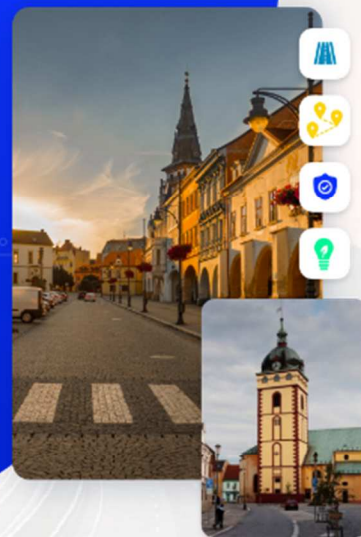


Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova



NÁVRHOVÁ ČÁST



Zadavatel
Statutární město Chomutov

Zhotovitel
UDIMO spol. s r. o.



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



Plán udržitelné městské mobility je předmětem projektu „Chytrý Chomutov“, který je financovaný z Operačního programu Zaměstnanost. Chytrý Chomutov – strategické řízení rozvoje dopravy, technické infrastruktury, energetiky, informačních a komunikačních technologií

Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007453



Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova
Návrhová část
2018-2020

ZADAVATEL:

Statutární město Chomutov

Zastoupeno: JUDr. Markem Hrabáčem, primátor
Zborovská 4602, 430 28 Chomutov

ZHOTOVITEL:

UDIMO, spol. s r.o.

Zastoupena: Ing. Pavlem Roháčem, jednatel
Sokolská třída 8, 702 00 Ostrava

IDENTIFIKACE PROJEKTU:

Chytrý Chomutov – strategické řízení rozvoje dopravy, technické infrastruktury, energetiky, informačních a komunikačních technologií

Registrační číslo: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007453

Plán udržitelné městské mobility je předmětem projektu „Chytrý Chomutov“, který je financovaný z Operačního programu Zaměstnanost.

OBSAH

1. Úvod a zadání	4
2. Strategie, Scénáře mobility	6
2.1 Východiska	6
2.1.1 Rozvoj a urbanizace řešeného území	6
2.1.2 Demografický vývoj a migrace obyvatel	8
2.1.3 Vývoj automobilizace	9
2.2 Scénáře mobility	11
2.2.1 Výchozí stav, rok 2018/2019	12
2.2.2 Pasivní scénář/trend	13
2.2.3 Reálně optimistický scénář/aktivní	14
3. Doporučený reálně optimistický scénář	16
3.1 Rámcový obsah budoucího rozvoje	16
4. Management mobility, organizování dopravy	18
5. Vazby na okolní obce a region	20
5.1 Rámcová charakteristika spádového území	20
5.2 Územně plánovací dokumentace zájmových obcí	22
5.3 Převážní vztahy, vazby na řešené území	26
6. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace	29
6.1 Návrh základního komunikačního systému	29
6.1.1 Koncepce dle ÚP dotčených obcí	29
6.1.2 Výčet záměrů dle ÚP Chomutov, Jirkov, Otvice	35
6.1.3 Návrh ZAKOS a zatřídění silnic	39
6.2 Přehled opatření a návrh etapizace dostavby komunikační sítě	44
6.3 Organizace a řízení dopravy, využití telematických systémů	53
7. Veřejná hromadná doprava, IDS Ústeckého kraje	56
7.1 Rozvoj IDS Ústeckého kraje	56
7.2 Návrh rozvoje MHD	60
7.2.1 Zvýšení kvality nabídky MHD, rekonstrukce sítě linek MHD, ekologizace provozu MHD	60
7.2.2 Preference vozidel MHD v dopravním proudu, vyhrazené jízdní pruhy	66
7.2.3 Přestupní terminály, doplňující podpora MHD	68
7.3 Veřejná linková doprava, železniční osobní doprava	72
7.4 Systémy Park and Ride a Bike and Ride, bikesharing	74
7.5 Přehled opatření a návrh etapizace rozvoje VHD	77
8. Doprava v klidu (statická doprava)	80
8.1 Vybrané výchozí podklady	81
8.2 Centrum města a navazující území	81
8.2.1 Město Chomutov	82



8.2.2	Město Jirkov.....	89
8.3	Lokality vícepodlažního bydlení.....	93
8.3.1	Město Chomutov	95
8.3.2	Město Jirkov.....	126
8.4	Systémy carsharing a K+R.....	135
8.5	Návrh opatření dopravy v klidu, etapizace rozvoje.....	136
8.5.1	Město Chomutov	136
8.5.2	Město Jirkov.....	138
8.5.3	Příklady vhodných parkovacích objektů.....	139
9.	Cyklistická doprava	140
9.1	Vybrané výchozí podklady.....	140
9.2	Koncepce řešení, příklady uspořádání.....	144
9.2.1	Hlavní dopravní prostor.....	146
9.2.2	Přidružený dopravní prostor.....	147
9.2.3	Řešení křižovatkových prostor	149
9.3	Základní síť cyklistické dopravy	150
9.3.1	Základní síť města Chomutov	152
9.3.2	Základní síť města Jirkov.....	153
9.4	Páteří cyklistická síť	154
9.4.1	Území města Chomutov	156
9.4.2	Území města Jirkov.....	161
10.	Pěší doprava.....	165
10.1	Koncepce řešení.....	165
10.1.1	Základní strategické cíle Národního rozvojového programu mobility pro všechny.....	166
10.1.2	Opatření Národního rozvojového programu mobility pro všechny	166
10.2	Návrh základní sítě pěší dopravy.....	167
10.2.1	Základní síť města Chomutov	173
10.2.2	Základní síť města Jirkov.....	175
10.3	Návrh opatření na zlepšení podmínek pěší dopravy, etapizace.....	175
10.3.1	Město Chomutov	175
10.3.2	Město Jirkov.....	177
11.	Vliv dopravy na životní prostředí.....	182
11.1	Orientační posouzení emisí ze silniční dopravy.....	182
11.1.1	Výsledky modelování.....	183
11.2	Orientační posouzení hluku ze silniční dopravy	189
11.2.1	Výsledky modelování.....	190
11.2.2	Opatření na omezení hluku	192
11.3	Čistá mobilita, nízko emisní zóny.....	192
12.	Návrh a sledování indikátorů, implementace a procesní řízení	198

13. Návrh akčního plánu	200
13.1 Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace	201
13.2 Veřejná hromadná doprava, IDS Ústeckého kraje	204
13.3 Doprava v klidu (statická doprava)	206
13.4 Cyklistická doprava	209
13.5 Pěší doprava	210
14. Přípomínky a vypořádání	214
15. Seznam příloh.....	217
16. Seznam zkratk	218
17. Seznam obrázků	220
18. Seznam tabulek	224
19. Seznam grafů.....	226



1. ÚVOD A ZADÁNÍ

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

Plán udržitelné městské mobility (dále Plán mobility nebo PUMM) měst Chomutova a Jirkova se stane strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Plán mobility komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, zlepšit účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě a sníží se negativní vlivy dopravy na životní prostředí a zároveň přispěje k vyšší životní úrovni obyvatel města. Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, místních, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území.

Plán mobility

- bude souhrnem všech druhů doprav na území měst Chomutova a Jirkova a bude reagovat na vnější dopravní síť,
- navrhne taková opatření na síti pro všechny druhy doprav tak, aby byla zajištěna funkčnost rozvoje měst Chomutova a Jirkova, a aby byl zabezpečen chod všech jeho funkcí s tím, že prioritou je bezpečnost provozu, ochrana životního prostředí a ochrana urbánního prostředí,
- navrhne taková opatření, která budou založena na celkové potřebě, ale zároveň budou vycházet z reálného ekonomického základu všech možných investorů, tzn. opatření finančně realizovatelná,
- materiál bude základním prvkem plánování investic do dopravní a technické infrastruktury,
- zohlední nové trendy v chování obyvatel.

Cíle požadované dokumentace

- vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technickoekonomických vlastností jednotlivých druhů dopravy, vytvářet předpoklady pro snižování emisí, hluku a jiných škodlivých látek v plném souladu s právními předpisy a s ohledem na minimalizaci dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí
- omezení negativních vlivů motorové dopravy na životní prostředí (snížení imisní a hlukové zátěže, apod.), veřejné zdraví a na bezpečnost při zachování dopravní obslužnosti území,
- podpora ekologicky šetrných forem dopravy; zvýšení podílu udržitelných forem dopravy (bezmotorové a veřejné dopravy) na úkor individuální automobilové dopravy,
- zlepšení dopravní dostupnosti a napojení města na regionální a nadregionální silniční a železniční dopravní síť;
- omezení tranzitní dopravy při průjezdu městem, snížení intenzity silniční dopravy a dopravní zátěže v centru města, včetně oblasti s lázeňskými provozy (léčebná a ubytovací zařízení, oddechové zóny),
- snížení počtu nebezpečných míst a nehodových lokalit, zvýšení bezpečnosti silničního provozu s následným snížením počtu dopravních nehod,
- odstraňování úzkých hrdel na komunikacích, snížení počtu dopravních zátěží na hlavních tazích procházejících městem,
- zklidňování dopravy,
- zlepšit vnitřní propojení a organizaci dopravy ve městě, úspora času, zkrácení cestovní doby a hlavně plynulosti provozu,
- podpora bezbariérovosti.

Plán mobility tvoří části **Komunikační strategie**, **Analytická část** a **Návrhová část**.

Cílem **Návrhové části** je zpracovat koncepci rozvoje dopravy ve městech Chomutov a Jirkov na základě provedených průzkumů a analýz. Součástí je také návrh řešení identifikovaných problémů a zpracování dopravních prognóz do roku 2030 a akční plán, včetně finančního odhadu, zahrnující seznam projektů a aktivit k budoucí realizaci.

