupy	
Turisticky atraktivní území	
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
Možnosti čerpání externích zdrojů pro bezbariérové úpravy	Vysoký počet dopravních nehod s následky na zdraví osob
Rozvoj systému P+G, včetně přístupových tras	Změny vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
Vytvoření koncepce základních pěších tras pro bezbariérový pohyb	Nebezpečná, riziková místa (délky přechodů, rozhledy) mohou vést ke zvýšení nehodovosti
	Absence přechodů pro chodce v některých lokalitách

9. NÁKLADNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

9.1 PŘEKLADIŠTĚ, VLC, OBJEMY A TRASY NÁKLADNÍ DOPRAVY

Vysoký podíl nákladní dopravy, železniční i silniční, je dán převažující průmyslové výroby v předmětném území. Kromě rozhodujícího významu společnosti Unipetrol jsou zde další důležití producenti nákladní dopravy jako Czech Coal POWER s.r.o., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova nebo Technické služby města Mostu a.s. Nákladní dopravu rovněž „produkují“ průmyslové zóny, které jsou situovány převážně v okrajových lokalitách měst. Například společnost Unipetrol doprava, s.r.o. přepravila pro své zákazníky v roce 2016 více než 3 mil. tun zboží.

Mezi další lokality s intenzivní nákladní dopravou patří např.

- § Překladiště odpadů Most, Rudolice s napojením na silnici I/13
- § Recyklační středisko Bylany u Mostu s napojením na silnici I/27
- § Celio Růžodol Litvínov s dopravním napojením na silnici I/27.

Důležitým prvkem v přepravě zboží je zde VLC (kontejnerové překladiště) Obrnice s napojením na silnici I/13 a silnici III/25311 (směr Patokryje). Jedná se o kombinaci silnice/železnice, je uváděn teoretický výkon (objem překládky) kolem 30 tis. tun za rok. Z hlediska výkonu patří toto logistické centrum mezi nejmenší.

Železniční nákladní doprava

Pro řešení prostor je železniční doprava zásadním systémem přepravy komodit, odpovídá tomu i intenzita nákladní vlakové dopravy v jednotlivých lokalitách železničního uzlu Mostecko:

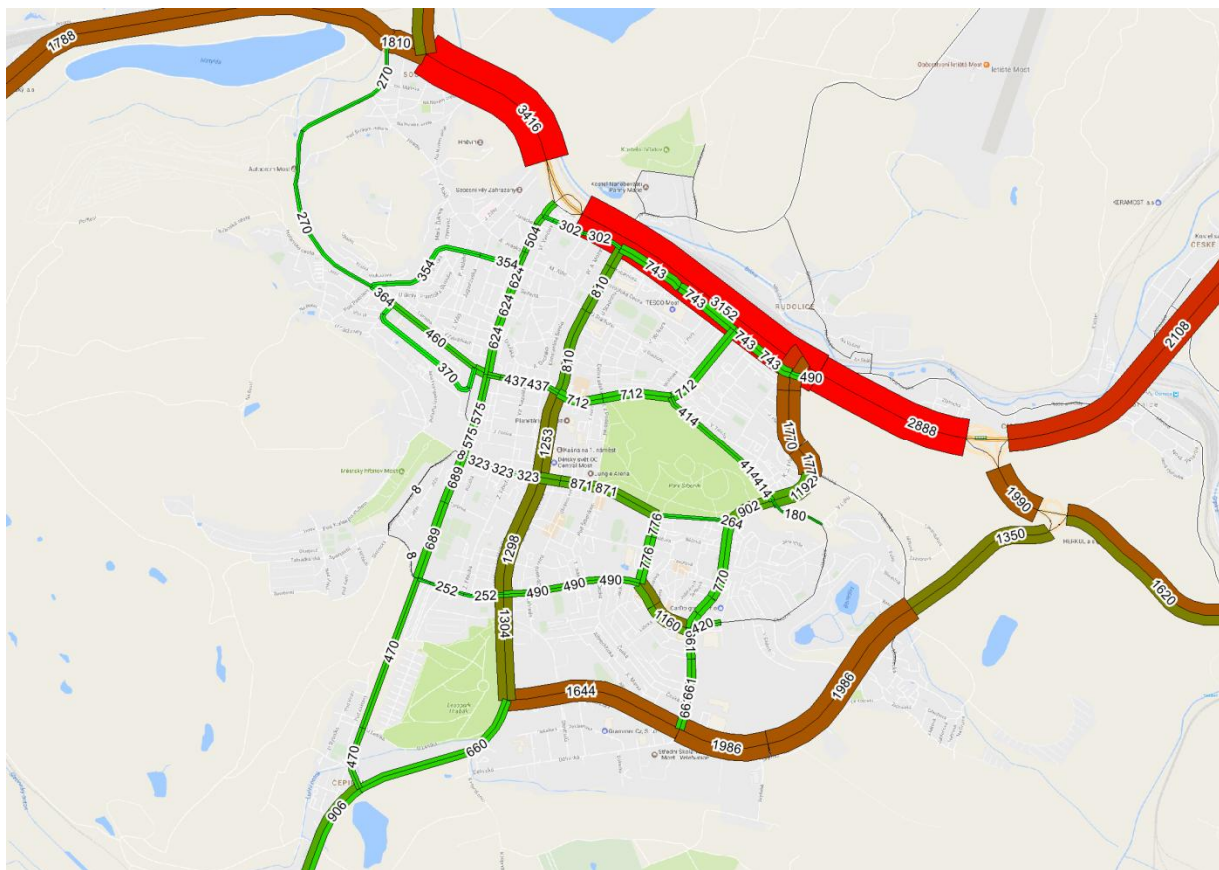
- § lokalita Most – 76 vlaků za 24 hodin, průměrná hmotnost 1560 tun
- § lokalita Obrnice – 21 vlaků za 24 hodin, průměrná hmotnost 1450 tun
- § lokalita Litvínov – 1 vlak za 24 hodin, průměrná hmotnost 146 tun.

Silniční nákladní doprava

Silniční nákladní doprava, zejména pak TND se realizuje převážně na silnicích I. třídy. Dokládá to kartogram zatížení komunikací nákladní dopravou, odvozený z provedených dopravních průzkumů.

Ve městě Mostu je nákladní doprava soustředěna na silnice I/13, I/27 a I/15, na území města je pak účinně regulována, do vnitřního prostoru města je zamezen vjezd nákladní dopravy s výjimkou dopravní obsluhy. Na území města Mostu není provozováno veřejné parkoviště vozidel nad 3,5 tun, toto je pravděpodobně v současnosti řešeno odstavováním vozidel v areálech.

Ve městě Litvínově je nákladní doprava soustředěna především na silnici I/27, v regulovaném režimu pak na silnici II/271. Na území města je nákladní doprava jen velmi omezeně regulována, např. zákaz vjezdu je umístěn na ulici Mostecká, Valdštejská nebo Ruská. Rovněž na území města Litvínova není provozováno veřejné parkoviště vozidel nad 3,5 tun, toto je pravděpodobně v současnosti řešeno odstavováním vozidel v areálech.



9.2 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Napojení hlavních zdrojů nákladní dopravy na železnici a nadřazenou silniční síť	Nedobudovaná dálnice D7
Vysoký podíl železniční nákladní dopravy, VLC Obrnice	Lokálně nedostatečná regulace silniční nákladní dopravy
Funkční regulace silniční nákladní dopravy v Mostě	Provoz TNV na silnicích nižších tříd
	Nízká kvalita provozu na silnici I/27 Most-Litvínov
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
Účinnější regulace nákladní dopravy, zejména v Litvínově	Zvyšování podílu silniční nákladní dopravy
Zvýšení kvality provozu na silnici I/27 Most-Litvínov	Negativní vliv nákladní dopravy na ŽP
Veřejná parkoviště nákladní dopravy	

10. ORGANIZACE A ŘÍZENÍ PROVOZU, INFORMAČNÍ A DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ SYSTÉMY

Analytická část se přednostně zabývá popisem výchozího (stávajícího) stavu, hodnocením účinnosti systémů, případně závad a rizik v organizaci a řízení provozu. Obsahově je kapitola řešena ve dvou základních rovinách. Předně se jedná o řízení silničního provozu prostřednictvím světelně signalizačního zařízení a podporu MHD ve formě upřednostnění (preferencí) vozidel v dopravním proudu, včetně dispečerského řízení a informačního systému pro cestující. Spíše samostatnou oblastí je pak organizace statické dopravy ve formě různých technologických vybavení.

Město Most

Světelně signalizační zařízení

Světelně signalizačním zařízením (SSZ) je na území města Mostu vybaveno celkem 5 křižovatek, z toho 4 křižovatky jsou situovány na ulici třída Budovatelů. SSZ křižovatek je vybaveno indikací odpočítávaného času.

Na ulici třída Budovatelů se jedná se tyto křižovatky ulic:

- třída Budovatelů-Jaroslava Seiferta-U Stadionu
- třída Budovatelů-Josefa Skupy-Moskevská
- třída Budovatelů-Františka Halase-Jaroslava Průchy
- třída Budovatelů-Zdeňka Štěpánka-Pionýrů.

Provoz silniční dopravy v trase ulice třída Budovatelů je koordinován, současně je optimalizován s aktivní preferencí souběžně vedené tramvajové dopravy.

Zbývající světelně signalizační zařízení je osazeno na křižovatce Moskevská-Jiřího z Poděbrad-Bělehradská, jedná se o izolovanou křižovatku bez provozních návazností.

Na ulici Jana Palacha, v blízkosti Základní školy a Střední školy Most, je instalováno zpomalovací světelně signalizační zařízení omezující rychlost vozidel, která překračují stanovený rychlostní limit na vymezeném úseku.

Dopravní řešení a řízení provozu jsou systematicky a dlouhodobě udržovány. Zlepšovány jsou parametry technického stavu technologických zařízení, probíhá technický dozor a údržba softwarového vybavení systému. Dopravně detekčními systémy ve formě videodetekce jsou realizovány v omezeném rozsahu, doporučujeme stávající detekční systém doplnit tak, aby poskytoval potřebné dopravní informace na všech křižovatkách vybavených SSZ. Z hlediska stavebního uspořádání jsou křižovatky řešeny s dostatečným řadícím prostorem, nedostatky se vyskytují ojediněle, jedná se zejména o nevyhovující délky přechodů pro chodce.

Následující obrázek a tabulka dokládají situování křižovatek a přechodů na území města Mostu, které jsou vybaveny světelným signalizačním zařízením.

Tabulka 10.1: Tabelární seznam křižovatek a přechodů vybavených světelným

Most - seznam křižovatek a přechodů vybavených SSZ	
Číslo	Popis křižovatky, lokality
1	SSZ třída Budovatelů - Jaroslava Seiferta - U Stadionu
2	SSZ třída Budovatelů - Josefa Skupy - Moskevská
3	SSZ třída Budovatelů - Františka Halase - Jaroslava Průchy
4	SSZ třída Budovatelů - Zdeňka Štěpánka - Pionýrů
5	SSZ Moskevská - Jiřího z Poděbrad - Bělehradská
6	Zpomalovací SSZ na ulici Jana Palacha, v blízkosti ZŠ a SŠ Most

Technologie dopravy v klidu

Zpoplatněné městské parkovací plochy jako záchytná parkoviště jsou provozovány v ulicích

- § Pionýrů; 250 míst
- § Františka Halase; 300 míst
- § Okružní; 80 míst
- § Josefa Ševčíka; 110 míst
- § 1. Máje; 120 míst

Uvedené plochy s celkovou nabídkou přibližně 850 míst jsou provozovány Městskou policií Most. Za dlouhodobé parkování zaplatí uživatel 550,- Kč měsíčně, za krátkodobé parkování 50,- Kč za den. Všechna parkoviště jsou vybavena závorovým systémem, plochy jsou oplocené, je zajištěn dohled Městskou policií 24 hodin denně.

Technické služby města Mostu a.s. zabezpečují provoz 6 parkovacích automatů v ulicích třída Budovatelů a Josefa Skupy. Základní sazba je 15,- Kč/hod., prvních 30 minut je zdarma, úhrada je možná v hotovosti nebo prostřednictvím mobilního telefonu. Technické služby dále provozují zpoplatněné parkovací plochy rezidenčního charakteru v lokalitách Albrechtická (67 míst), Výsluní (71 míst), Okružní (110 míst) a U Parku (130 míst) s celkovou nabídkou cca 380 míst. Plochy jsou oplocené a monitorované 24 hodin kamerovým systémem Městské policie Most. Provozní doba je 24 hodin nonstop, měsíční sazba 720,- Kč. Další nabídku tvoří parkovací dům v ulici Václava Řezáče s kapacitou 140 míst, přístřešky v ulicích Josefa Suka (40 míst) a Topolová (70 míst) a podzemní parkoviště Kpt. Jaroše.