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



2. STRATEGIE, SCÉNÁŘE MOBILITY

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

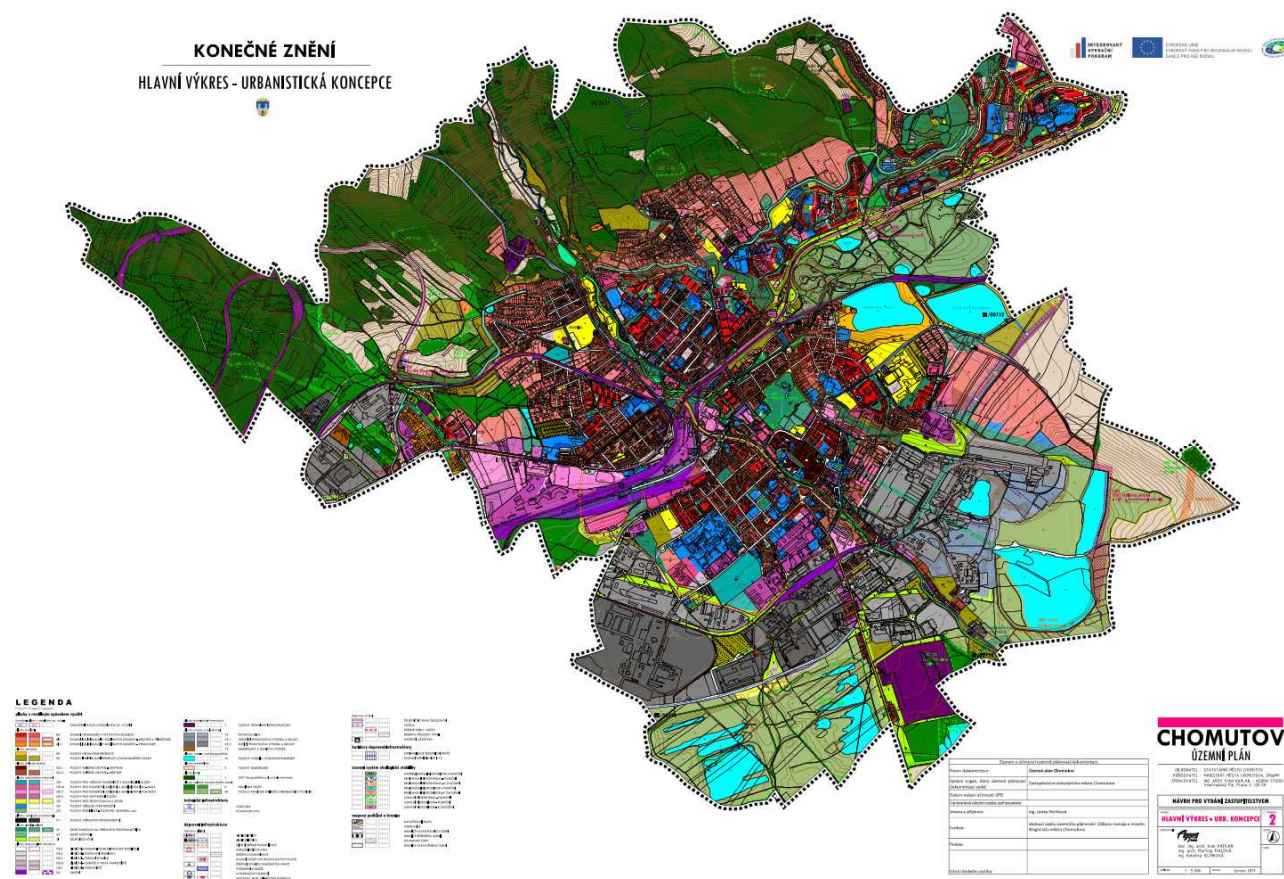
V úvodu Strategie jsou tvořeny tzv. Scénáře mobility, které nastavují rámec budoucího směřování vývoje na základě analytických poznatků výchozího stavu a odborných odhadů možných změn (*viz Analytická část*). Jelikož se jedná o prvotní krok v naplňování stanovených cílů, je nutné tyto scénáře vnímat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

2.1 VÝCHODISKA

2.1.1 Rozvoj a urbanizace řešeného území

Pro účely zpracování Plánu mobility byly využity Územní plán města Chomutova, Územní plán města Jirkova, Zásady územního rozvoje (ZÚR) Ústeckého kraje a další již existující strategické, koncepční a jiné dokumenty zaměřené na dopravní problematiku v obou městech a regionu, které byly podrobeny analýze.

ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA CHOMUTOVA



Obrázek 1: ÚP Chomutov, hlavní výkres, verze 06/2017 /zdroj: MMCh

Český statistický úřad vytváří demografické prognózy pouze na úroveň České republiky (ČR) a krajů, resp. oblastí. Podle ČSÚ, Projekce obyvatelstva v krajích ČR do roku 2050, bude mít Ústecký kraj v roce 2030 celkem 789,6 tisíc obyvatel oproti odhadu pro rok 2018, kdy se předpokládalo 817,6 tisíc obyvatel. Průměrný věk se z původních 42,3 let zvyšuje na 45,7 let v roce 2030 a index stáří dosahuje hodnoty 186. Uvedený odhad vývoje počtu obyvatel v Ústeckém kraji představuje pokles zhruba 3,4 %.

Za uvedeného předpokládaného poklesu kolem 3,4 % by mohlo mít **město Chomutov k roku 2030 zhruba 47,1 tisíc obyvatel, město Jirkov přibližně 18,6 tisíc obyvatel**. Tento odhad nezohledňuje budoucí migrační trendy, přesto nabízí alespoň rámcovou představu o možném demografickém vývoji obou měst.

Pro potřeby strategického dopravního plánování pro výhledový rok 2030 doporučujeme vycházet ze stabilizovaného počtu obyvatel na úrovni 50 tisíc osob u města Chomutov a 20 tisíc obyvatel u města Jirkov.

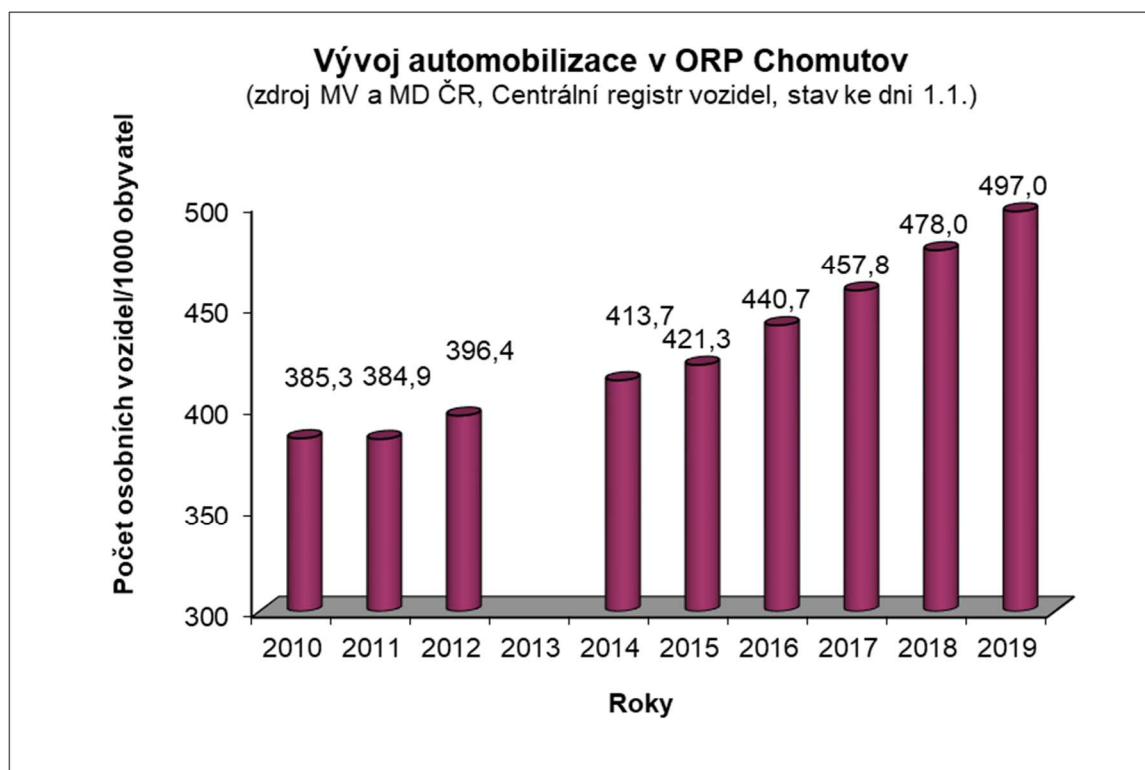
Dokument „Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027“, ve své návrhové části, definuje pro území kraje, do kterého patří i města Chomutov a Jirkov, následující rozhodující cíle:

Pánevská oblast	P.1: Zvýšit sociální kapitál území
	P.2: Zlepšit životní prostor
	P.3: Zvýšit hospodářskou konkurenceschopnost
	P.4: Dokončit obnovu krajiny a revitalizovat fyzicky deprivované objekty a areály a zajistit jejich efektivní využití

Tyto cíle mají do budoucna zajistit především stabilizaci populace v území. Proto pro potřeby strategického dopravního plánování pro výhledový rok 2030 doporučujeme vycházet z výše uvedených stabilizovaných počtů obyvatel jednotlivých měst, resp. 70 tisíc obyvatel v řešeném území.

PŘEDPOKLÁDANÁ MIGRACE OBYVATEL PRO ROK 2030

2.1.3 Vývoj automobilizace



Graf 2: Vývoj automobilizace v ORP Chomutov, stav k 1.1. daného roku /zdroj: MV ČR, MD ČR, Centrální registr vozidel

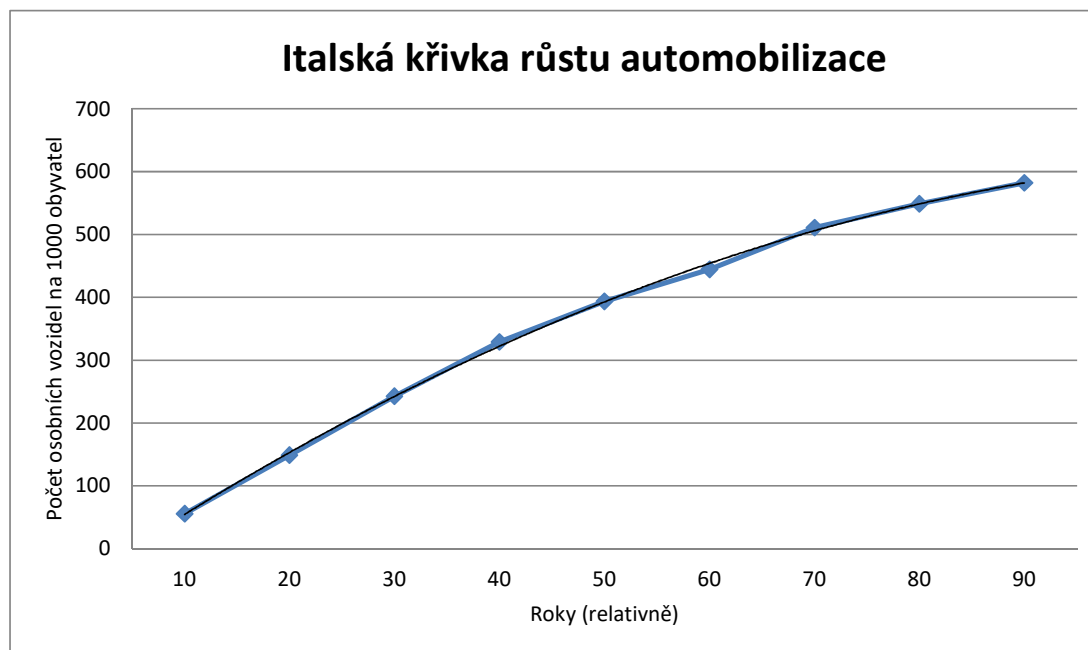
Za období posledních 9 let došlo v rámci obce s rozšířenou působností (ORP) Chomutov ke zvýšení automobilizace o přibližně 29 %, což představuje průměrný roční nárůst zhruba 2,9 %, přičemž za poslední



rok sledovaného období vzrostl stupeň automobilizace o cca 4 %. Z grafu lze vypočítat od roku 2015 výraznější dynamiku růstu automobilizace.