Do městské nabídky parkování patří také parkovací dům Obchodního centra Central Most s kapacitou 350 míst a tarifem první 3 hodiny zdarma, další hodina 30,- Kč a následující hodiny 50,- Kč. Součástí celkové nabídky jsou dále soukromé parkovací plochy s veřejným i neveřejným provozem a veřejné nezpoptatněné nebo vyhrazené parkoviště.

Parkovací plochy a zařízení v oblasti centra města a navazujícího území fungují z hlediska organizace a řízení a telematických systémů izolovaně, bez propojení a provázanosti a tedy možnosti přenosu dat a informací pro uživatele. Doporučujeme modernizaci stávajících závorových systémů s možností bezhotovostní platby a s kompletním propojením zařízení parkovacího systému do městského informačního systému.

Důležitým prvkem telematiky dopravy v klidu je informační a naváděcí systém na volné parkovací kapacity v on-line podobě, s možností přenosu dat na mobilní zařízení. Nezbytnou součástí systému jsou informace o přístupových trasách k lokalitám a jejich cenová struktura. Ve statutárním městě Mostu není tento systém zatím realizován.

Město Litvínov

Světelně signalizační zařízení

Na území města Litvínova se světelné signalizační zařízení (SSZ) nenachází. Není takto řešeno ani upřednostnění tramvajové dopravy.

Technologie dopravy v klidu

Oblast placeného stání a regulace parkování reprezentuje v centru města Litvínova

- § parkoviště náměstí Míru a Městský úřad s kapacitou 102 parkovacích stání, jedná se o nabídku pro krátkodobé parkování s vybavením parkovacími automaty při základní sazbě 20,- Kč/hod., přičemž první 2 hodiny jsou zdarma; parkovací automaty jsou spravovány městem Litvínov
- § regulace parkování na náměstí Míru a v ulicích Rooseveltova a Kostelní s kapacitou 50 parkovacích stání, regulace navazuje na oblast placeného stání, formou jsou vyhrazených stání na parkovací kartu vydanou městským úřadem.

Další technologické prvky nejsou uplatněny.

Území měst Mostu a LitvínovaPreference MHD, informační systémy

Na trase ulice třída Budovatelů, konkrétně v křižovatkách s ulicemi J. Seiferta a Z. Štěpánka je provozován systém dopravně závislého koordinovaného dynamického řízení světelných signalizačních zařízení s aktivní, mírně zvýhodňující preferencí tramvajových vozidel MHD. Aktivní preference není tramvajovým vozidlům MHD přidělována absolutně, systém vždy vyhodnocuje aktuální situaci a rozhoduje o přidělení nebo nepřidělení určitého preferenčního opatření prodloužováním vlastní fáze nebo zkracováním fáze jiné. Optimalizace řízení zde rovněž přispěla ke zlepšení provozu IAD.

Další uplatněné preferenční opatření představují využívání dopravního značení s upřednostněním tramvajových vozidel, případně se jedná o krátké vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy MHD v okolí autobusových zastávek Most, OD Prior a Most, 1. náměstí.

Informační systém veřejné dopravy, sdružený projekt města Mostu a DPmML a.s., byl realizován v období 2012-2015. Jednalo se o elektronický informační systém veřejné dopravy na tramvajové trase linky č. 2 (Interspar – Nádraží a zpět), včetně autobusového terminálu v přednádraží.

Jednotlivé okruhy systému:

- zastávkové informační panely se základními daty o odjezdech spojů
- velkoplošné elektronické informační tabule v přednádraží a v uzlových bodech Central a Prior s vyznačením odjezdů všech linek a všech navazujících spojů MHD i soukromých dopravců
- samoobslužný automat pro dobítí elektronické peněženky, popř. pro získání informací týkajících se MHD či soukromých dopravců v blízkosti zákaznického střediska DPmML, a.s. a v přednádraží
- Dispečerský systém řízení, rádiová síť a další kroky pro možnost rozšíření systému.

Systém řízení MHD obsahuje o informační systém pro cestující, kdy jsou prostřednictvím inteligentních zastávek on-line poskytovány soubory základních informací o provozu jednotlivých spojů linek MHD. Jedná se o předpokládaný čas odjezdu a bezbariérovost vozidla.

Je připravován projekt Informační systém II. s realizací do roku 2020, jehož předmětem je vybudování optické páteřní sítě, rozšíření infrastruktury radiové sítě, doplnění vozidlového systému MHD a instalace zastávkových označků a informačních zastávkových panelů na území města Litvínova. Dojde tak k další modernizaci MHD v zajištění lepší informovanosti cestujících v tramvajové a autobusové dopravě; poskytování informací cestujícím o časech příjezdu a odjezdu spojů veřejné dopravy, o zpoždění, příp. výluce spojů. Dále zpřístupnění městské hromadné dopravy osobám s omezenou schopností pohybu či orientace a v neposlední řadě rozšíření zájmu obyvatel o městskou hromadnou dopravu.

Dispečerské, řídicí systémy provozu

Dopravní podnik provozuje nepřetržitě 2 dopravní dispečinky a 1 energetický dispečink, k dispozici je SW pro podporu dispečerského řízení provozu, který umožňuje standardní funkce jako např. zobrazení vozidel na mapě, hodnoty odchylky proti jízdnímu řádu. Systém umožňuje kontaktovat libovolné vozidlo textovou zprávou nebo fónickou relací, jsou přenášena potřebná data a informace o pohybu vozidel. Tento systém je zatím zaveden pouze u tramvajových vozidel, autobusová vozidla by se daným systémem měla vybavit v rámci navazujících projektů.

10.1 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Preference tramvajové dopravy na 2 křižovatkách SSZ v Mostě	Omezená účinnost preference vozidel MHD v Mostě, upřednostnění tramvaje v Litvínově pouze DZ
Informační systém, dispečerský systém řízení provozu MHD, I. etapa	Nedostupnost dopravních informací z dalších křižovatek osazených SSZ v Mostě
Optimalizace SSZ v silničním provozu na území města Mostu	Nedostatečná kvalita dynamického řízení provozu v Mostě
	Absence naváděcího a informačního systému parkování na území města Mostu
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
Další rozvoj preference vozidel MHD, možnost zvýšení cestovní rychlosti	Snižování cestovní rychlosti vozidel MHD
Informační systém, dispečerský systém řízení provozu MHD, II. etapa	Snižování výkonnosti křižovatek SSZ, nedostatečná plynulost dopravy
Zvyšování kvality dynamického řízení provozu na křižovatkách SSZ v Mostě	Růst dopravního výkonu IAD z titulu nízké konkurence MHD
Budování naváděcího a informačního systému parkování na území města Mostu	

11. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA (VČETNĚ ŽELEZNICE) A VAZEB NA IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

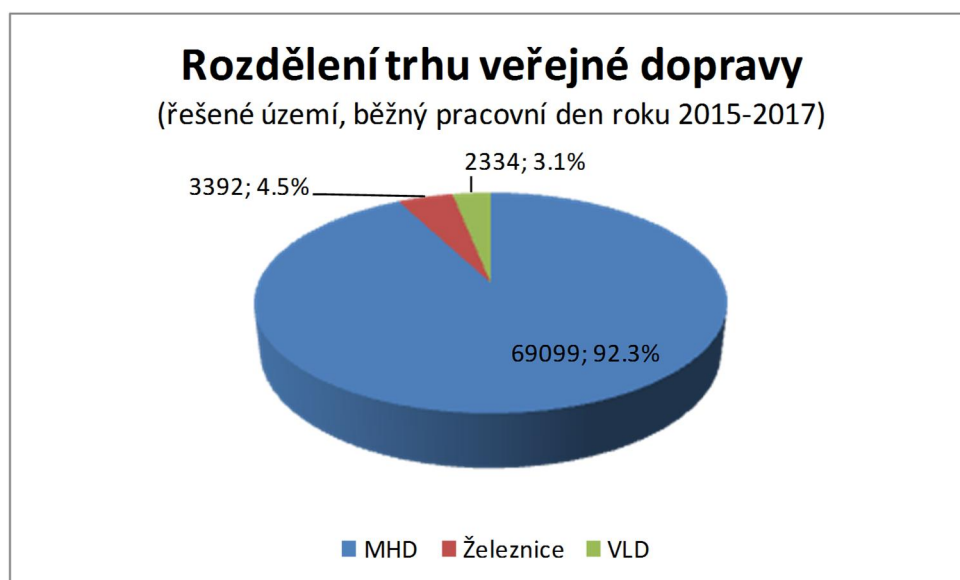
Dopravní obsluhu řešeného území společně zajišťuje městská hromadná doprava (MHD), veřejná linková doprava (VLD) a železniční osobní doprava. Nabídka veřejné linkové dopravy a železniční osobní dopravy je součástí integrované dopravy Ústeckého kraje. Na základě informací dopravců je trh veřejné dopravy rozdělen podle následující tabulky a grafu. Dominantní postavení zaujímá MHD s podílem zhruba 92 % cestujících v řešeném území.

Tabulka 11.1: Rozdělení trhu veřejné dopravy

Rozdělení trhu veřejné dopravy	Nástupy
MHD	69099
Železnice	3392
VLD	2334
Suma	74825

Zdroj: informace dopravců

Graf 11.1: Rozdělení trhu veřejné dopravy



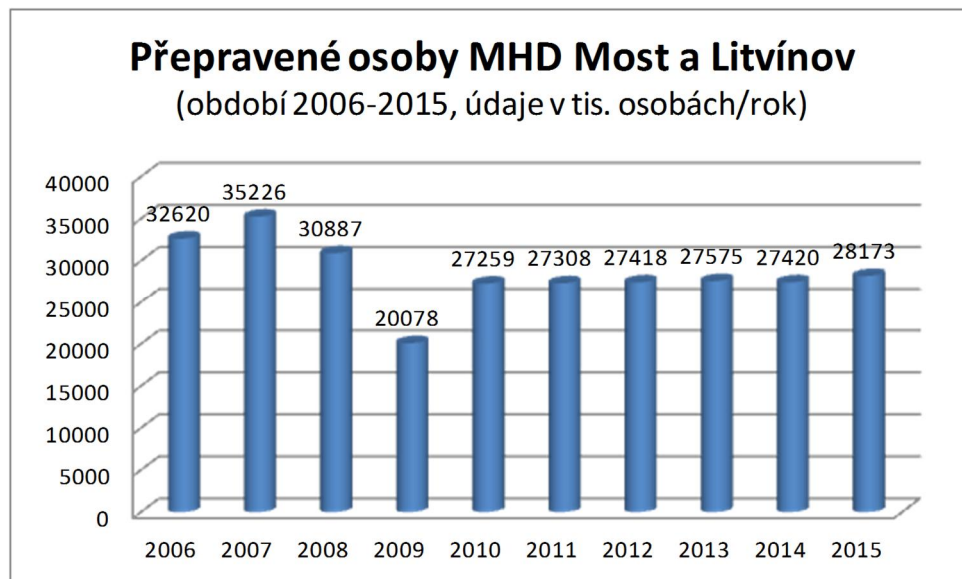
Zdroj: informace dopravců

11.1 CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY MHD, DOSTUPNOST ÚZEMÍ

Městská hromadná doprava, kterou provozuje DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s. (DPmML, a.s.), zabezpečuje obsluhu území měst Mostu a Litvínova, dále obcí Havraň, Obrnice, Korozluky, Skršín, Horní Jiřetín, Meziboří, Lom a Osek.

Z podkladů dopravce, společnosti DPmML, a.s., lze odvodit dlouhodobý trend vývoje přepravených osob v městské hromadné dopravě (MHD) na celém obsluhovaném území. Dokládá to následující graf, ze kterého je zřejmý pokles mezi roky 2006/2015 o zhruba 14 % a současně stabilizace přepravených osob za období 2010-2015 na úrovni 27,3 až 28,2 mil. osob za rok. Upozorňujeme, že počet přepravených osob se stanovuje na základě prodejnosti jízdních dokladů.

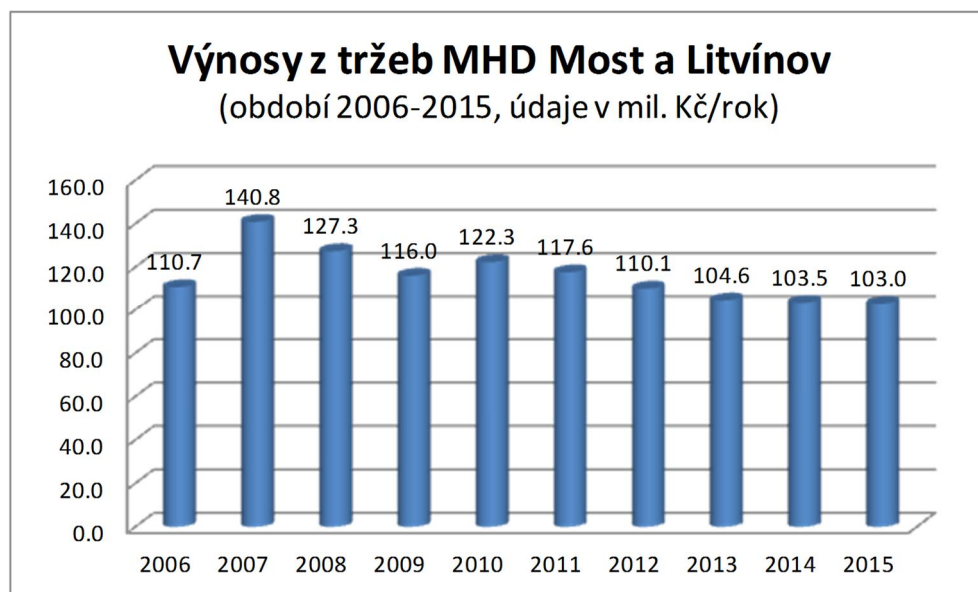
Graf 11.2: Vývoj přepravených osob v městské hromadné dopravě za období 2006-2015



Zdroj: DPmML, a.s.

Průmět přepravených osob do výnosů z tržeb MHD za stejné období dokládá následující graf. Zde je patrný obecný trend poklesu tržeb, za období 2006-2015 o zhruba 7 %. V posledních letech se do snižování výnosů z jízdného pravděpodobně promítají demografické změny ve stárnutí populace.

Graf 11.3: Vývoj výnosů z tržeb v městské hromadné dopravě za období 2006-2015



Zdroj: DPmML, a.s.

Následující tabulky dokládají úsekové, mezi zastávkové dopravní zatížení sítě MHD v běžném pracovním dni a ve víkendovém dni za 24 hodin v osobách, zatížení za rok bylo stanoveno přepočtem (zdroj DPmML, a.s.). Z tabulek lze odvodit např., že ve víkendových dnech je průměrné dopravní zatížení na úrovni 39-43 % pracovního dne.

Tabulka 11.2: Úsekové dopravní zatížení sítě MHD v osobách za 24 hodin, tramvaje

Přepravní proudy MHD Most - Litvínov				
Rok 2015				
Tramvaje		Počty přepravených osob v obou směrech za:		
Začátek úseku	Konec úseku	Pracovní den	So, Ne, Sv	Rok
Litvínov, Citadela	Litvínov, poliklinika	2 079	900	625 608
Litvínov, poliklinika	Litvínov, nádraží	3 239	1 350	968 778
Litvínov, nádraží	Záluží, Chemopetrol	4 360	1 800	1 302 120
Záluží, Chemopetrol	Most, ZS/Chomutovská	6 000	2 250	1 766 250
Most, ZS/Chomutovská	Most, nádraží	5 870	2 250	1 733 490
Most, ZS/Chomutovská	Most, OD PRIOR	2 543	1 110	766 266
Most, OD PRIOR	Most, 1. náměstí	8 105	3 280	2 413 100
Most, 1. náměstí	Most, Dopravní podnik	6 888	2 460	2 013 756
Most, Dopravní podnik	Most, Velebudická	3 971	1 640	1 186 012
Součet		43 055	17 040	
Podíl víkendové poptávky			0.396	

Zdroj: DPmML, a.s.

Tabulka 11.3: Úsekové dopravní zatížení sítě MHD v osobách za 24 hodin, autobusy Most

Přepravní proudy MHD Most - Litvínov				
Rok 2015				
Autobusy Most		Počty přepravených osob v obou směrech za:		
Začátek úseku	Konec úseku	Pracovní den	So, Ne, Sv	Rok
Komořany	Souš	460	160	134 000
Souš	Pod Resslem	619	260	185 368
Pod Resslem	Obchodní dům PRIOR	1 364	510	401 358
Nemocnice	Obchodní dům PRIOR	6 128	1 950	1 764 606
Pod Resslem	Čs. armády	991	370	291 542
Obchodní dům PRIOR	Zahražany (jen I. č. 17)	851	350	254 002
Obchodní dům PRIOR	Sukova 501	3 042	1 510	937 214
Obchodní dům PRIOR	Nádraží	1 136	260	315 652
Obchodní dům PRIOR	1. náměstí	9 994	4 530	3 030 378
Sukova 501/558	Nádraží	5 111	2 770	1 600 982
Sukova 558	Kahan	3 032	1 200	899 765
Kahan	Okružní, Shell	1 086	670	349 382
1. náměstí	Kahan	11 418	5 340	3 480 756
Kahan	Vtelno	298	162	93 402
Kahan	Dopravní podnik	1 422	494	414 166
Dopravní podnik	Čepirohy, okály	110	30	31 110
Dopravní podnik	Čepirohy, Hrabák	561	166	160 130
Čepirohy, Hrabák	Havraň, Joseph II	464	151	133 991
1. náměstí	Za Krematoriem	332	180	104 004
Nádraží	Kostelní hřbitov	24	36	10 116
Nádraží	Obrnice, sídliště	1 087	335	311 779
Obrnice, sídliště	Korozluky	130	13	34 229
Korozluky	Skršín, Dobříčice	27	0	6 804
Součet		49 687	21 447	
Podíl víkendové poptávky			0.432	

Zdroj: DPmML, a.s.

Tabulka 11.4: Úsekové dopravní zatížení sítě MHD v osobách za 24 hodin, autobusy Litvínov

Přepravní proudy MHD Most - Litvínov				
Rok 2015				
Autobusy Litvínov				
Začátek úseku	Konec úseku	Počty přepravených osob v obou směrech za:		
		Pracovní den	So, Ne, Sv	Rok
Osek, kolonie	Loučná, konečná	257	0	64 764
Lom, rozc. M. Radčice	Loučná, konečná	293	121	87 509
Loučná, konečná	Koldům	1 353	463	393 275
Koldům	Máj	2 310	841	677 153
Máj/Máj, věžové domy	Náměstí Míru	3 258	1 197	956 277
Náměstí Míru	Litvínov, nádraží	2 663	1 072	792 212
Litvínov, nádraží	Hamr	3 104	1 155	912 723
Máj, věžové domy	Hamr	1 359	392	386 764
Máj, věžové domy	Šumná	26	12	7 908
Hamr	Janov	809	376	246 356
Hamr	Janov, škola	1 627	750	494 754
Janov, škola	Křížatky	20	12	6 396
Janov	Horní Jiřetín, pekařství	741	353	226 621
Horní Jiřetín, pekařství	Záluží, Chemopetrol	68	0	17 136
Záluží, Chemopetrol	Komořany	62	36	19 692
Litvínov, nádraží	Záluží, Chemopetrol	75	0	18 900
Litvínov, nádraží	Průmyslová zóna	28	20	9 316
Poliklinika	Meziboří, stadion	2 550	1 194	777 522
Součet		20 603	7 994	
Podíl víkendové poptávky			0.388	

Zdroj: DPmML, a.s.

Přepravené osoby v MHD v běžném pracovním dni jsou zpracovány v tabulkách, zdrojem jsou zpracovaná data DPmML. Celkem se jedná o přibližně 69,1 tis. cestujících, přičemž tramvajová doprava přepraví 29,3 tisíc osob, autobusová doprava Most 29,1 tisíc osob a autobusová doprava Litvínov 10,7 tis. osob. Podíl tramvajové a autobusové dopravy vychází 42,4/57,6 %. Orientálním přepočtem na roční období vychází počet cestujících na zhruba 21-22 mil., což je rozdílné od statistických dat, která hovoří o přibližně 28 mil. cestujících za rok 2015. S ohledem na informace o výnosech z tržeb MHD se domníváme, že blíže skutečné poptávce bude údaj kolem 21-22 mil. cestujících za rok.

Nejvíce zatíženou tramvajovou zastávkou MHD je Most, 1. náměstí, následují tramvajové zastávky Litvínov, obchodní dům, Most, obchodní dům Prior, Litvínov, Citadela a Most, zimní stadion. Naopak, nejméně zatíženými tramvajovými zastávkami jsou Most, rozcestí Kopisty, Litvínov, Baňské stavby, Záluží, areál Hlubina, Záluží, Důl Julius IV., Most, sídliště ČD a Most, Chomutovská.

U autobusové dopravy jsou nejvíce zatíženými zastávkami na území města Mostu 1. náměstí, OD PRIOR, Kahan, Nádraží, 14. ZŠ a Nemocnice. Na území města Litvínova pak zastávky Litvínov, nádraží, Litvínov, poliklinika a Litvínov, náměstí Míru.

Tabulka 11.5: Přehled tramvajových zastávek s počtem nastupujících cestujících za 24 hodin pracovního dne

Tramvajová doprava Most_Litvínov	
Zastávka	Nástupy
Celkem osoby za 24 hodin	
Most, 1. náměstí	3293
Litvínov, obchodní dům	2720
Most, obchodní dům Prior	2385
Litvínov, Citadela	2345
Most, zimní stadion	2330
Most, Nádraží	1983
Most, Sportovní hala	1940
Most, Dopravní podnik	1778
Litvínov, nádraží	1475
Litvínov, poliklinika	1365
Záluží, CHEMOPETROL	1063
Most, Čs. mládeže	1008
Záluží, Petrochemie	988
Most, Velebudická	985
Litvínov, stadion	770
Most, Severografia	428
Most, Tesco	380
Most, Souš	368
Záluží, zdravotní středisko	275
Litvínov, Technické služby	260
Litvínov, u dílen	260
Most, Velebudická škola	233
Most, rozcestí Kopisty	188
Litvínov, Báňské stavby	150
Záluží, areál Hlubina	150
Záluží, Důl Julius IV.	118
Most, sídliště ČD	113
Most, Chomutovská	0
Celkem osoby za 24 hodin	29345

Pozn.: Údaje byly získávány v průběhu období 11/2016-01/2017

Zdroj: DPmML, a.s.

Tabulka 11.6: Přehled zastávek autobusových linek Most s počtem nastupujících cestujících za 24 hodin pracovního dne

Autobusová doprava Most	
Zastávka	Nástupy
Most, 1. náměstí	4238
Most, OD PRIOR	3786
Most, Kahan	2922
Most, Nádraží	2154
Most, 14. ZŠ	2106
Most, Nemocnice	1403
Most, Aquadrom	1188
Most, Rudolická MUS a.s.	964
Most, Pod Lajsníkem	914
Most, J. Skupy	716
Most, Dopravní podnik	681
Most, Krym	592
Most, Zd. Štěpánka	445
Most, 1. ZŠ	417
Most, Sukova bl. 508	412
Most, Okresní soud	405
Most, Luna	351
Most, Dům peněžnictví	346
Most, Zahražany	327
Most, 18. ZŠ	312
Most, Pod Ressellem	301
Most, Čs. armády	292
Most, Vodárna	289
Most, Sukova bl. 558	287
Most, Sukova bl. 501	255
Obrnice, sídliště	229
Most, Gymnázium	213
Most, Sportovní hala	192
Most, Vtelno	184
Most, Sever	176
Most, Halasova	147
Most, Speciální škola	116
Obrnice, škola	108
Most, čistící stanice	89
Komořany, KSK	85
Most, Okružní Shell	80
Most, Tenisové kurty	72
Most, Čepirohy, Hrabák	72
Havraň, Joseph II	72
Most, Autodrom	64
Havraň, Nemark	63
Most, Čepirohy, okály	63
Most, Široký vrch	59
Komořany	41
Záluží, CHEMOPETROL	41
Chanov, otočka	40
Most, Souš, Matylda	39
Most, Souš, Finské domky	38
Most, Benedikt	37
Obrnice, koupaliště	35
České Zlatníky	35
Ervénice, záv. ČSA	34
Most, Ovocné sady	29
Most, Velebudice, škola	29
Most, Souš, Tvřzova	28
Most, Čs. mládeže	28

Zdroj: DPmML, a.s.