ODHAD VÝVOJE AUTOMOBILIZACE PRO ROK 2030

Projekce vývoje individuální automobilové dopravy je zpracována na základě zjištěného stupně automobilizace v rámci obce s rozšířenou působností Chomutov ke dni 1.1.2018 (497 osobních vozidel/tisíc obyvatel) a „italské křivky“ růstu automobilizace, která zohledňuje obecnou závislost mezi počtem osobních vozidel a vývojem hrubého domácího produktu. Při stanovování výhledového stupně automobilizace nebyly zohledněny demografické změny ve „stárnutí“ populace.



Graf 3: Italská křivka vývoje automobilizace, relativní růst

Osobní vozidla, odhad dle „Italské“ křivky:

- Výchozí stav roku 2018/2019 – 497 vozidel/1000 obyvatel
- Odhad vývoje do roku 2030 – 551,6 až 568,3 vozidel/1000 obyvatel
- Koeficient růstu do roku 2030 – 1,11 až 1,14.

Poznámka: Jedná se o optimistický odhad, ve smyslu spíše nízkého růstu automobilizace, a pokud budeme předpokládat, že vývoj automobilizace se promítne do intenzit dopravy, pak odhad přibližně odpovídá Technickým podmínkám (TP) 225

Vývoj nákladní dopravy bude vycházet z níže doložených dat TP 225

TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy, červen 2018

Ústecký kraj**A - Osobní vozidla**

kategorie silnice	dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída		
	vzdál. od kr. města	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,05	1,05	1,04	1,04	1,05	1,04	1,04	1,04
	2025	1,10	1,10	1,09	1,09	1,10	1,08	1,09	1,08
	2030	1,15	1,15	1,14	1,13	1,14	1,12	1,14	1,12
	2035	1,19	1,19	1,17	1,16	1,18	1,14	1,17	1,15
	2040	1,22	1,21	1,19	1,17	1,20	1,16	1,19	1,16
	2045	1,23	1,22	1,20	1,18	1,21	1,16	1,20	1,16
	2050	1,24	1,23	1,20	1,18	1,21	1,15	1,20	1,15
	2055	1,24	1,23	1,19	1,16	1,20	1,14	1,19	1,14

B - Lehká nákladní vozidla

kategorie silnice	dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída		
	vzdál. od kr. města	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,08	1,05	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08
	2025	1,18	1,11	1,17	1,17	1,18	1,17	1,17	1,16
	2030	1,28	1,17	1,26	1,25	1,27	1,25	1,26	1,24
	2035	1,36	1,22	1,33	1,32	1,34	1,32	1,33	1,31
	2040	1,42	1,27	1,39	1,38	1,40	1,37	1,39	1,36
	2045	1,47	1,31	1,44	1,42	1,45	1,41	1,44	1,40
	2050	1,52	1,35	1,47	1,46	1,49	1,44	1,47	1,43
	2055	1,56	1,38	1,51	1,49	1,53	1,47	1,50	1,46

C - Těžká vozidla

kategorie silnice	dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída		
	vzdál. od kr. města	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,06	1,05	1,06	1,05	1,05	1,04	1,05	1,05
	2025	1,12	1,11	1,11	1,10	1,10	1,08	1,09	1,09
	2030	1,18	1,17	1,16	1,15	1,15	1,12	1,14	1,13
	2035	1,24	1,22	1,20	1,20	1,19	1,15	1,18	1,17
	2040	1,29	1,27	1,24	1,23	1,22	1,17	1,21	1,20
	2045	1,33	1,31	1,27	1,27	1,25	1,19	1,24	1,22
	2050	1,37	1,35	1,30	1,29	1,28	1,20	1,26	1,24
	2055	1,40	1,38	1,32	1,32	1,30	1,21	1,28	1,25

2.2 SCÉNÁŘE MOBILITY

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



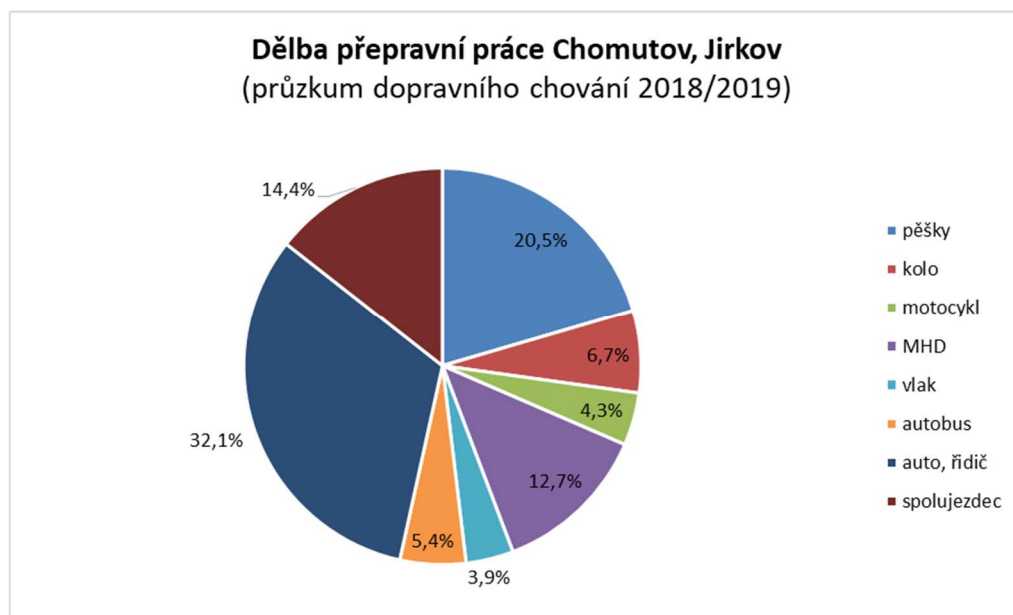
Ve své podstatě je dělba přepravní práce rozdělením přepravního trhu mezi jednotlivými subsystemy, je odrazem řady faktorů, přičemž se přednostně bude jednat o společenskou potřebnost systému a kvalitu jeho nabídky. Je zřejmé, že jednotlivé systémy se vzájemně ovlivňují a spolupůsobí, a to kladným i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

Když zvážíme probíhající oddělené územní a dopravní plánování (suburbanizace, nákupní centra atd.) je zřejmé, že procesy v rámci budoucí dopravní koncepce jsou natolik komplikované, že jejich zjednodušené matematické vyjádření je pouze vodítkem možného vývoje.

Možné vývojové scénáře jsou následně dokladovány ve 2 základních verzích:

- Pasivní/trend; akceptace odhadu vývoje automobilizace, který může probíhat více dynamicky
- Reálně optimistický/aktivní; výrazné posílení udržitelných druhů dopravy.

2.2.1 Výchozí stav, rok 2018/2019



Graf 4: Rozdělení cest podle druhu dopravy

Rozdělení cest podle druhu dopravy		
Dělba přepravní práce		
Druh dopravy	Počet cest	Podíl v %
Pěšky	1273	20,5
Jízdní kolo/koloběžka	418	6,7
Motocykl	266	4,3
MHD	792	12,7
Vlak	241	3,9
Autobus (linkový)	333	5,4
Osobní vozidlo, řidič	1998	32,1
Osobní vozidlo, spolujezdec	895	14,4
Celkem	6216	100,0

Tabulka 1: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, rozdělení cest podle druhu dopravy

Rekapitulace výchozího stavu, motocykly jsou započteny do kategorie IAD:

- podíl IAD/udržitelné druhy dopravy 50,8/49,2 %
- podíl IAD/VHD 69,8/30,2 %.

2.2.2 Pasivní scénář/trend

Jedná se o možný budoucí vývoj, který akceptuje odhadovaný trend vývoje automobilizace a jeho průmět do mobility a zatížení komunikační sítě. V této souvislosti je potřebné uvést, že pro rok 2030 odhadujeme růst automobilizace o zhruba 14 % a pro rok 2035 o více než 17 %, který se může projevit na komunikační síti. Stávající přístup je rovněž zachován u řešení dopravy v klidu, stejně tak i ve vztahu ke kvalitě VHD/MHD, ve své podstatě se jedná o „udržování“ stavu nabídky, která je výrazně ovlivňována vývojem na komunikační síti. Součástí scénáře je přednostní řešení nebezpečných a rizikových míst na komunikační síti, budování a kompletnosti cyklistických tras, řešení bezbariérové pěší dopravy. Předpokládá se rozvoj managementu dopravy a s tím související opatření a aktivity. Na vývoj automobilizace, resp. dopravního zatížení je reagováno rozvojem základní dopravní infrastruktury bez dalších opatření ke zklidňování a regulaci automobilové dopravy. Předpokládáme, že za těchto předpokladů dojde k dalšímu příklonu k IAD, což neodpovídá stanoveným cílům.

Následně dokládáme možná dopravní zatížení IAD pro výhledový rok 2030 a pasivní scénář vývoje, kdy výchozí dopravní zatížení je povýšeno o odhadovaný růst automobilizace 14 %, dle ÚP jsou realizovány jen nejvíce potřebné rozvojové záměry. Jedná se o tzv. „nulový“ scénář vývoje dopravy.

Přikládáme přehled rozhodujících křižovatek a jejich předpokládanou nejvyšší intenzitu dopravy, přičemž se jedná u křižovatky, které již v současné době jsou blízko výkonnosti:

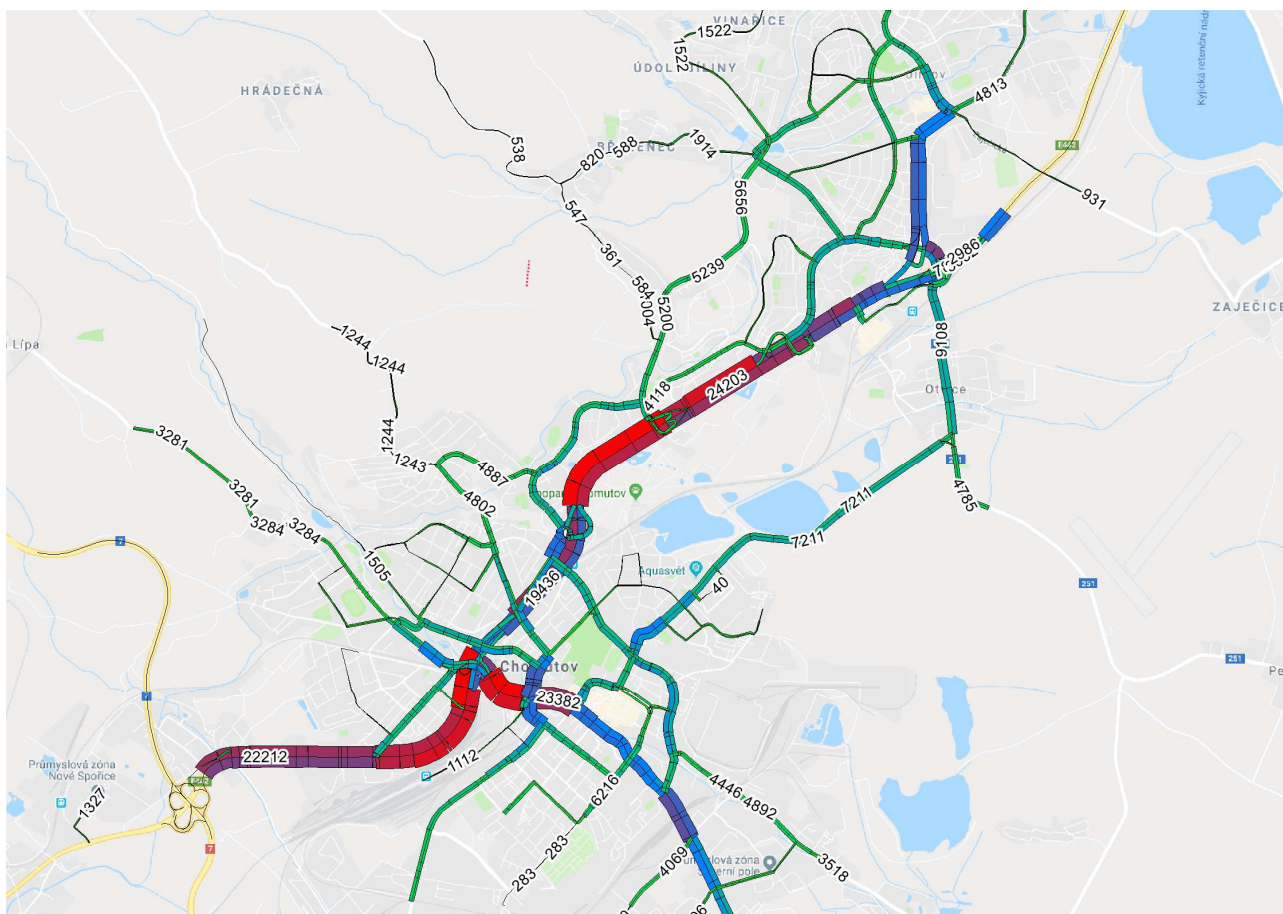
- Palackého-Zborovská-Lipská-Školní-Wolkerova 45,5 tisíc vozidel/24 hod.; 3,9 tis./hod.
- Vinohradská-Mostecká-Čelakovského 15,4 tisíc vozidel/24 hod.; 1,3 tis./hod.
- Černovická-Kadaňská-OC Globus 32,2 tisíc vozidel/24 hod.; 2,7 tis./hod.
- Moravská-Cihlářská 16,1 tisíc vozidel/24 hod.; 1,4 tis./hod.
- Palackého-Zaječická, Jirkov 15,5 tisíc vozidel/24 hod.; 1,3 tis./hod.

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

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

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

Obrázek 4: Orientační maximální kapacity různých typů úrovnňových křižovatek /zdroj: ČSN 736102

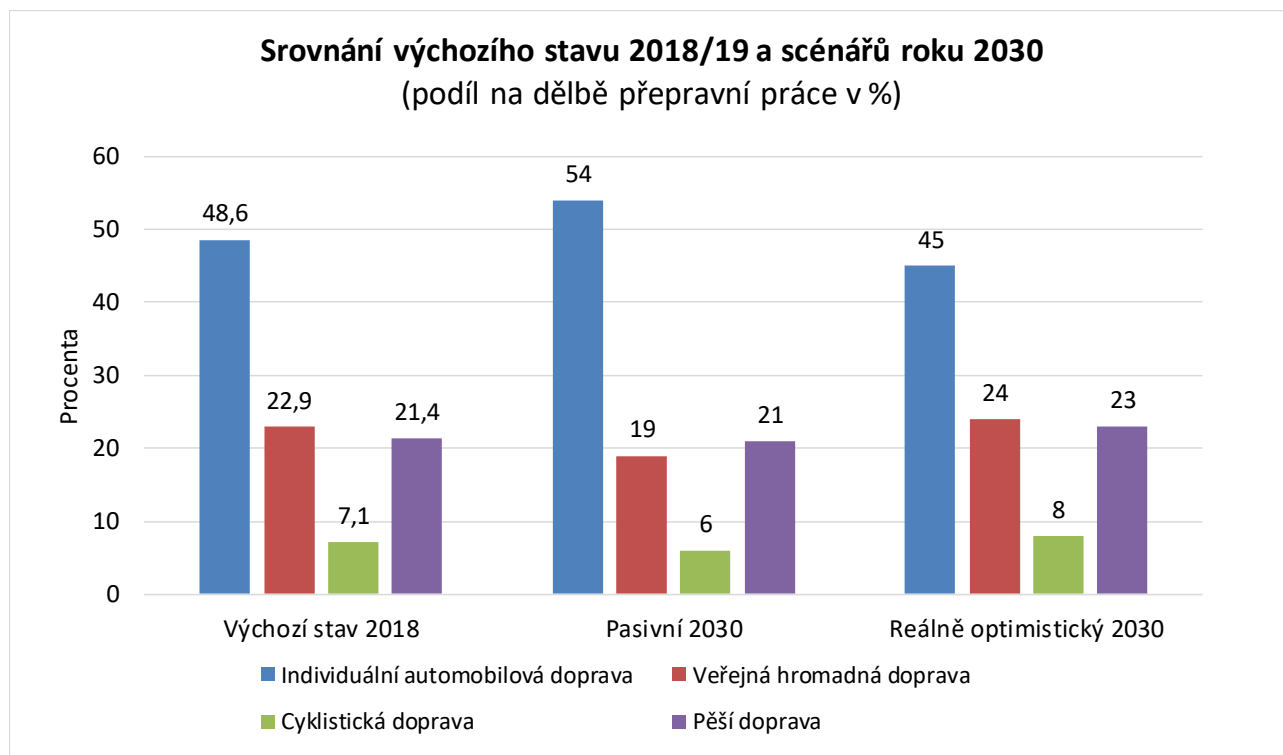


Obrázek 5: Dopravní zatížení ZAKOS, výhled roku 2030, pasivní scénář; dopravní model, vozidla za 24 hodin

2.2.3 Reálně optimistický scénář/aktivní

Vývoj podle tohoto scénáře klade důraz na podporu VHD, především pak MHD a to jak ve zvýšení kvality nabídky, tak i v ekologickém rozvoji a upřednostněním. Součástí scénáře je přednostní řešení nebezpečných a rizikových míst na komunikační síti, výraznější podpora budování a kompletace cyklistických tras, řešení bezbariérové pěší dopravy. V rámci scénáře se předpokládala výraznější regulace dopravy v klidu při řešení centra města a jejich navazujícího území v případě města Chomutov, celkově pak efektivnější podpora rezidentního parkování. Předpokládá se rozvoj managementu dopravy a s tím související opatření a aktivity. Cílem opatření a jejich synergií je, při očekávaném růstu automobilizace, dosáhnout ve výhledu změny podílu IAD/udržitelné druhy dopravy na 45/55 %. Součástí scénáře je především řešení průtahu silnice I/13 a nezbytný rozvoj základní dopravní infrastruktury, který je doprovázen zklidňováním a regulací dopravy v zastavěných lokalitách. Nezbytnou podmínkou této budoucí koncepce je realizovatelnost a dlouhodobá udržitelnost nastavených trendů, a právě tyto předpoklady vedou zpracovatele k doporučení tohoto výhledového scénáře rozvoje dopravy.

Níže uvedený graf porovnává výchozí stav roku 2018/2019 a navrhované scénáře (pasivní a reálně optimistický) v dělbě přepravní práce. Pasivní scénář ukazuje možný vývoj dělby přepravní práce bez žádoucích zásahů v oblasti udržitelných druhů dopravy a při zachování trendu vývoje růstu IAD do roku 2030 a dalším výhledu.



Graf 5: Srovnání dělby přepravní práce výchozího stavu roku 2018/2019 a navržených scénářů vývoje

Důležité upozornění: Ze základních výsledků průzkumu dopravního chování bylo vyzorováno, že výběrový vzorek vykazuje nižší průměrný věk, než je skutečná demografická situace v řešeném území, kdy průměrný věk obyvatel se pohybuje mezi 39,9-42,2 let. Potvrdilo se, že v případě využívání osobního vozidla byly objemy vyšší, naopak nižší byly u veřejné hromadné dopravy a pěší dopravy než skutečnost. Z tohoto důvodu byly podíly jednotlivých dopravních systémů mírně upraveny na uvedené hodnoty, které se týkají výchozího stavu roku 2018.

Objemy dopravy obyvatel měst Chomutov a Jirkov podle scénářů dělby přepravní práce

Systémy dopravy/Scénáře mobility	Výchozí stav 2018/19	Pasivní 2030	Reálně optimistický 2030
Individuální automobilová doprava	115,6	131,8	110,3
Veřejná hromadná doprava	54,4	47,4	59,5
Cyklistická doprava	17,0	14,8	18,8
Pěší doprava	51,0	51,0	56,4
Celkem tisíc cest/24 hodin	238,0	245,0	245,0

Tabulka 2: Srovnání objemů dopravy podle dělby přepravní práce, výchozí stav roku 2018/19 a navržené scénáře vývoje

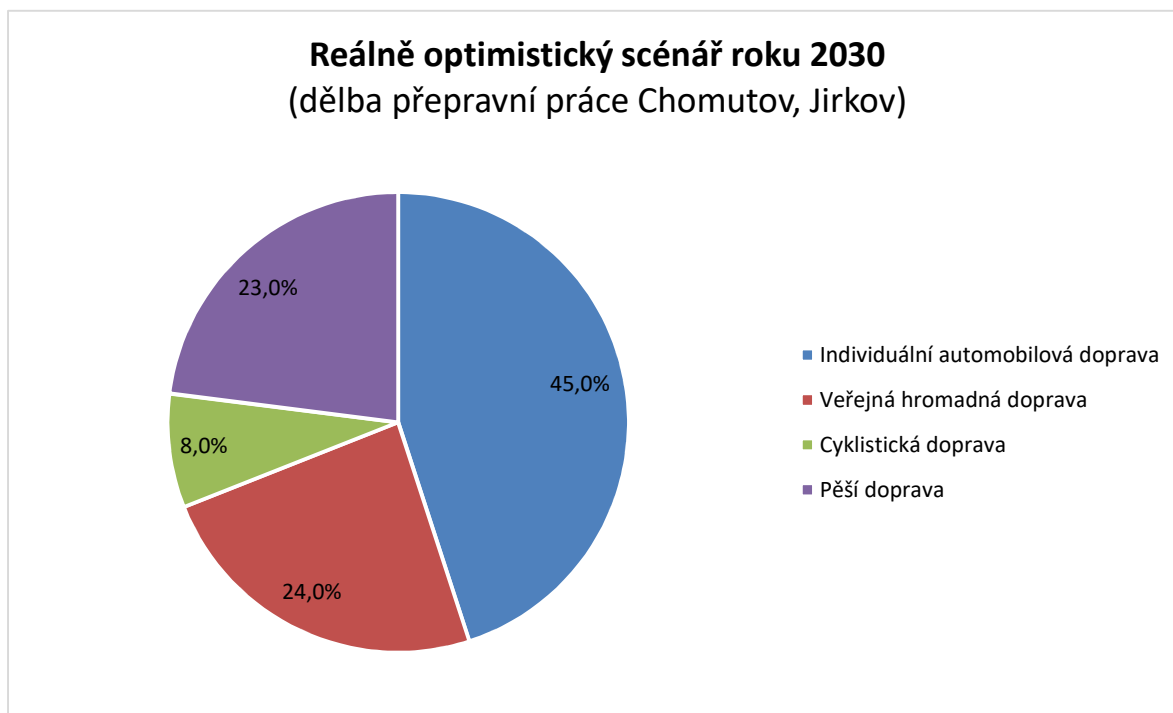
Poznámka: Hodnoty představují počet cest v tis. za 24 hodin pracovního dne za předpokladu stávající hybnosti a počtu obyvatel v roce 2018 a výhledového počtu 50 tisíc obyvatel Chomutov, resp. 20 tisíc obyvatel Jirkov v roce 2030.