Korozluky, obecní úřad	26
Most, Průběžná	25
Most, Velebudická	25
Komořany, Obránců míru	24
Patokryje, lávka	23
Most, Městský hřbitov	23
Havraň, Joseph I	22
Most, Souš, Národního odboje	22
Most, Za Krematorium	22
Rudolice, náměstí	18
Most, Nové krematorium	17
Most, Čepirohy, areál ALTAMEX	16
Havraň	16
Komořany, DÚK	16
Havraň, škola	13
Most, Čepirohy, zahrádkářská kolonie	12
Most, Čepirohy, ZK	12
Most, Pod městským hřbitovem	11
Most, RICO	10
Most, Staré krematorium	10
Třebošice, DTS Vrbenský	9
Most, Velebudická rozc. 0.6	8
Most, Kostelní hřbitov	8
Rudolice, rozcestí	8
Rudolice, u mostu	7
Sedlec, obec	6
Skršín	6
Havraň, Saběnice	5
Komořany, tábor 7	5
Nemilkov, rozc. 1.0	5
Dolní Jiřetín, odb. Centrum	5
Dolní Jiřetín, rozcestí	4
Sedlec, pivovar	4
Skršín, Chrástce	4
Most, Velebudická rozc. 0.5	4
Souš, Vrbenský I	4
Most, TESCO	3
Most, Zimní stadion	3
Dolní Jiřetín, hor. kolonie	3
Most, Bylany, DOMES	3
Most, Pionýrů	2
Most, 10. ZŠ	2
Skršín, Dobřčice	2
Most, Děkanský kostel	1
Most, Obrnice, odb. Vtelno 1.0	1
Souš, Vrbenský II	1
Komořany, Nejedlý I	1
Komořany, Nejedlý II	1
Most, Vtelenská	1
Komořany, hradlo	0
Most, Kino Kosmos	0
Celkem nástupy	29108

Pozn.: Údaje získány v průběhu období 11/2016 - 1/2017

Tabulka 11.7: Přehled zastávek autobusových linek Litvínov s počtem nastupujících cestujících za 24 hodin pracovního dne

Autobusová doprava Litvínov	
Zastávka	Nástupy
Litvínov, nádraží	1400
Litvínov, poliklinika	1025
Litvínov, náměstí Miru	1010
Hamr	515
Litvínov, Citadela	481
Janov, škola	441
Meziboří, stadion	383
Hamr, škola	348
Meziboří, městský úřad	325
Litvínov, Máj	321
Meziboří, radnice	315
Janov, konečná	271
Litvínov, Bílý sloup	267
Litvínov, Koldům	230
Litvínov, sportovní škola	218
Janov, blok D3	216
Loučná, konečná	189
Hamr, sídliště	188
Meziboří, kulturní dům	182
Meziboří, penziony	180
Loučná	144
Litvínov, Máj, věžové domy	140
Janov, sportovní hala	130
Horní Lom	114
Horní Jiřetín, požární zbrojnice	109
Litvínov, Partyzán	107
Horní Jiřetín, rozcestí	96
Litvínov, Krušnohor	95
Litvínov, požární stanice	95
Litvínov, mototechna	94
Meziboří, sanatorium	92
Horní Jiřetín, pošta	90
Litvínov, Chudeřín	81
Litvínov, Janáčkova	65
Janov	65
Horní Jiřetín, pekařství	50
Janov, Krušnohor	44
Osek, kolonie	42

Lom, škola	37
Lom, náměstí	36
Horní Jiřetín, P. Holého	34
Černice	33
Janov, pekárny	31
Záluží, CHEMOPETROL	30
Lom, rozc. M. Radčice	29
Horní Jiřetín, u nádraží	29
Černice, mlékárna	26
Osek, Hrdlovská	26
Lom, Červený kříž	25
Osek, náměstí	24
Lom, městský hřbitov	23
Osek, autokempink	20
Litvínov, 3. ZŠ	16
Osek, zbrojnice	16
Litvínov, průmyslová zóna	10
Osek, Národní dům	8
Lom, Geologický průzkum	8
Křížatky	7
Horní Jiřetín, rozcestí 0.2	6
Litvínov, Šumná	5
Horní Jiřetín, Triola	4
Litvínov, Šumná, Stavařov	4
Lom, Horní Lom, rozc.	3
Litvínov, Šumná, průmyslový areál	2
Dolní Jiřetín, rozcestí	2
Dolní Jiřetín, odb. Centrum	1
Litvínov, Jiráskova	0
Janov, horní část	0
Osada Poslušnost	0
Celkem nástupy	10646

Pozn.: Údaje získávány v průběhu období 11/2016 - 1/2017

Zdroj: DPmML, a.s.

11.2 ANALÝZA DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ

Následující obrázky dokumentují dostupnost obsluhovaného území MHD, přičemž izochrony dostupnosti k zastávkám jsou konstruovány na rádius 400 m vzdušnou čarou, resp. přibližně 520m reálné vzdálenosti. Tato vzdálenost reprezentuje dobu docházky do 8 minut pomalejší chůze/běžné chůze (rychlost 4 km/h). Z obrázků je patrné, že v řešeném území existují oblasti, ze kterých je dostupnost zastávek delší než uvedený čas.

Obrázek 11.1: Izochrony docházkové vzdálenosti k zastávkám MHD v délce 400 m, území města Mostu



Na území města Mostu evidujeme následující oblasti a lokality nad dobu docházky 8 minut běžné chůze k zastávkám MHD:

- § lokalita Souš – ulice V Rokli, Na Novém světě
- § lokalita Zahražany – ulice J. Žižky, U Města Chersonu, L. Janáčka
- § lokalita Velebudice – ulice Dělnická
- § ulice Okrajová, Zahrádkářská.

Obrázek 11.2: Izochrony docházkové vzdálenosti k zastávkám MHD v délce 400 m, území města Litvínova



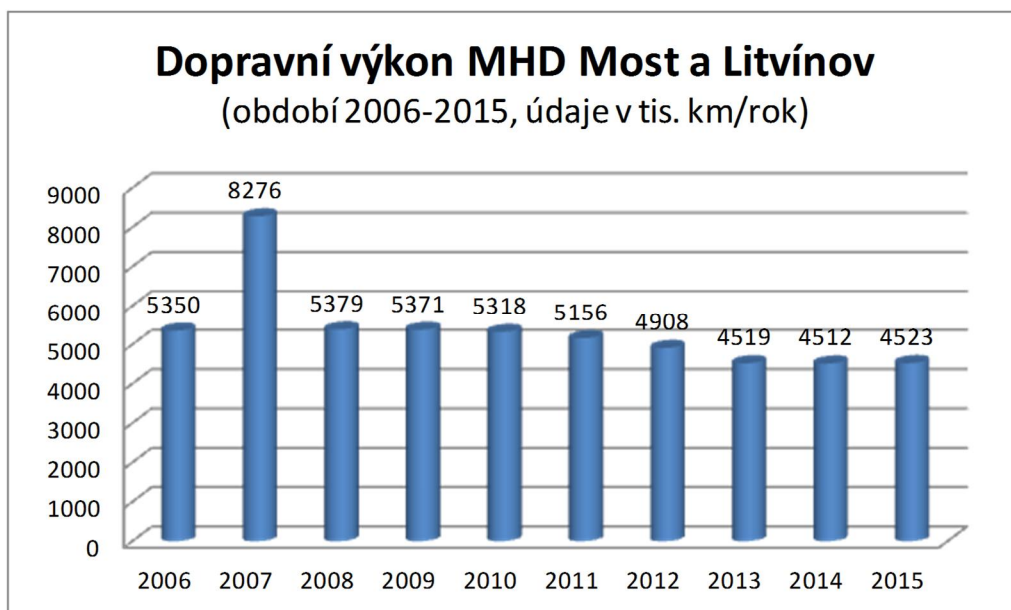
Na území města Litvínova evidujeme následující oblasti a lokality nad dobu docházky 8 minut běžné chůze k zastávkám MHD:

- § lokalita Horní Litvínov – ulice Máchova, Seifertova, K Loučkám
- § lokalita Písečná – ulice Lounická, Skalní
- § lokalita Hamr – ulice Hornická
- § lokalita Janov – ulice Loupnická, Janděčkova
- § lokalita Chudeřín – zahrádkářské osady severně ulice U Autodílen.

11.3 POPIS NABÍDKY MHD, STAV INFRASTRUKTURY

Dlouhodobý vývoj nabídky dokládá následující graf, který dokumentuje změny dopravního výkonu za období 2006-2015. Přes znatelný nárůst dopravního výkonu v roce 2007 lze pozorovat setrvalý pokles nabídky. Za uvedené období se snížil výkon dopravce v kilometrech o zhruba 15,5%, od roku 2013 dochází ke stabilizaci nabídky na úrovni kolem 4,5 mil. vozových km.

Graf 11.4: Vývoj dopravního výkonu v MHD Most a Litvínov za období 2006-2015



Zdroj: DPmML, a.s.

Nabídka MHD Most a Litvínov je v běžném pracovním dni zabezpečena 5 tramvajovými linkami a 26 autobusovými linkami. V průběhu pracovního dne je vypraveno celkem 1292 spojů s celkovou délkou zhruba 13,4 tis. km podle jízdního řádu. Následující tabulky poskytují další informace o nabídce na jednotlivých linkách MHD.

Tabulka 11.8: Počty spojů, ujeté kilometry a špičkové intervaly na tramvajových linkách dle JŘ 2016/2017

MHD Most a Litvínov				
Tramvaje				
Linka	Spoje 24h	Výkon km 24h dle JŘ	Špičkový interval v min.	Poznámka k provozu
1	23	392	15	provoz ve špičku
2	136	813	15	celodenně 15 min
3	12	173	15	ranní špička
4	139	2224	15	celodenně 15 min
40	4	78		noční provoz
Suma	314	3680		

Zdroj: DPmML, a.s.

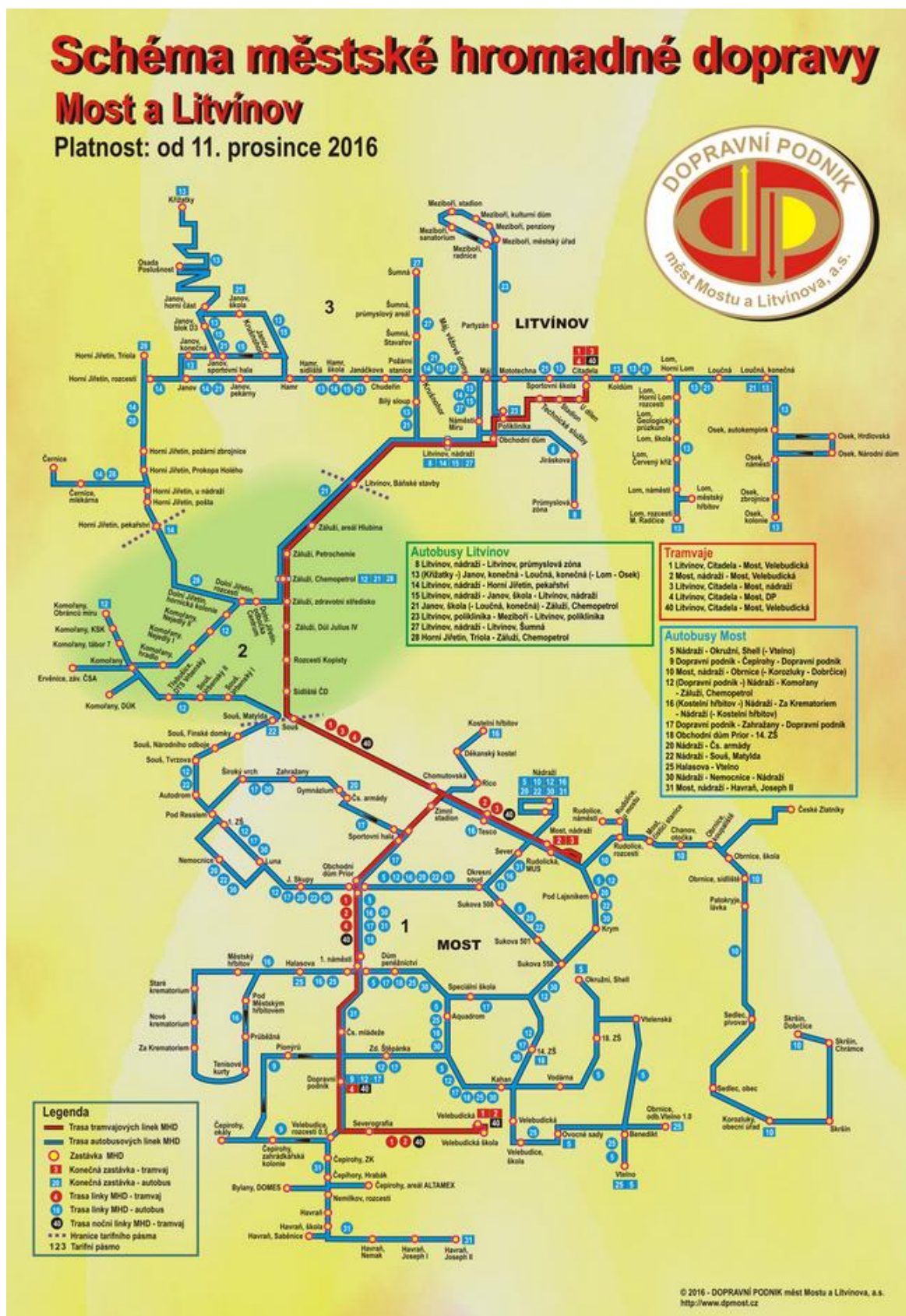
Tabulka 11.9: Počty spojů, ujeté kilometry a špičkové intervaly na autobusových linkách dle JŘ 2016/2017