Srovnání změn v dělbě přepravní práce je však nezbytné zařadit do širšího kontextu. Prioritou řešeného území je zlepšení ekonomické situace a jeho rozvoj, snižování nezaměstnanosti a zlepšování podmínek života a bydlení vedoucí ke stabilizaci obyvatelstva. Lze předpokládat, že zlepšování ekonomické situace území bude generovat také zvyšování automobilizace, odhad výhledové automobilizace pro rok 2030/2035 vychází přes 570 vozidel/1000 obyvatel, který se bude promítat do výsledné mobility a dělby přepravní práce. Stejně tak i výše zmíněný rozvoj silniční infrastruktury zlepšuje podmínky pro automobilovou dopravu a naopak podmínky VHD/MHD mohou zaostávat. Za uvedených očekávání a předpokladů představuje ve výhledovém období růst podílu udržitelných druhů dopravy a snížení podílu individuální automobilové dopravy velmi ambiciózní plán, který bude obtížné naplnit i po roce 2030.



3. DOPORUČENÝ REÁLNĚ OPTIMISTICKÝ SCÉNÁŘ

Na základě odhadů vývoje, stavu dopravní infrastruktury a možností jeho rozvoje doporučujeme orientaci na reálně optimistický scénář, který směřuje ke zlepšení kvality a rozvoje VHD/MHD, podpory cyklistické a pěší dopravy. Odhad výhledové dělby přepravní práce dokládá následující graf.



Graf 6: Dělba přepravní práce, doporučený scénář vývoje roku 2030

Rekapitulace výchozího stavu:

- podíl IAD/udržitelné druhy dopravy 45/55 %
- podíl IAD/VHD 66/34 %.

3.1 RÁMCOVÝ OBSAH BUDOUCÍHO ROZVOJE

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

A. Management mobility, organizování dopravy

- Koordinátor mobility, budování pozitivní image udržitelné dopravy
- Práce s veřejností, diskuse, osvěta, propagace změn v dopravním chování
- Dopravní bezpečnost spojená s výchovou, zejména v základním školství
- Firemní plány mobility, diskuse s rozhodujícími korporacemi

Očekávané přínosy: Zvyšování informovanosti, zapojení občanů a firem, zvyšování bezpečnosti, změna dopravního chování.

B. Zajištění funkčnosti ZAKOS, plynulosti a bezpečnosti provozu, zklidňování dopravy

- Doplnění ZAKOS, homogenizace a dostavba I/13 (řešení závad, kapacita), obchvat Otvice (v realizaci)
- Přestavba a modernizace křižovatek v rámci aktivní preference vozidel MHD, IZS
- Zklidňování dopravy na sběrných/obslužných komunikacích se zvýšenou nehodovostí v centru města a obytných oblastech jako např. Palackého, Písečná a další
- Snižování průjezdné dopravy v zastavěném území, rozšiřování zklidněných oblastí a zón 30 v obytných lokalitách
- Čistá mobilita (elektromobilita, zemní plyn a další), podpora sdílení osobních vozidel.

Očekávané přínosy: homogenizace tras, regulace dopravy a zvýšení bezpečnosti, zklidňování dopravy, snížení negativních vlivů na ŽP, zlepšení dostupnosti regionu.

C. Rozvoj a modernizace MHD, zlepšení obsluhy území, další rozvoj IDS, včetně železnice

- Rozvojové stavby trolejbusové dopravy (ekologická doprava), zvýšení kvality nabídky, optimalizace MHD ve snížení počtu linek a zvýšení četnosti spojů
- Aktivní/dynamická preference vozidel MHD v dopravním proudu, upřednostnění vozidel v prostorách křižovatek a zastávek
- Modernizace a doplnění zastávek MHD/VHD, inteligentní a bezbariérové zastávky
- Další rozvoj IDS Ústeckého kraje, multimodální mobilita P+R, B+R v rámci měst a regionu
- Modernizace železniční tratě 130, podpora rozvoje železniční osobní dopravy v regionu
- Obsluha rodinné zástavby nízkokapacitními vozidly (oblasti bez dopravní obsluhy), systém D+R
- Rozvoj informačních a dopravně organizačních systémů, obnova ekologických vozidel.

***Očekávané přínosy:** změna mobility k udržitelným druhům, zvýšení kvality nabídky, snížení negativních vlivů na ŽP, poskytování informací, zlepšení obsluhy území VHD/MHD.*

D. Rozvoj infrastruktury a zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy

- Dobudování ucelené sítě základních cyklistických tras, rekonstrukce stávajících tras, zvyšování bezpečnosti dopravy
- Provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích, dopravní značení, mobiliář, B+R (intermodalita), podpora sdílení jízdních kol, včetně čisté mobility (elektro kola)
- Trvalé zlepšování podmínek pěší dopravy, tvorba bezpečné a bezbariérové základní sítě
- Zvýšení bezpečnosti na přechodech, řešení nehodových lokalit, včetně společných tras s cyklistickou dopravou
- Výrazné zklidnění dopravy na území centra města (Chomutov), kvalita a bezpečnost veřejných prostranství, podpora zklidněných komunikací.

***Očekávané přínosy:** změna mobility k udržitelným druhům, zvýšení bezpečnosti, zvýšení kvality infrastruktury, zlepšení ŽP, zlepšení obsluhy území.*

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

- Budování systému dopravy v klidu, včetně naváděcího systému parkování (Chomutov), zapojení soukromé nabídky do systému parkování.
- Rozvoj záchytných parkovišť v systému P+G pro řešení parkování zaměstnanců (Chomutov)
- Rozvoj rezidentního, zabezpečeného parkování v obytných oblastech, legalizace stavu parkování a odstavování vozidel dopravně organizačními opatřeními, případně výstavbou parkovacích objektů

***Očekávané přínosy:** zvýšení kvality a atraktivity bydlení, zajištění dostupnosti území (provoz IZS), změna mobility, zlepšení ŽP, poskytování informací.*



4. MANAGEMENT MOBILITY, ORGANIZOVÁNÍ DOPRAVY

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

Definice:

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

Cíle:

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

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

Z praktického pohledu považujeme management mobility spíše za systémové, plánované a koordinované organizování, řízení a rozvíjení dopravní soustavy jako celku. Výsledné návrhy tak mohou obsahovat infrastrukturní rozvoj, provozně organizační řešení, ekonomická opatření a opatření zaměřená na změnu dopravního chování obyvatel. Ve smyslu dokumentace je tato kapitola zaměřena na opatření ovlivňující volbu dopravního prostředku ve prospěch udržitelné dopravy. Tato ovlivnění jsou dána kvalitou dopravní infrastruktury a bezpečností dopravy, dosažitelností daných vybraných módů pro cesty mezi zdrojem a cílem, cenou a rychlostí přepravy a preferencí a požadavky jednotlivých uživatelů dopravy. Právě rozsáhlost vlivů předurčuje komplikovanost řešení a jednotlivých opatření.

Důležitou součástí managementu mobility je trvalá a systematická práce s veřejností – informovanost, diskuse, projednávání, propagace a další, včetně případného zapojení rozhodujících korporací ve formě spolupřetváření prostředí nebo firemních plánů mobility. Na základě zkušeností ze srovnatelných měst doporučujeme, aby tato problematika byla svěřena pod odbornosti územního plánování nebo dopravy v rámci samostatné nebo kumulované činnosti. U města Chomutov se dá předpokládat zařazení pod Odbor rozvoje a investic, v případě města Jirkov se může jednat o Odbor majetku města a útvar investic.

MOŽNÉ FORMY PRÁCE S VEŘEJNOSTÍ

Kampaň osvěty pravidel silničního provozu

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

Propagace užívání udržitelných druhů dopravy

Motivem je prezentace „správného“ dopravně udržitelného chování široké veřejnosti. Ukázkou jednání v určitých situacích je cíleno na stereotypy ve společnosti, které je vhodné změnit. V rámci kampaně je možné logicky rozdělit problematiku dopravy na menší tematické celky a propagovat tím určitá opatření. Například „To neuspěcháš“ se zaměřením na zklidňování a podporu zón 30, nebo „Jsme chodci“ s cílem zlepšení

vzájemného respektování. K propagaci je vhodné využít výstavy, články, reklamy, TV, atp. Stávající informační kanály placené i neplacené městem poskytují dostatečný prostor pro tuto prezentaci.

Podpora bezpečných cest do školy

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

Diskuse s veřejností o bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy

Například nehody s chodci se stávají především na přechodech pro chodce, za období 2013-2018 došlo na území města Chomutov ke zranění 140 chodců, přitom 34 osob bylo zraněno těžce, rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce je řidič motorového vozidla, zapříčiní zhruba 77 % nehod. V případě města Jirkov bylo zraněno celkem 30 chodců, přitom 8 osob bylo zraněno těžce, rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce je také řidič motorového vozidla, zapříčiní zhruba 52 % nehod. Proto je účelné věnovat značné úsilí osvětě a informovanosti široké veřejnosti o situacích, které jsou potenciálně rizikovými. Nejvhodnější je užití příkladů z praxe. Vhodným analytickým nástrojem je www.jdvm.cz, kde jsou prezentovány dopravní nehody ze statistik Policie ČR, jejich příčina i lokalizace.

FIREMNÍ PLÁNY MOBILITY

Firemní plán obsahuje management mobility. Jedná se o zjednodušený pohled na dostupnost a obsluhu území podniku s cílem řešit rozhodující dopravně provozní problémy, nedostatky a závady, např. změnou organizace dopravy, změnou podmínek a dopravního chování zaměstnanců. V některých západních zemích jsou od stanoveného počtu zaměstnanců firemní plány mobility povinné.

Důležitými informacemi mohou být např.:

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



5. VAZBY NA OKOLNÍ OBCE A REGION

5.1 RÁMCOVÁ CHARAKTERISTIKA SPÁDOVÉHO ÚZEMÍ

Plán udržitelné městské mobility je vytvořen, ve smyslu zadání, pro společné území měst Chomutova a Jirkova, do zájmového prostoru byly zahrnuty spádové obce Černovice, Droužkovice, Otvice, Spořice a Údlice. V potřebné míře jsou hodnoceny vazby na další okolní města a obce, včetně hlavních regionálních, nadregionálních i příhraničních vazeb. Takto vymezené zájmové území představuje v celkovém úhrnu zhruba 72,8 tisíc obyvatel.

Rozhodujícími obcemi v rámci předmětného území z hlediska počtu obyvatel (ČSÚ k 31.12.2018) jsou následující:

- Chomutov 48720 osob
- Jirkov 19299 osob
- Spořice 1522 osob
- Údlice 1249 osob.