MHD Most a Litvínov				
Autobusy				
Linka	Spoje 24h	Výkon km 24h dle JŘ	Špičkový interval v min.	Poznámka k provozu
5	107	893	15	
8	5	10		zaměstnanecký
9	19	76	30	okružní
10	66	471	15-30	
12	44	706	5-10	nepravidelný interval
13	145	1826	15	celodenně 15 min
14	54	669	30	ráno nepravidelný int.
15	23	243	15	okružní, provoz ve špičku
16	27	270	30	okružní, celodenně 30 min
17	50	626	15	okružní
18	7	21	15	školní, odpolední špička
20	56	392	30	
21	4	38		zaměstnanecký, ranní šp.
22	54	432	30	
23	70	560	15	okružní, celodenně 15 min
25	50	250	30	
27	18	72	60	
28	10	104	60	zaměstnanecký, špička
30	128	1706	7-8	celodenně 7-8 min
31	27	302		nepravidelný interval
40	4	79		noční provoz
50	1	6		školní, ranní špička
51	1	9		školní, ranní špička
53	2	13		školní, ranní špička
60	10	56		školní, špička
Suma	982	9830		
Celkem MHD	1296	13510		

Zdroj: DPmML, a.s.

Trasy MHD a vedení linek dokládá následující obrázek, jedná se o stav platného jízdního řádu 2016/2017.

Obrázek 11.3: Schéma sítě tras a linek městské hromadné dopravy, jízdní řád 2016/2017



Zdroj: DPmML, a.s.

Následují informace týkající se tarifního systému a cen jízdného v MHD Most a Litvínov platného od 1. 8. 2016.

Ceník jízdného

Zlevněné jednotlivé jízdné - cestující od 6 do 15 let a od 70 let, spoluzavazadlo, živé zvíře

Platba	Jednopásmová	Dvoupásmová 30 min.	Třípásmová 60 min.	Třípásmová 90 min.
Čipová karta	7 Kč	9 Kč	10 Kč	12 Kč
Řidič nebo automat	11 Kč	13 Kč	14 Kč	16 Kč
Platí v pásmu	1 - 2 - 3	1 - 2 - 3	1 - 2 - 3	1 - 2 - 3

Základní jednotlivé jízdné – cestující od 16 do 69 let

Platba	Jednopásmová	Jednopásmová 30 min.	Dvoupásmová 30 min.	Třípásmová 60 min.	Třípásmová 90 min.
Čipová karta	13 Kč	15 Kč	17 Kč	19 Kč	24 Kč
Řidič nebo automat	17 Kč	19 Kč	21 Kč	23 Kč	28 Kč
Platí v pásmu	1 - 2 - 3	1 - 3	1 - 2 - 3	1 - 2 - 3	1 - 2 - 3

Časové jízdné – pouze čipová karta

Kategorie		Jednopásmová	Dvoupásmová	Třípásmová
Cestující 6 - 15 let	30 denní	140 Kč	180 Kč	205 Kč
Cestující 16 - 26 let	30 denní	160 Kč	205 Kč	230 Kč
Cestující 16 - 69 let	8 denní	140 Kč	175 Kč	195 Kč
	15 denní	215 Kč	285 Kč	320 Kč
	30 denní	420 Kč	555 Kč	625 Kč
	90 denní	1090 Kč*	1475 Kč*	1675 Kč*
	180 denní	2270 Kč*	3000 Kč*	3375 Kč*
	365 denní	4030 Kč*	5330 Kč*	6000 Kč*
Cestující 70 let	30 denní	140 Kč	180 Kč	205 Kč
Spoluzavazadlo, živé zvíře	90, 180, 365 denní	* v ceně časového jízdného		

Přestupní místa v síti MHD

V síti městské hromadné dopravy lze vysledovat několik významných přestupních míst mezi autobusovou a tramvajovou dopravou.

Na území města Mostu se jedná zejména o následující zastávky:

- Most, Obchodní dům Prior; na tomto přestupním místě je ve večerních hodinách pracovního dne a ve víkendových dnech zaveden provoz na bázi centrálního přestupního uzlu s garantovanými návaznostmi
- Most, 1. Náměstí
- Most, Rudolická MUS a.s.

S výjimkou zastávky Most, Rudolická MUS a.s. jsou přestupní vzdálenosti zhoršené, přestupy jsou komplikované také z titulu křižovatek řízených SSZ.

Na území města Litvínova se jedná zejména o následující zastávky:

- Litvínov, nádraží; na tomto přestupním místě je ve večerních hodinách pracovního dne a ve víkendových dnech zaveden provoz na bázi centrálního přestupního uzlu s garantovanými návaznostmi
- Litvínov, poliklinika
- Litvínov, Citadela.

Kromě zastávky Litvínov, Citadela jsou přestupní místa z hlediska bezbariérovosti pěší dopravy zhoršené.

Doplňující provozní a ekonomické údaje

§ Vozový park v roce 2015

- 52 tramvají/z toho 4 nízkopodlažní; průměrné stáří 28,6 let
- 78 autobusů (2 kl.)/z toho 76 nízkopodlažních; průměrné stáří 6,1 let

Poznámka: průměrné stáří vozidel v ČR je 17 let u tramvají a 7,7 let u autobusů

§ Vypravenost vozidel v roce 2015

- 21 tramvají ve špičce/9 tramvají v sedle
- 55 autobusů ve špičce/27 autobusů v sedle

§ Počet zaměstnanců v roce 2015 (přepočtený stav)

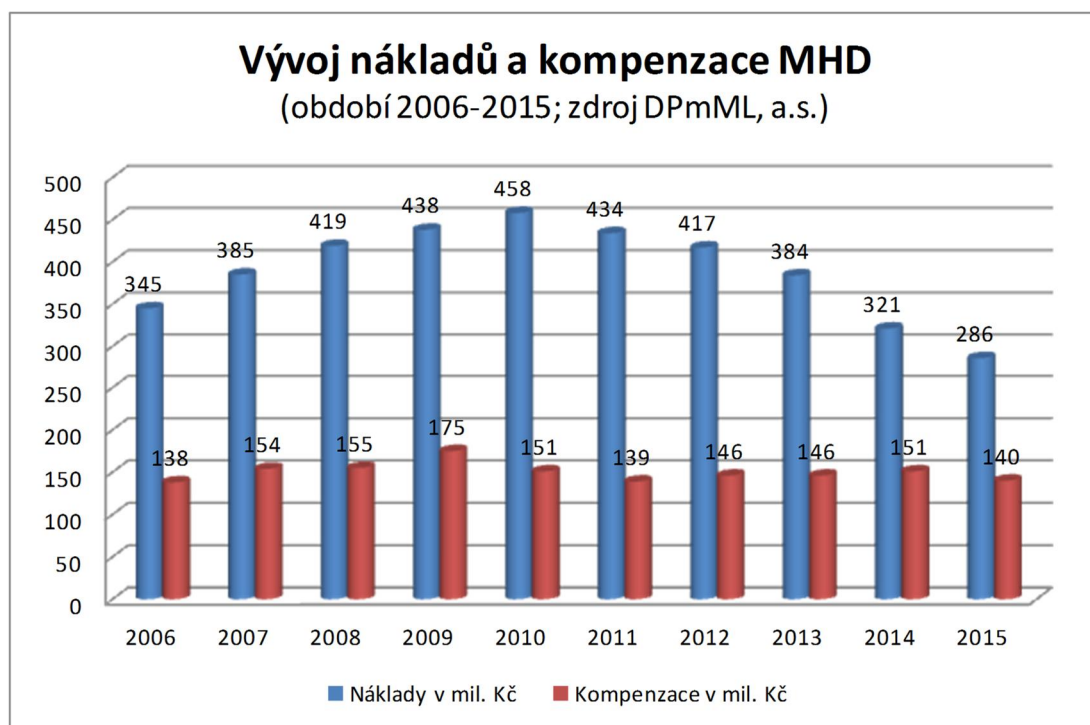
- 408 zaměstnanců/z toho 183 řidičů

§ Výše tržeb a kompenzace za rok 2015

- 103 mil. Kč, tržby MHD
- 140 mil. Kč, kompenzace s podílem 49% z nákladů.

Následující graf dokládá orientační údaje o nákladech a kompenzaci provozu MHD Most a Litvínov za období 2006-2015 v mil. Kč. Z grafu je patrné trvalé snižování provozních nákladů od roku 2010 se zmírněním trendu v posledních letech a současně také určitá stabilizace kompenzace na úrovni 139-151 mil. Kč za rok.

Graf 11.5: Vývoj nákladů a kompenzace MHD za období 2006-2015



Zdroj: DPmML, a.s. - orientační údaje

11.4 VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA, ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVA

Veřejná linková doprava

(zdroje: Jízdní řády Dopravy Ústeckého kraje; informace dopravců VLD)

Souhrnnou nabídku veřejné linkové dopravy (VLD) v řešeném území tvoří celkem 14 linek, které provozují 4 dopravci. Dopravce Autobusy Karlovy Vary a.s. zajišťuje 7 linek, ČSAD Slaný a.s. zajišťuje 5 linek, BusLine a.s. provozuje 1 linku a dopravce Chemstav Litvínov s.r.o. provozuje dálkovou linku Litvínov-Praha. Celková nabídka představuje 293 spojů v běžném pracovním dni za 24 hodin. S výjimkou dálkové linky 570915 je nabídka VLD součástí integrované dopravy Ústeckého kraje, včetně jejího tarifního systému.

Tabulka 11.10: Přehled linek VLD, včetně nabídky spojů v řešeném území

Veřejná linková doprava Most_Litvínov a okolí					
Linka	Trasa			Počet spojů	Dopravce
582501	Litvínov, Záluží-Osek-Bílina			29	ČSAD Slaný a.s.
001521	Litvínov-Brandov-Olbernhau			22	ČSAD Slaný a.s.
572523	Litvínov-Český Jiřetín			12	ČSAD Slaný a.s.
572524	Litvínov, Záluží-Dubí-Chlumec			26	ČSAD Slaný a.s.
572525	Litvínov-Mariánské Radčice-Lom, Loučná			28	ČSAD Slaný a.s.
572529	Litvínov-Staňkovice, Triangle jih			9	Autobusy Karlovy Vary a.s.
572544	Lužice-Most-Strupčice			24	Autobusy Karlovy Vary a.s.
572545	Braňany-Most-Bělušice, Odolice			32	Autobusy Karlovy Vary a.s.
522564	Litvínov, Janov-Jirkov-Chomutov			24	Autobusy Karlovy Vary a.s.
522565	Most-Jirkov-Chomutov			18	Autobusy Karlovy Vary a.s.
552660	Most-Libčevy-Třebenice-Lovosice			23	BusLine a.s.
572721	Most-Havraň-Postoloprty-Louny			14	Autobusy Karlovy Vary a.s.
562733	Most-Žatec			24	Autobusy Karlovy Vary a.s.
570915	Litvínov-Most-Louny-Praha			8	Chemstav Litvínov s.r.o.
Celkový počet spojů v běžném pracovním dni				293	

Zdroj: JŘ Dopravy Ústeckého kraje, informace dopravců

Obsluhu území zabezpečují následující zastávky VLD.