Ve své podstatě je celým spádovým územím správní obvod obce s rozšířenou působností (SO ORP) Chomutov, který je reprezentovaný územím pověřeným obecním úřadem Chomutov a pověřeným obecním úřadem Jirkov. Pověřený obecní úřad Chomutov reprezentuje 17 obcí a zhruba 58,7 tisíc obyvatel, pověřený obecní úřad Jirkov pak 8 obcí a kolem 22,9 tisíc obyvatel, v úhrnu se jedná o celkem 25 obcí s přibližně 81,6 tisíc obyvateli (Český statistický úřad k 31.12.2018).

SO ORP Chomutov

obecně-geografická mapa
územní struktura k 1. 1. 2016

počet obyvatel obce

- do 499
- 500–999
- 1 000–1 999
- 10 000–19 999
- 20 000–49 999

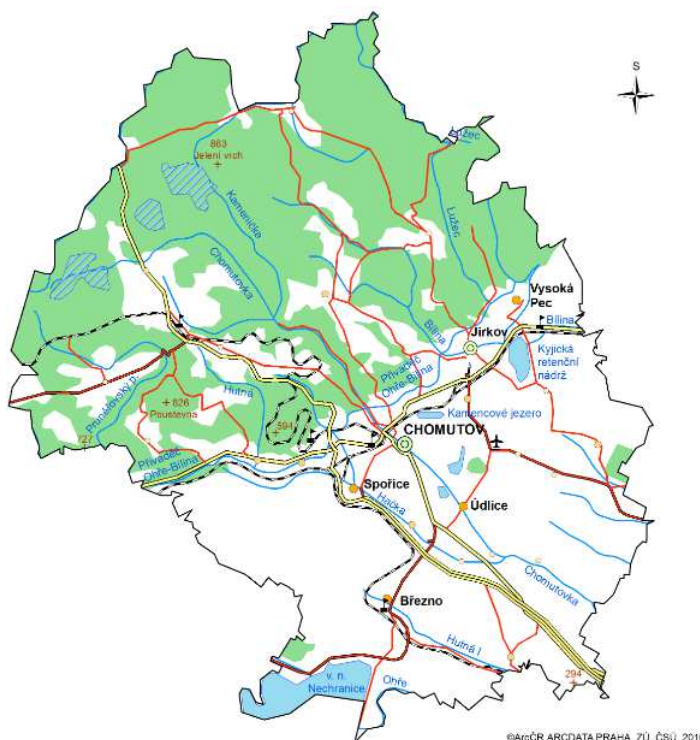
- + významný výškový bod
- ✈ letiště
- 🚉 železniční stanice
- 🚊 železniční trať

druh silnice

- 🛣 dálnice
- 🛣 silnice I. třídy
- 🛣 silnice II. třídy
- 🛣 silnice III. třídy

- 🌊 významný vodní tok
- 🟦 vodní plocha
- 🟦 bažiny a rašeliniště
- 🟩 lesy

0 2 4 6 8 10 km



©ArcOR,ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

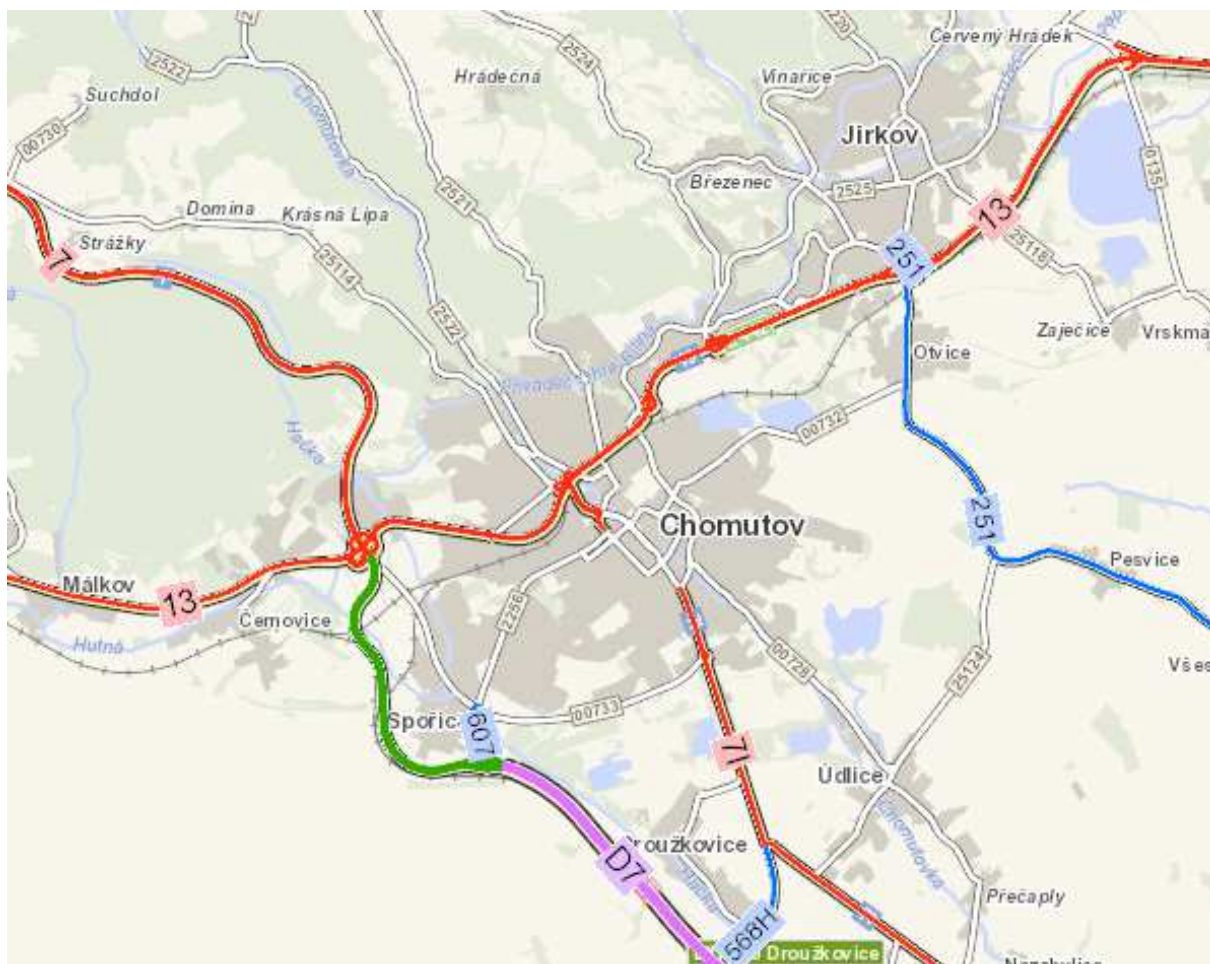
Obrázek 6: Geografické vymezení území SO ORP Chomutov /zdroj: ČSÚ



Obrázek 7: Vymezení území ORP Chomutov /zdroj: ČSÚ

Zájmovým, spádovým územím prochází západovýchodním směrem silnice I/13, tzv. Podkrušnohorská magistrála, která je nositelkou mezinárodního tahu E 442. V severojižním diametru, na západním okraji města Chomutov, je situována silnice I/7 s vazbou na hraniční přechod se SRN Hora Sv. Šebestiána/Reitzenhain, ve směru na Prahu silnice I/7 přechází na doposud nehomogenizovanou dálnici D7. Uvedené hlavní tahy doplňuje silnice I/7I, silnice II/251 a II/607 a rozsáhlý soubor silnic III. třídy – III/00728, III/00732, III/00733, III/01313, III/2256, III/2521, III/2522, III/2524, III/2525, III/2528, III/25114, III/25118, III/25124 a III/25220. Dopravně významné je poměrně kvalitní napojení území na dálnici D7, dostupnost hlavního města Praha je pro automobilovou dopravu kolem 96 km, prostřednictvím silnice I/13 vychází dostupnost krajského města Ústí nad Labem zhruba 67 km a krajského města Karlovy Vary kolem 56 km, jedná se o vzdálenosti z města Chomutov.

Z hlediska regionálních a dálkových vazeb je důležitá rovněž železniční doprava, územím prochází železniční trať 130 Ústí nad Labem-Klášterec nad Ohří. Železniční trať propojuje významná sídla v Podkrušnohorské pánvi jako Ústí nad Labem, Teplice, Most a Chomutov s vazbou na Karlovy Vary a Cheb v trati 140. Dopravně významné jsou také železniční spojení směrem na Žatec, trať 124 a Kadaň, trať 132, turisticky zajímavé je železniční spojení v trati 137 Chomutov-Cranzahl. Vodní doprava je vzdáleně zastoupena Labskou vodní cestou, resp. veřejnými přístavy Ústí nad Labem-Krásné Březno a Ústí nad Labem-Vaňov.



Obrázek 8: Širší územně dopravní vazby řešeného území měst Chomutov, Jirkov /zdroj: ŘSD ČR

5.2 ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE ZÁJMOVÝCH OBCÍ

Rozvojové záměry vybraných okolních obcí Černovice, Droužkovice, Spořice a Údlice jsou obsaženy v ÚP těchto obcí, ze kterých je patrná vysoká míra stabilizace předmětných území. Určitý vliv se může projevit v případě východní obchvatové komunikace obce Údlice, předpokládáme, že dojde k dopravnímu posílení vazby na silnici II/251 směrem na obec Otvice.

Následují ÚP jednotlivých obcí s výjimkou obce Otvice, jejíž rozvojové záměry dopravní infrastruktury výrazným způsobem ovlivňují dopravní situaci v řešeném území měst Chomutov a Jirkov a který je doložen v následujících kapitolách.