Tabulka 11.11: Přehled zastávek VLD v řešeném území

VLD - Autobusy Karlovy Vary a.s.	VLD - ČSAD Slaný a.s.
Zastávky na území měst Mostu, Litvínova a okolí	Zastávky na území města Litvínova a okolí
Název zastávky	Název zastávky
Braňany	Hamr
Braňany,,závod	Hamr, škola
Čepirohy,,Hrabák	Horní Jiřetín, rozc. 0.2
Čepirohy,,ZK	Horní Jiřetín, Triola
Ervěnice,,zav.ČSA	Horní Ves
Hamr	Janov
Hamr,,škola	Litvínov, Jiráskova
Havraň	Litvínov, Krušnohor
Havraň,,ke hřbitovu	Litvínov, Máj věž. domy
Havraň,,škola	Litvínov, nádraží
Komořany	Litvínov, nám. Míru
Komořany,,DUK	Litvínov, prům. zóna
Komořany,,KSK	Litvínov, Ruská ul.
Komořany,,Obránců míru	Litvínov, Tržní
Litvínov,,nádraží	Litvínov, u hřbitova
Litvínov,,nám.Míru	Lom, Červený kříž
Most,,1.nám.	Lom, Geologický průzkum
Most,,14.ZŠ	Lom, Horní Lom, rozc.
Most,,Čs.mládeže	Lom, náměstí
Most,,J.Skupy	Lom, rozc. Mariánské Radčice
Most,,Kahan	Lom, škola
Most,,Krym	Loučná
Most,,nádraží	Loučná, konečná
Most,,Nemocnice	Louka u Litvínova, Rudý dům
Most,,Rudolická MUS	Louka u Litvínova, u Maříků
Most,,Sever	Louka u Litvínova, u nádraží
Most,,Speciální škola	Louka u Litvínova, u rybníčka
Most,,Zd.Štěpánka	Louka u Litvínova, Včela
Most,,Zimní stadion	Osek, klášter
Nové Ervěnice	Osek, kolonie
Obrnice	Osek, náměstí
Obrnice,,škola	Osek, Národní dům
Obrnice,,šterkovna	Osek, sídliště
Patokryje	Osek, Tyršova
Záluží,,CHEMOPETROL	Osek, zbrojnice
	Písečná
	Záluží, CHEMOPETROL
	Záluží, Petrochemie

Zdroj: Informace dopravců

Poptávka cestujících je doložena v následujících tabulkách a grafech. V úhrnu přepraví VLD v řešeném území v běžném pracovním dni celkem 2 334 osob za 24 hodin.

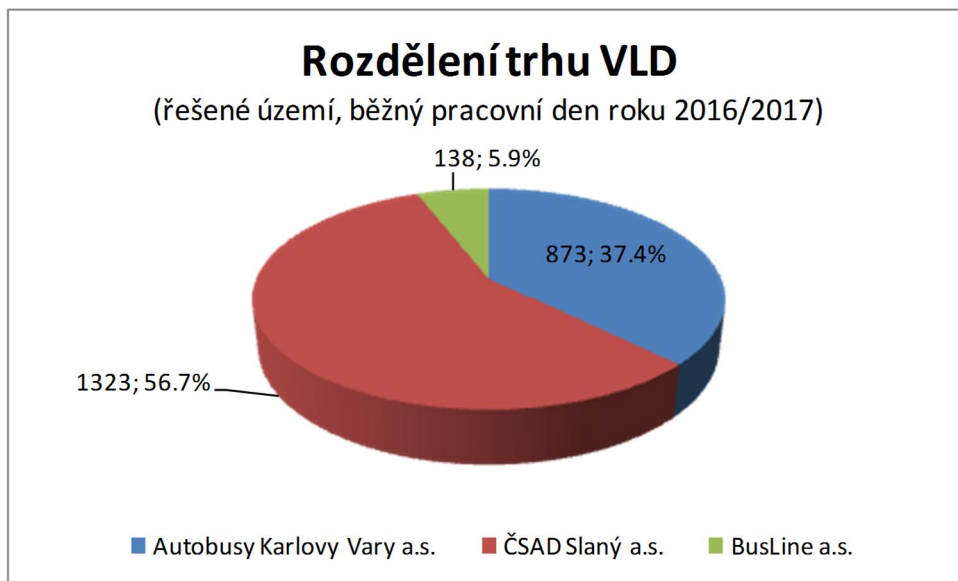
Tabulka 11.12: Rozdělení trhu veřejné linkové dopravy v běžný pracovní den

Rozdělení trhu VLD	Nástupy
Autobusy Karlovy Vary a.s.	873
ČSAD Slaný a.s.	1323
BusLine a.s.*	138
Celkem osoby	2334

Pozn.* Údaj byl stanoven odborným odhadem

Zdroj: informace dopravců

Graf 11.6: Rozdělení trhu VLD



Zdroj: Informace dopravců

Tabulka 11.13: Přehled obratu cestujících na zastávkách dopravce Autobusy Karlovy Vary a.s.

VLD - Autobusy Karlovy Vary a.s., zastávky Most_Litvínov a okolí		
Zastávka	Nástup	Výstup
Braňany	14	0
Braňany,,závod	47	58
Čepirohy,,Hrabák	18	16
Čepirohy,,ZK	19	19
Ervěnice,,zav.ČSA	2	1
Hamr	5	0
Hamr,,škola	5	8
Havraň	23	30
Havraň,,ke hřbitovu	1	6
Havraň,,škola	1	7
Komořany	8	10
Komořany,,DUK	0	2
Komořany,,KSK	6	3
Komořany,,Obránců míru	5	6
Litvínov,,nádraží	22	18
Litvínov,,nám.Míru	66	62
Most,,1.nám.	347	336
Most,,14.ZŠ	8	0
Most,,Čs.mládeže	45	16
Most,,J.Skupy	18	57
Most,,Kahan	6	0
Most,,Krym	1	0
Most,,nádraží	84	114
Most,,Nemocnice	2	6
Most,,Rudolická MUS	1	0
Most,,Sever	28	5
Most,,Speciální škola	1	0
Most,,Zd.Štěpánka	6	0
Most,,Žimní stadion	4	2
Nové Ervěnice	49	33
Obrnice	1	10
Obrnice,,škola	9	11
Obrnice,,šterkovna	0	1
Patokryje	15	18
Záluží,,CHEMOPETROL	12	11
Celkem cestující	879	866

Tabulka 11.14: Počet cestujících na linkách ČSAD Slaný a.s.

VLD - ČSAD Slaný a.s.			
Linka	Nástupy dne 10.1.2017	Nástupy dne 11.1.2017	Průměrný nástup
582501	450	472	461
001521	246	227	237
572523	70	40	55
572524	427	425	426
572525	151	137	144
Celkem	1344	1301	1323

Železniční osobní doprava

zdroje: Jízdní řady Dopravy Ústeckého kraje; informace dopravce České dráhy a.s.

Souhrnnou nabídku železniční osobní dopravy v řešeném území tvoří celkem 8 linek. Rozhodujícím dopravcem jsou České dráhy a.s., pouze u linky R25 tvoří společnou nabídku dopravci České dráhy a.s. a GW Train Regio. Celková nabídka představuje 223 spojů, resp. vlaků v běžném pracovním dni za 24 hodin. Nabídka drážní dopravy je součástí integrované dopravy Ústeckého kraje, včetně jejího tarifního systému.

Tabulka 11.15: Souhrnná nabídka železniční osobní dopravy v řešeném území

Železniční osobní doprava Most_Litvínov				Počet spojů	Dopravce
Linka	Trasa				
R5	Cheb-Chomutov-Ústí nad Labem-Praha			17	České dráhy a.s.
R25	Most-Plzeň			14	České dráhy a.s., GW Train Regio
U1	Děčín-Ústí nad Labem-Most-Chomutov			51	České dráhy a.s.
U2	Most-Klášterec nad Ohří-Karlovy Vary			37	České dráhy a.s.
U12	Osek-Most-Louny-Rakovník			37	České dráhy a.s.
U13	Most-Postoloprty-Žatec			26	České dráhy a.s.
U24*	Litvínov-Teplice-Ústí nad Labem			33	České dráhy a.s.
U25	Most-Osek-Moldava v Krušných Horách			8	České dráhy a.s.
Celkový počet spojů/vlaků v běžném pracovním dni				223	

U24* - navazující spoje v zastávce Louka u Litvínova jsou započteny jako jeden spoj

Obsluhu území zabezpečuje celkem 12 železničních stanic a zastávek. Poptávka cestujících je doložena v následující tabulce, v úhrnu přepraví železniční osobní doprava v řešeném území v běžném pracovním dni celkem 3392 osob za 24 hodin. Jedná se o průměrný pracovní den pro rok 2015, informace poskytly České dráhy a.s.

Tabulka 11.16: Počet nástupů cestujících na železničních stanicích/zastávkách

Železniční stanice/zastávka	Nástupy
Most	2672
Most-Kopisty	30
Most-Minerva	18
Třebošice	19
Litvínov	239
Litvínov město	35
Louka u Litvínova	161
Lom u Mostu	36
Lom u Mostu zast.	15
Osek	35
Osek město	46
Obrnice	86
Celkem osob	3392
Poznámka:	
Údaje reprezentují průměrný pracovní den v roce 2015	

Tabulka 11.17: Obraty cestujících v železničních stanicích a zastávkách v řešeném území

Obrat cestujících v železničních stanicích a zastávkách v řešeném území Ústeckého kraje vlaků objednávaných Ústeckým krajem, průměr sčítací kampaně jaro, podzim 2015						
Železniční stanice/zastávka	Nástup x	Výstup x	Obrat x	Nástup 6+	Výstup 6+	Obrat 6+
Most	2394	2051	4445	1460	1407	2866
Most-Kopisty	22	42	64	0	0	0
Most-Minerva	18	23	41	0	0	0
Třebušice	16	24	40	5	7	12
Litvínov	273	242	515	164	163	327
Litvínov město	34	30	64	25	19	44
Louka u Litvínova	177	190	367	26	22	48
Lom u Mostu	32	38	70	15	17	32
Lom u Mostu zast.	14	16	30	7	6	13
Osek	33	37	70	24	31	54
Osek město	38	50	88	44	27	71
Obrnice	79	89	168	67	70	137
Celkem osob	3130	2832	5962	1837	1769	3604

Zdroj: Doprava Ústeckého kraje, Dopravní plán 2017-2021

11.5 INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Koordinaci veřejné dopravy na území Ústeckého kraje zabezpečuje samotný Ústecký kraj pod hlavičkou „Doprava Ústeckého kraje“. Rozhodujícími dokumenty harmonogramu integrace veřejné dopravy a rozvoje příslušné dopravní a technické infrastruktury jsou Plány dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2012-2016, resp. 2017-2021, včetně vyhotovených dodatků.

Integrace veřejné dopravy v Ústeckém kraji pokračuje tarifním sjednocením v dalších velkých městech. Od 11. prosince 2016 se připojují městské hromadné dopravy v Chomutově, Jirkově a Varnsdorfu k tarifu Dopravy Ústeckého kraje (DÚK). Tato zpráva dokumentuje proces postupné integrace v Ústeckém kraji, s tím, že integrace řešeného území měst Mostu a Litvínova je zahrnuta do Plánu obslužnosti 2017-2021.