OBEC ČERNOVICE

ÚZEMNÍ PLÁN ČERNOVICE

LEGENDA

1:10000

	vodní plochy
	lesní plochy
	zemědělní plochy
	ostatní plochy

LEGENDA

1:10000

	obytňové plochy
	průmyslové plochy
	obchodní plochy
	oblasti veřejných služeb
	oblasti zelených ploch
	oblasti infrastruktury
	ostatní plochy



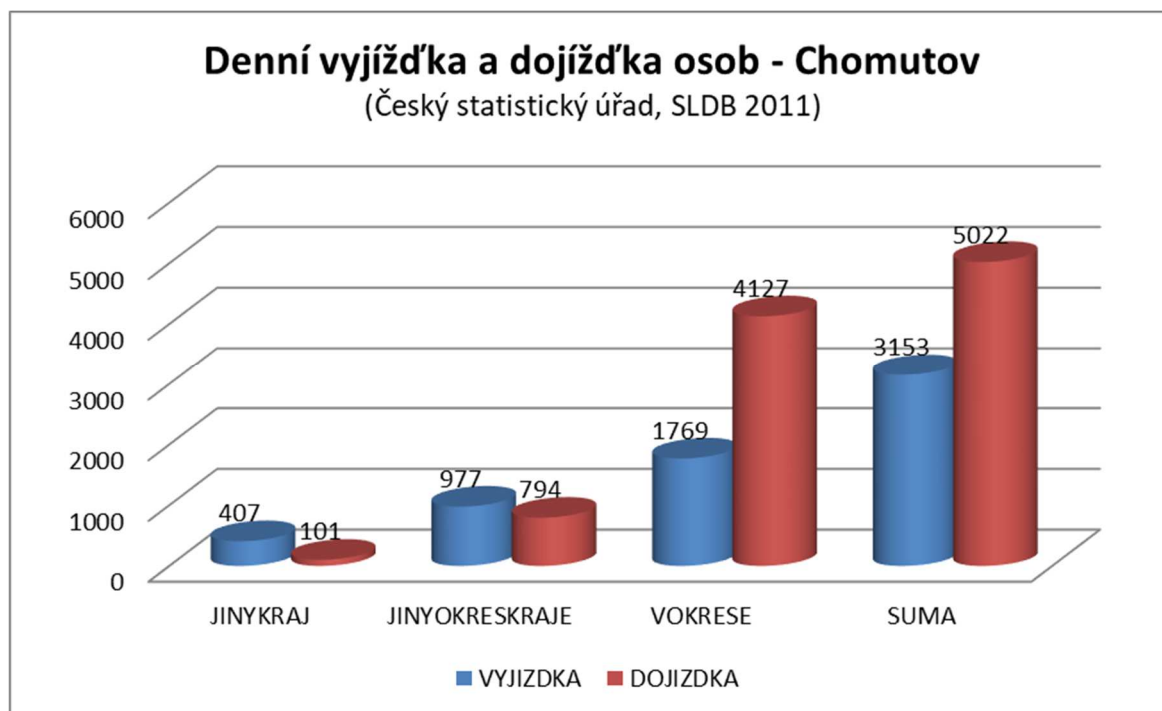
Obrázek 9: Územní plán Černovice; Hlavní výkres, prosinec 2010

SLDB 2011 - Chomutov, denní dojíždka	
Obec vyjíždky	ZamškoDen
Jirkov	1828
Kadaň	307
Kláštepec nad Ohří	298
Most	272
Spořice	236
Údlice	176
Droužkovice	144
Žatec	122
Vysoká Pec	113
Černovice	111
Březno	102
Málkov	99
Otvice	89
Blatno	82
Litvínov	69
Součet	4048

/zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

SLDB 2011 - Chomutov, denní vyjíždka	
Obec dojíždky	ZamškoDen
Kadaň	527
Most	442
Jirkov	433
Praha	274
Údlice	191
Kláštepec nad Ohří	190
Žatec	131
Ústí nad Labem	116
Otvice	71
Všechny	60
Litvínov	58
Březno	53
Součet	2546

Tabulka 3: Obce s největší denní dojíždkou (vlevo) a vyjíždkou (vpravo) do zaměstnání a školy, město Chomutov



Graf 7: Přehled denní vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a školy podle územního členění /zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Souhrnná denní dojíždka z jiných obcí do města Jirkov dosahuje celkového počtu 721 osob, z toho do zaměstnání 593 osob a do školy 128 osob. V rámci okresu Chomutov dojíždí denně do města Jirkov 656 osob, z jiného okresu Ústeckého kraje 59 osob a z jiných krajů ČR dojíždí 6 osob. Obec s největší dojíždkou do města Jirkov je jednoznačně město Chomutov s počtem 433 osob. Souhrnná denní vyjíždka mimo hranice města Jirkov činí celkem 3063 osob, z toho do zaměstnání 2374 osob a do školy 689 osob. V rámci okresu Chomutov vyjíždí denně z města Jirkov 2361 osob, do jiného okresu Ústeckého kraje vyjíždí 604 osob a do jiných krajů ČR vyjíždí 98 osob. Rozhodující cílovou obcí s největší vyjíždkou z města Jirkov patří město Chomutov s počtem 1828 osob.

Mezi městy Chomutov a Jirkov bylo, dle SLDB 2011, vysledováno v úhrnu zhruba 2,3 tis. osob přepravujících se jednosměrně, denně do zaměstnání a školy.



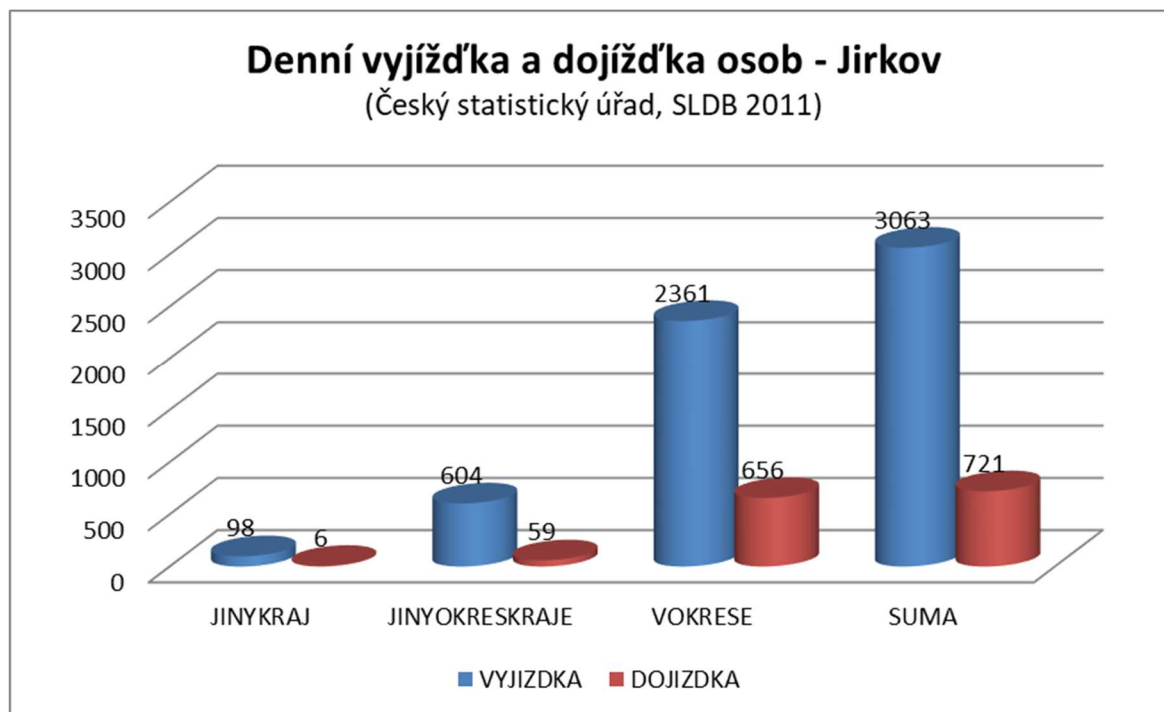
Největší objemy vyjíždky z obcí do města Jirkov (tabulka vlevo) a dojíždky do obcí z města Jirkov (tabulka vpravo) jsou uvedeny v následujících tabulkách.

SLDB 2011 - Jirkov, denní dojíždka	
Obec vyjíždky	ZamškoDen
Chomutov	433
Vysoká Pec	70
Most	29
Spořice	18
Otvice	17
Údlice	15
Boleboř	15
Součet	597

SLDB 2011 - Jirkov, denní vyjíždka	
Obec dojíždky	ZamškoDen
Chomutov	1828
Most	357
Kadaň	203
Klášteřec nad Ohří	65
Údlice	77
Praha	63
Ústí nad Labem	49
Litvínov	45
Otvice	42
Žatec	40
Součet	2769

/zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Tabulka 4: Obce s největší denní dojíždkou (vlevo) a vyjíždkou (vpravo) do zaměstnání a školy, město Jirkov



Graf 8: Přehled denní vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a školy podle územního členění /zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Výše uvedené přepravní relace a objemy se promítají do navrhovaných opatření jednotlivých dopravních systémů v rámci řešeného území. V případě individuální automobilové dopravy je vnější a tranzitní doprava obsažena ve směrovém dopravním průzkumu a následně zapracována do modelu dopravy ve formě dynamické i statické složky IAD.

Veřejná hromadná doprava pracuje z objemy dopravy, které rovněž zahrnují regionální vazby zajišťované železniční osobní dopravou, veřejnou linkovou dopravou a městskou hromadnou dopravou (MHD). MHD bezprostředně obsluhuje území obcí Černovice, Spořice, Droužkovice a Údlice, což je předmětem výhledového řešení sítě MHD, včetně dopravního modelu. Rozvoj cyklistické dopravy v řešeném území je harmonizován s národními a regionálními trasami a záměry v širším navazujícím území, základní trasy pěší dopravy navazují na pěší turistické trasy v okolí. Vnější území je tak úzce provázáno s řešeným územím měst Chomutov a Jirkov.

6. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE

Individuální automobilová doprava (IAD) představuje a bude i nadále představovat rozhodující segment dopravní soustavy v zajištění mobility obyvatel i návštěvníků řešeného území měst Chomutov a Jirkov. Pro výhledový rok 2030 odhadujeme objem dopravy na úrovni 110,3 tisíc cest/24 hodin vykonaných obyvateli obou měst dohromady a podílem 45 % na dělbě přepravní práce. Ve srovnání se současným stavem dochází ke snížení objemu cest IAD kolem 4,6 %. Při předpokládaném obsazení osobního vozidla zhruba 1,4 osoby (stávající stav) se jedná o zhruba 78,8 tisíc vozidel obyvatel obou měst na komunikační síti.

Systémové řešení IAD je přednostně zaměřeno na homogenizaci a zvýšení bezpečnosti na průtahu silnice I/13 a doplnění základního komunikačního systému (ZAKOS) v řešeném území s cílem snížení průjezdné dopravy zastavěným/obytným územím, včetně centrální oblasti města Chomutov. Infrastrukturní rozvoj komunikační sítě je doprovázen redukcí nabídky ve formě dopravního zklidňování komunikací nebo úseků, vyhrazených úseků komunikací pro VHD/MHD jako např. ulice Palackého. Doplnění sítě pozemních komunikací je dále využito k odvedení zbytné dopravy, včetně dopravy nákladní ze silnic, případně MK, které procházejí zastavěným, urbanizovaným územím bydlení. Podporováno je sdílení osobních vozidel formou Car Sharingu, doporučujeme orientaci na vyhrazená parkovací místa v preferovaných lokalitách měst.