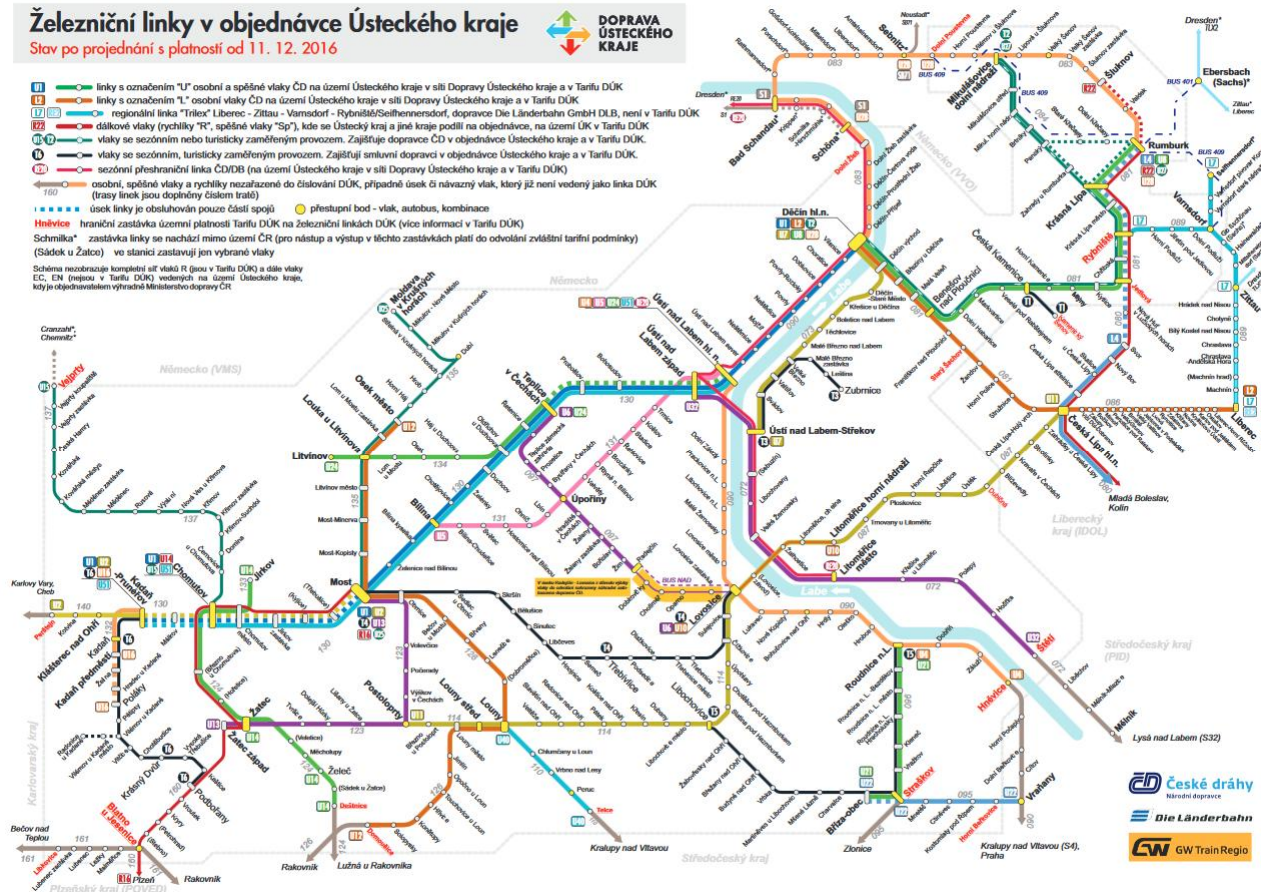
Následující obrázky dokumentují nabídku a poptávku veřejné dopravy na území Ústeckého kraje a ve městech Most a Litvínov.

Železniční linky v objednávce Ústeckého kraje

Stav po projednání s platností od 11. 12. 2016



- linky s označením "U" osobní a spěšné vlaky ČD na území Ústeckého kraje v síti Dopravy Ústeckého kraje a v Tarifu DÚK
 - linky s označením "L" osobní vlaky ČD na území Ústeckého kraje v síti Dopravy Ústeckého kraje a v Tarifu DÚK
 - regionální linka "Trilex" Liberec - Zittau - Varnsdorf - Rybníř/Selbennersdorf, dopravce Die Länderbahn GmbH DLB, není v Tarifu DÚK
 - dálkové vlaky (rychlíky "R", spěšné vlaky "Sp"), kde se Ústecký kraj podílí na objednávce, na území ÚK v Tarifu DÚK
 - vlaky se sezónním nebo turistickým zaměřením provozem. Zajišťuje dopravce ČD v objednávce Ústeckého kraje a v Tarifu DÚK
 - vlaky se sezónním, turistickým zaměřením provozem. Zajišťují smluvní dopravci v objednávce Ústeckého kraje a v Tarifu DÚK
 - sezónní přeshraniční linka ČDDB (na území Ústeckého kraje v síti Dopravy Ústeckého kraje a v Tarifu DÚK)
 - osobní, spěšné vlaky a rychlíky nezařazené do číselníku DÚK, případně úsek či návazný vlak, který již není vedený jako linka DÚK (hrasí linky jsou doplněny číselním kódem)
 - úsek linky je obsluhován pouze částí spojů
 - přestupní bod - vlak, autobus, kombinace
 - hranice zastávky územní platnosti Tarifu DÚK na železničních linkách DÚK (více informací v Tarifu DÚK)
 - zastávka linky se nachází mimo území ČR (pro nástup a výstup v těchto zastávkách platí do odvolání zvláštní tarifní podmínky) (Sádky u Zlatce) - vo stanic zastavují jen vybrané vlaky
- Schéma neobrazuje kompletní síť vlaků R (jízdy v Tarifu DÚK) a dále vlaky EC, EN (jízdy v Tarifu DÚK) vedených na území Ústeckého kraje, kdy je objednavatelem výhradně Ministerstvo dopravy ČR



ČD České dráhy
Národní doprava

Die Länderbahn

GW TrainRegio



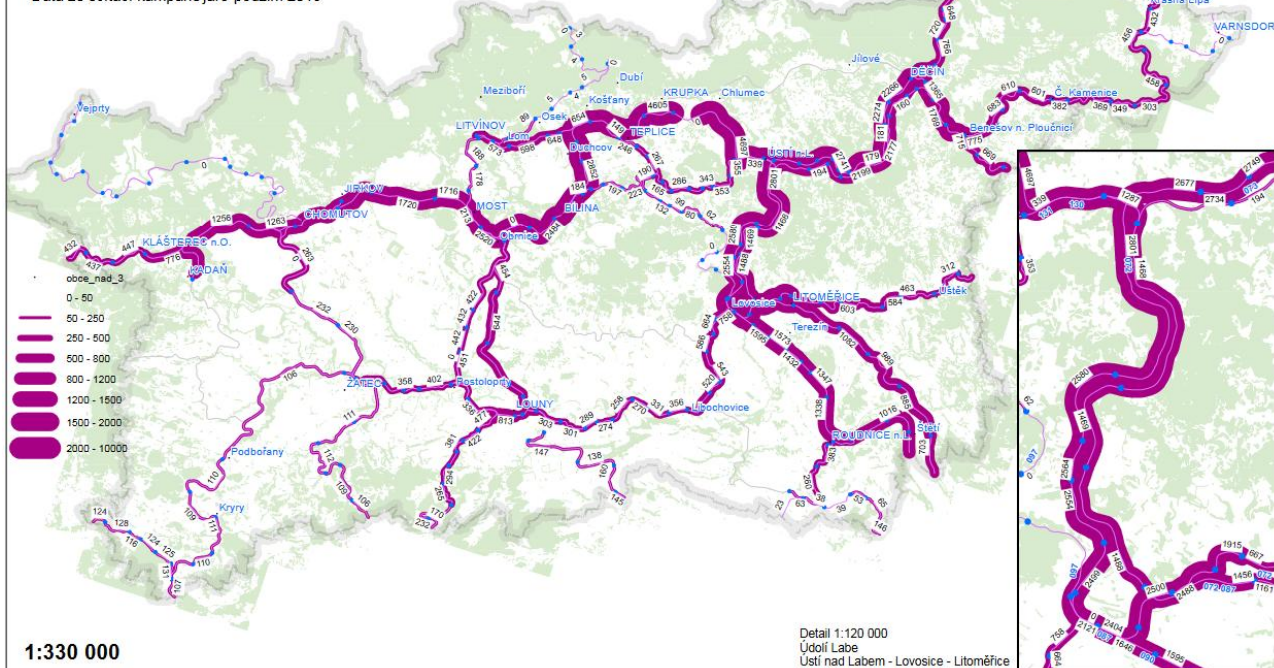
Ústecký kraj

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021 - příloha 2a

Analýza přepravovaných cestujících

Pracovní dny

Data pouze za vlaky objednané Ústeckým krajem
Data ze sčítací kampaně jaro-podzim 2015



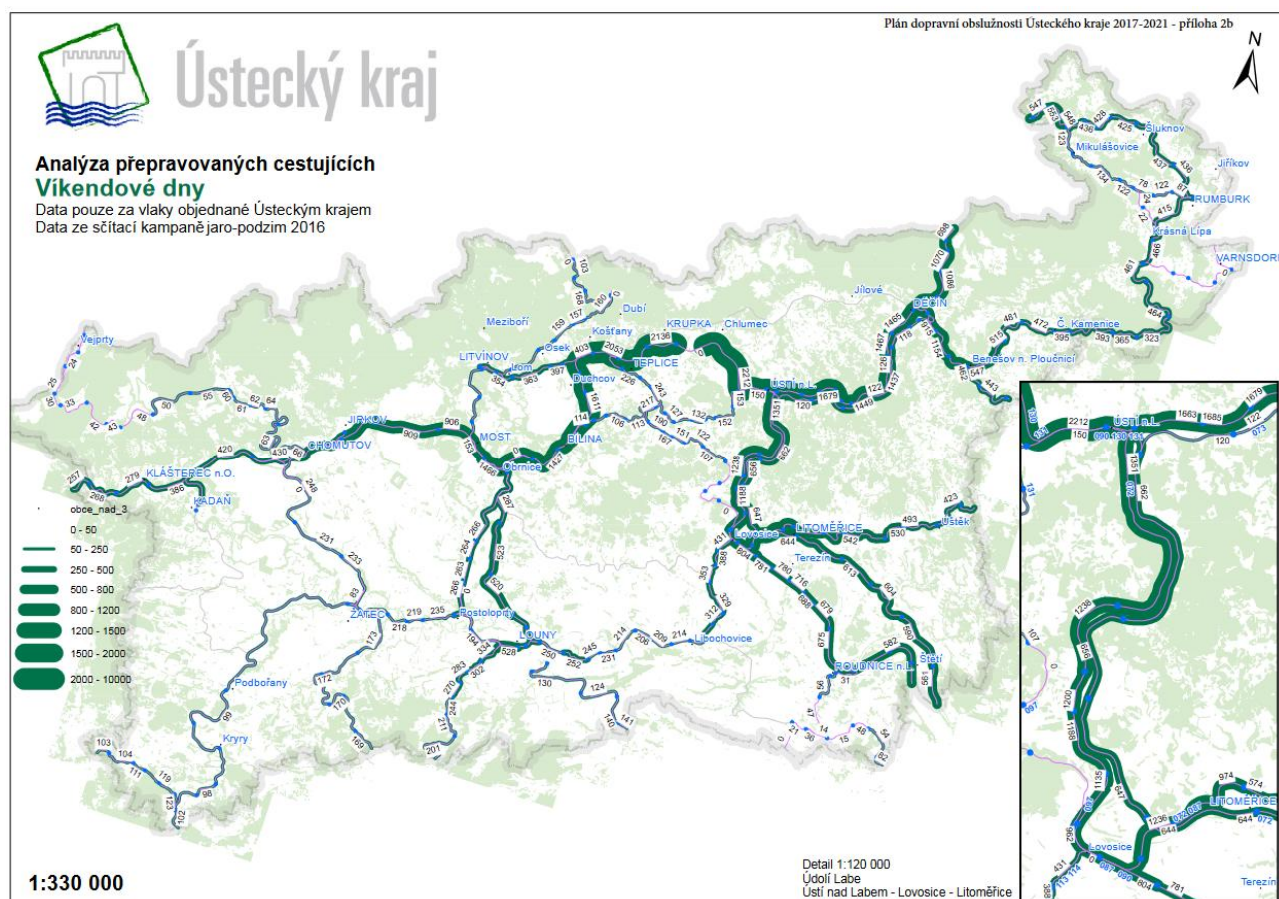
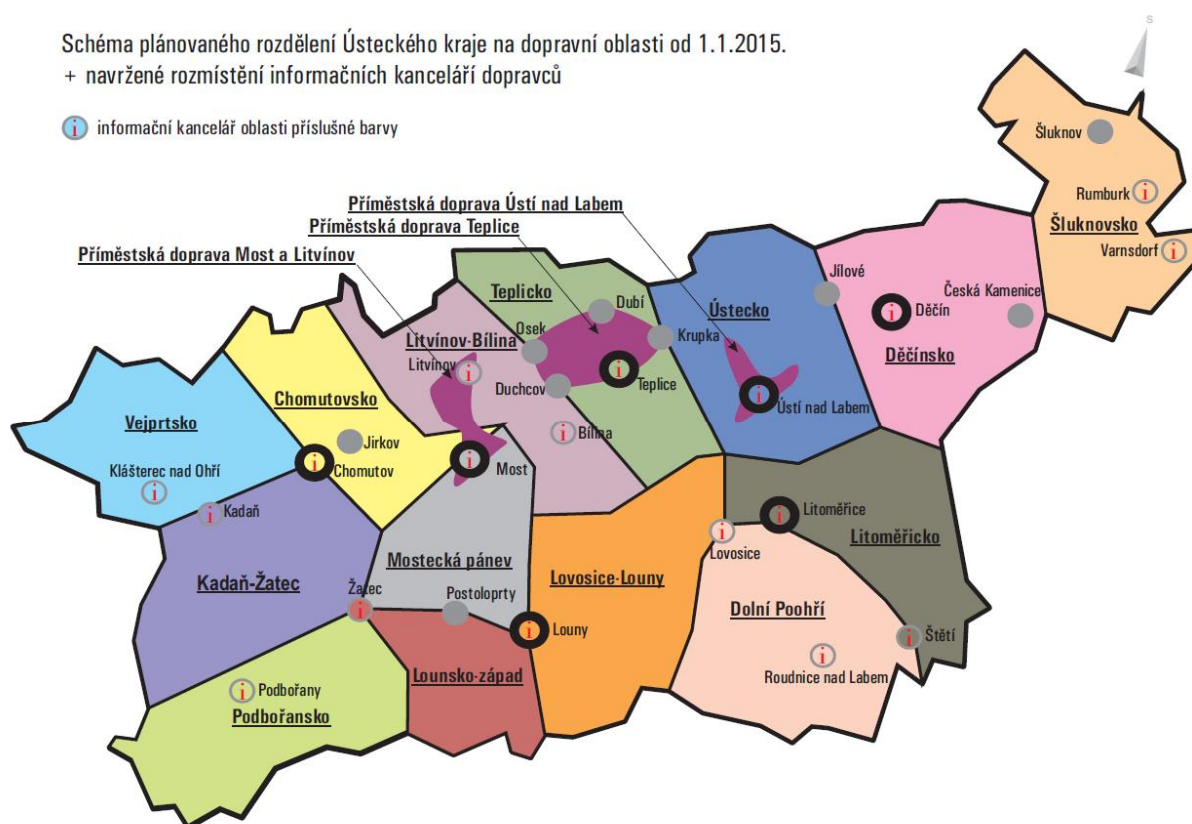
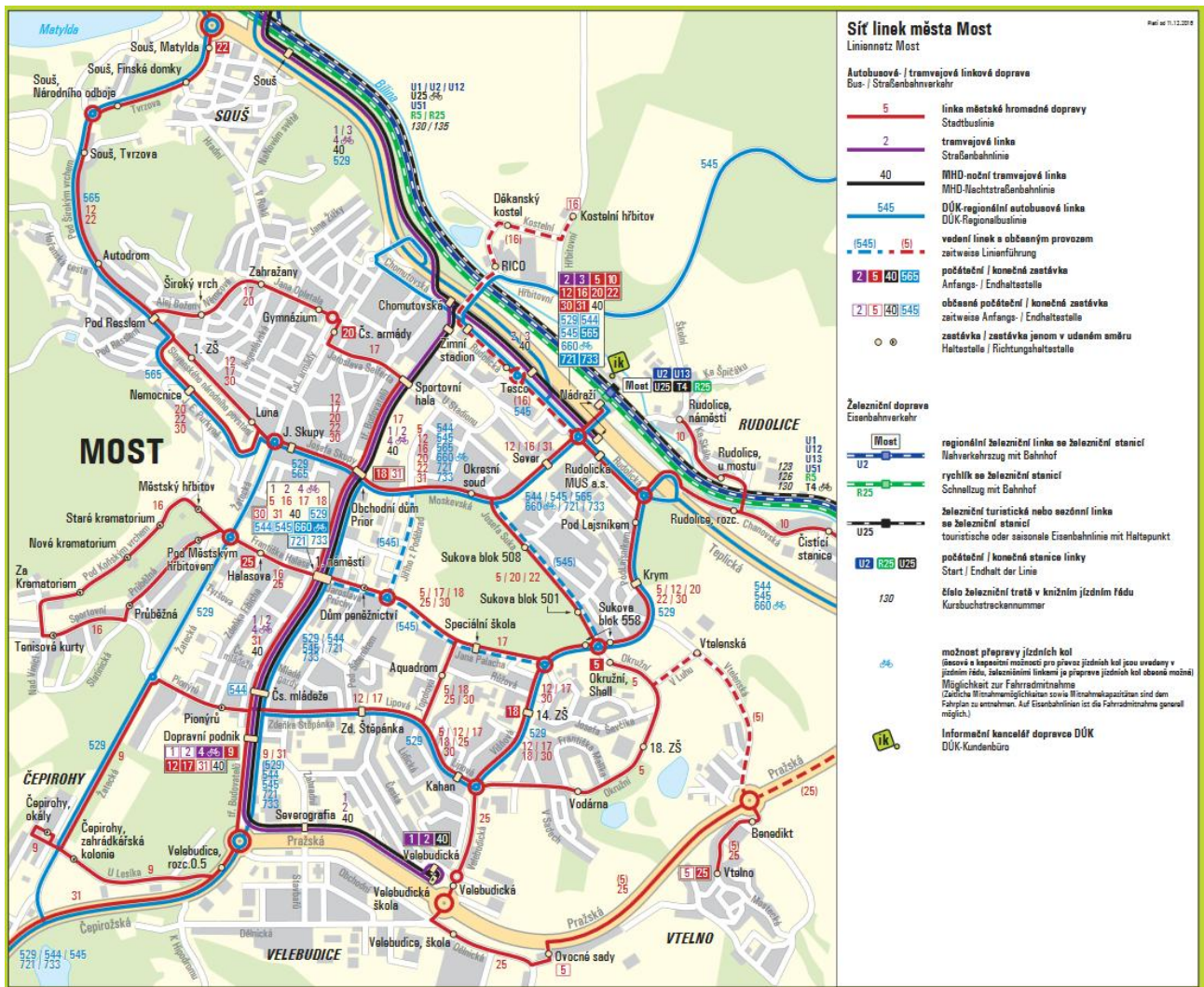


Schéma plánovaného rozdělení Ústeckého kraje na dopravní oblasti od 1.1.2015.
+ navržené rozmístění informačních kanceláří dopravců

informační kancelář oblasti příslušné barvy



Obrázek 11.4: Schéma veřejné hromadné dopravy na území města Most, stav od 11.12.2016



Zdroj: Ústecký kraj

Obrázek 11.5: Schéma veřejné hromadné dopravy na území města Litvínova, stav od 11.12.2016



Zdroj: Ústecký kraj

11.6 SYSTÉMY PARK AND RIDE, BIKE AND RIDE

Systém Park and Ride (P+R) znamená použití automobilové a veřejné hromadné dopravy, systém Bike and Ride (B+R) pak využívání cyklistické a veřejné hromadné dopravy při realizaci jedné cesty. Tyto formy dopravy jsou svým pojetím multimodální cesty, kdy je podporována veřejná hromadná doprava. Význam mají tyto kombinované druhy dopravy zejména pro cesty na střední a dlouhé vzdálenosti, vždy je podmínkou kvalita nabídky VHD.

Systém Park and Ride je vhodné situovat do dopravních terminálů, významných přestupních uzlů a významných železničních stanic. V současné době na území města Mostu takto funguje prostor železniční stanice Most, který lze považovat za dopravní terminál. Možný potenciál na území města Mostu může představovat pak prostor tramvajové zastávky Most, Dopravní podnik a to v případě záměru na výraznější upřednostnění tramvaje a zklidňování ulice třída Budovatelů.

Na území města Litvínova je tento systém uplatňován v prostoru železniční stanice Litvínov a tramvajové zastávky Litvínov, nádraží. Další potenciál na území města Litvínova může představovat konečná tramvaje Litvínov, Citadela, v současné době však podmínky prakticky neexistují.

Systém Bike and Ride se obecně doporučuje situovat na všechny železniční stanice v řešeném území, dále na vybraných konečných zastávkách MHD, které jsou situovány kolem hlavních cyklistických tras, případně na vhodných zastávkách MHD, kde se dají předpokládat regionální cyklistické vazby. V současné době možnost odstavení kola nenabízí ani železniční stanice Most ani železniční stanice Litvínov. V železniční stanici Most je provozován systém Kiss and Ride (K+R) pro krátkodobé vyložení osob a zavazadel při přestupu mezi dopravními systémy.

Vedle systémů P+R a B+R je uplatňován systém Park and Go (P+G), což zjednodušeně představuje záchytná parkoviště v docházkové vzdálenosti k atraktivním lokalitám, především pak do center měst. Toto v podstatě funguje již v současné době u města Mostu i Litvínova.

11.7 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
Hustá síť MHD, vysoká kvalita obsluhy území, dobré následné intervaly, výhodný tarifní systém	Preference vozidel MHD, především tramvají, včetně nízké cestovní rychlosti segregovaného provozu
Tramvajová doprava, její segregace v uličním profilu	Vysoký podíl autobusové dopravy, zastaralý vozový park tramvají
Bezprostřední návaznost autobusového nádraží a železniční stanice.	Nekompletní informační systém MHD
Vysoký podíl nízkopodlažních vozidel, marketingová podpora, informační systém	Absence IDS Ústeckého kraje
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
Zvýšení cestovní rychlosti, rozvoj tramvajového systému, včetně preference vozidel MHD	Snižování počtu přepravených osob z důvodu nízké kvality veřejné dopravy a růstu automobilizace
Podpora obnovy dopravních prostředků, alternativní druhy vozidel	Snižování cestovní rychlosti vlivem stoupajících intenzit automobilové dopravy, neuplatněním preference
Zlepšení přestupních míst, rozvoj P+R, doplnění a modernizace informačního systému	Snižování příjmů z titulu stárnutí obyvatel a úbytku cestujících
Rozvoj IDS Ústeckého kraje do oblasti Mostu a Litvínova	Zvyšování ceny jízdného, snižování kompenzace nebo redukce nabídky

12. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předmětem bude zpracování posouzení imisní a hlukové zátěže z dopravy.

Podkladem pro výpočet a modelování bude multimodální dopravní model pro stávající stav k roku 2016, zpracovaný v rámci Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova na základě dat z křižovatkového a směrového dopravného průzkumu.

Vstupními daty budou údaje o intenzitě dopravy, strukturované na počet projíždějících osobních automobilů, lehkých a těžkých nákladních automobilů a autobusů, dále pak informace o rychlosti projíždějících automobilů, plynulosti provozu a počtu jízdních pruhů.

Výstupem bude Imisní/rozptylová studie a Hluková studie, které budou tvořit samostatnou přílohu Plánu mobility.

13. SEZNAM ZKRATEK

B+R	Bike and Ride
CAWI	Computer Assisted Web Interviewing
CNG	Stlačený zemní plyn
CRV	Centrální registr vozidel
ČSN	Česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DN	Dopravní nehody
DPmML	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EAO	Ekonomicky aktivní obyvatelstvo
GIS	Geoinformační systémy
HZS	Hasičský záchranný sbor
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IZS	Integrovaná záchranná služba
JŘ	Jízdní řád
KČT	Klub českých turistů
K+R	Kiss and Ride
k.ú.	Katastrální území
LPG	Zkapalněný ropný plyn
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MV	Ministerstvo vnitra
OC	Obchodní centrum
ORP	Obec s rozšířenou působností
P+G	Park and Go
P+R	Park and ride
PAPI	Paper And Pencil Interview
RPDI	Roční průměr dopravních intenzit
RZ	Registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SLDB	Sčítání lidu, domů, bytů
SO ORP	Správní obvod s rozšířenou pravomocí
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SW	Software
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TND	Těžká nákladní doprava
TP	Technické podmínky
TS Most	Technické služby města Mostu a.s.
ÚKD	Úroveň kvality dopravy
ÚSES	Územní systém ekologické stability
UTJ	Územní technická jednotka
VHD	Veřejná hromadná doprava
VLC	Veřejné logistické centrum

VLD	Veřejná linková doprava
ZÁKOS	Základní komunikační skelet
ZSJ	Základní sídelní jednotka
ZŠ	Základní škola
ZÚR	Zásady územního rozvoje