6.1 NÁVRH ZÁKLADNÍHO KOMUNIKAČNÍHO SYSTÉMU

6.1.1 Koncepce dle ÚP dotčených obcí

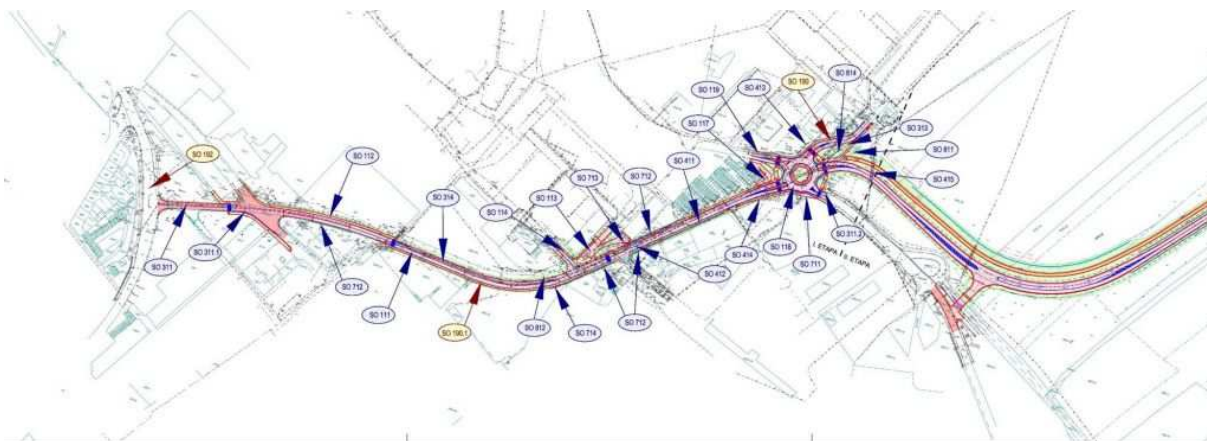
Územní plán města Chomutova, ve znění 06/2017, Územní plán města Jirkova, ve znění 11/2013 a Územní plán obce Otvice, ve znění 07/2017, definují, v souladu se ZÚR Ústeckého kraje, následující rozhodující koridory silniční infrastruktury:

- Nová komunikace u města Chomutova, přeložka silnic III/00732, II/251; kód WD 1 (Chomutov), DS, D1, D2 (Otvice)
- Vnitřní městský okruh – úsek pod tratí, propojení silnice I/13, ulice Černovická a silnice III/2256, ulice Spořická; kód WD 7 (Chomutov)
- Vnitřní městský okruh – úsek u hřbitova vč. křižovatky s ul. Beethovenova, propojení MK Spořická a MK Na Moráni; kód WD 5 (Chomutov)
- Komunikační propojení ulic Elišky Krásnohorské a Krušnohorská, včetně přejezdu; WD 8 (Chomutov).

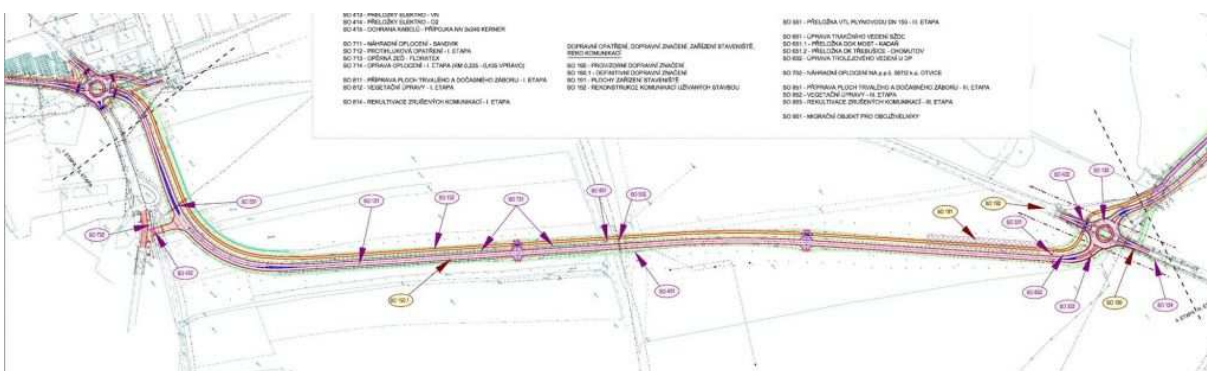
NOVÁ KOMUNIKACE U MĚSTA CHOMUTOVA, PŘELOŽKA SILNIC III/00732, II/251; KÓD WD 1 (CHOMUTOV), DS, D1, D2 (OTVICE)

Cílem záměru, který obsahuje 3 úseky stavby přeložka silnice III/00732, přeložku silnice II/251 a dopravní napojení obce Otvice, je zejména odvedení dopravy z průtahu silnice II/251 obcí Otvice a snížení průjezdné dopravy, včetně dopravy nákladní v ulici Mostecká, která prochází zastavěným obytným územím oblasti Zadní Vinohrady. Důvodem je rovněž snížení dopravního zatížení v lokalitě sportovně a kulturně společenského areálu Nový Chomutov, včetně rekreační oblasti Kamencova jezera. Doložený kartogram dopravního zatížení všech sledovaných záměrů potvrzuje pokles průjezdné dopravy zastavěným územím města Chomutova a obcí Otvice, nicméně intenzita v obci Otvice kolem 5,6 tisíc vozidel/24 hodin zůstává vysoká.

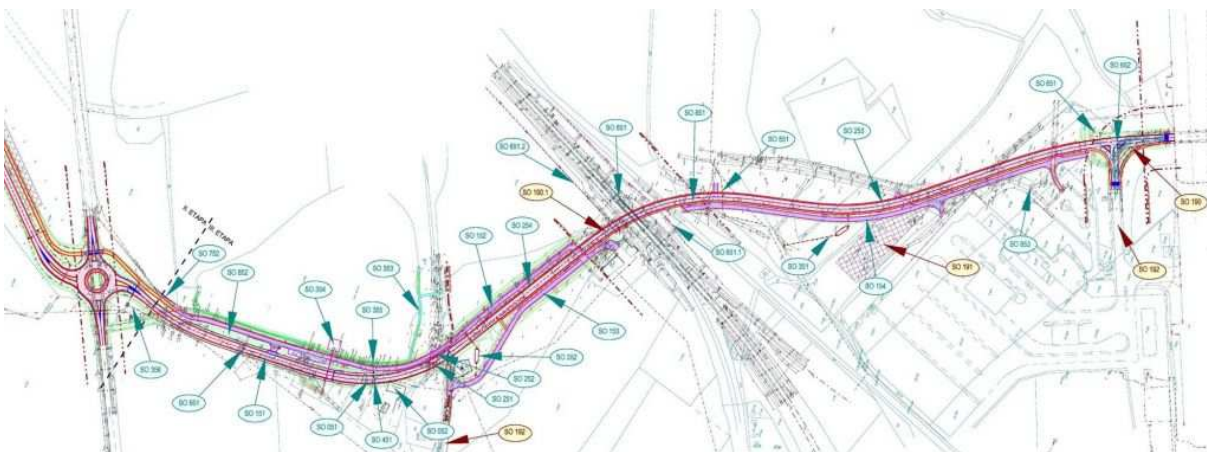
Přeložka silnice III/00732 představuje 3 komunikační úseky. Úsek mezi ulicemi Vinohradská a Vítězslava Nezvala, kdy se jedná o rekonstrukci stávající ulice Alfonse Muchy, součástí je přestavba křižovatky Alfonse Muchy- Vítězslava Nezvala-Zadní Vinohrady na křižovatku okružní. Doložen obrázek.



Navazujícím úsekem je nová komunikace od okružní křižovatky v oblasti Zadní Vinohrady a stávající silnicí III/00732 na hranicích města Chomutova a obce Otvice. Zde se předpokládá výstavba nové okružní křižovatky, do které by výhledově byla napojena přeložka silnice II/251. Doložen obrázek.

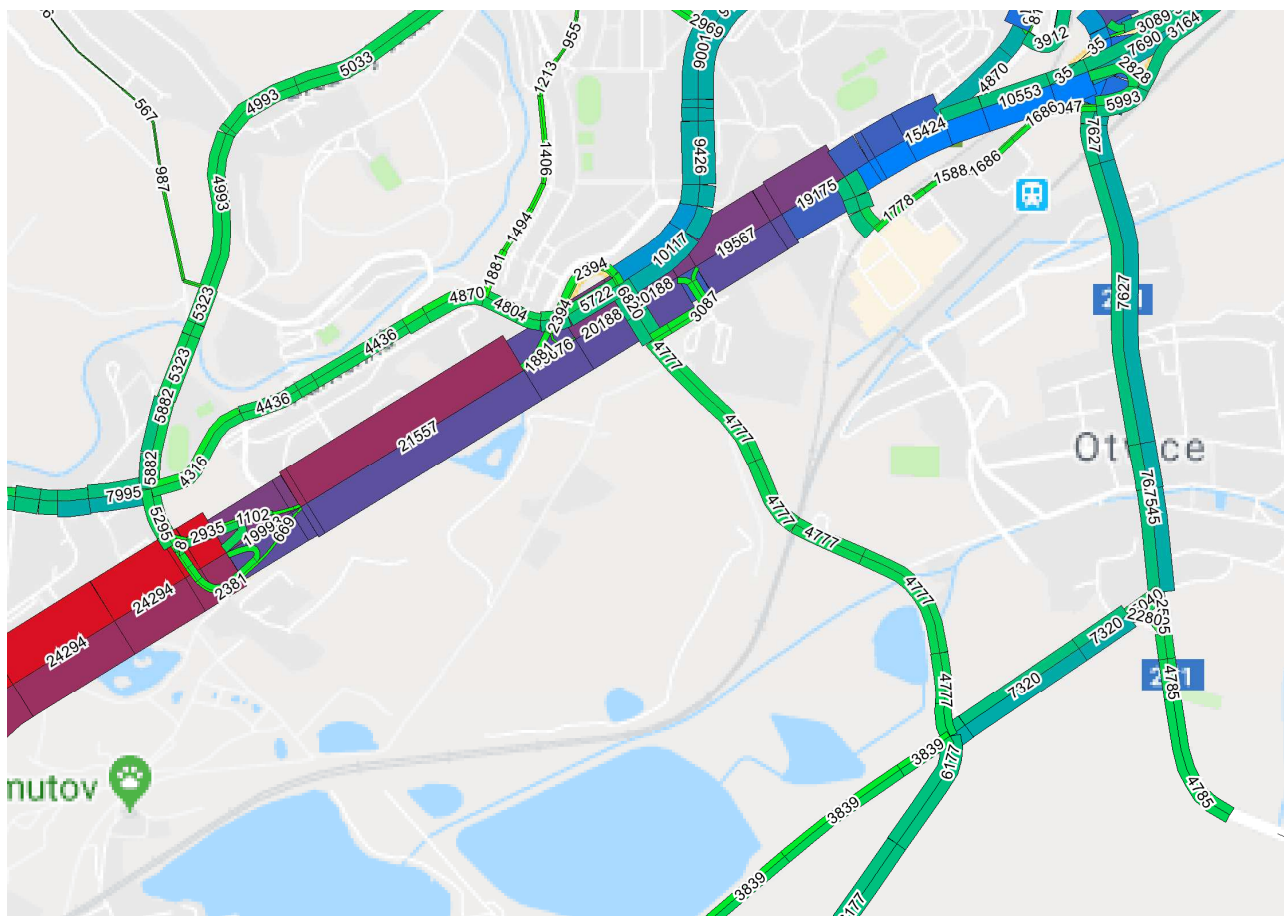


Závěrečný úsek je situován v území obce Otvice, jedná se o propojení mezi stávající silnicí III/00732 a průtahem silnice I/13 s napojením na průtah prostřednictvím MÚK I/13-MK Písečná, v sousedství Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova a.s. Doložen obrázek.





Upozorňujeme, že v případě nerealizování VPS D1, D2 dle ÚP Otvice a dopravně organizačních opatření nebude efekt ve snížení průjezdné dopravy v obci Otvice dostatečný, což dokládá následující odhad dopravního zatížení kolem 7,6 tisíc vozidel/24 hodin.



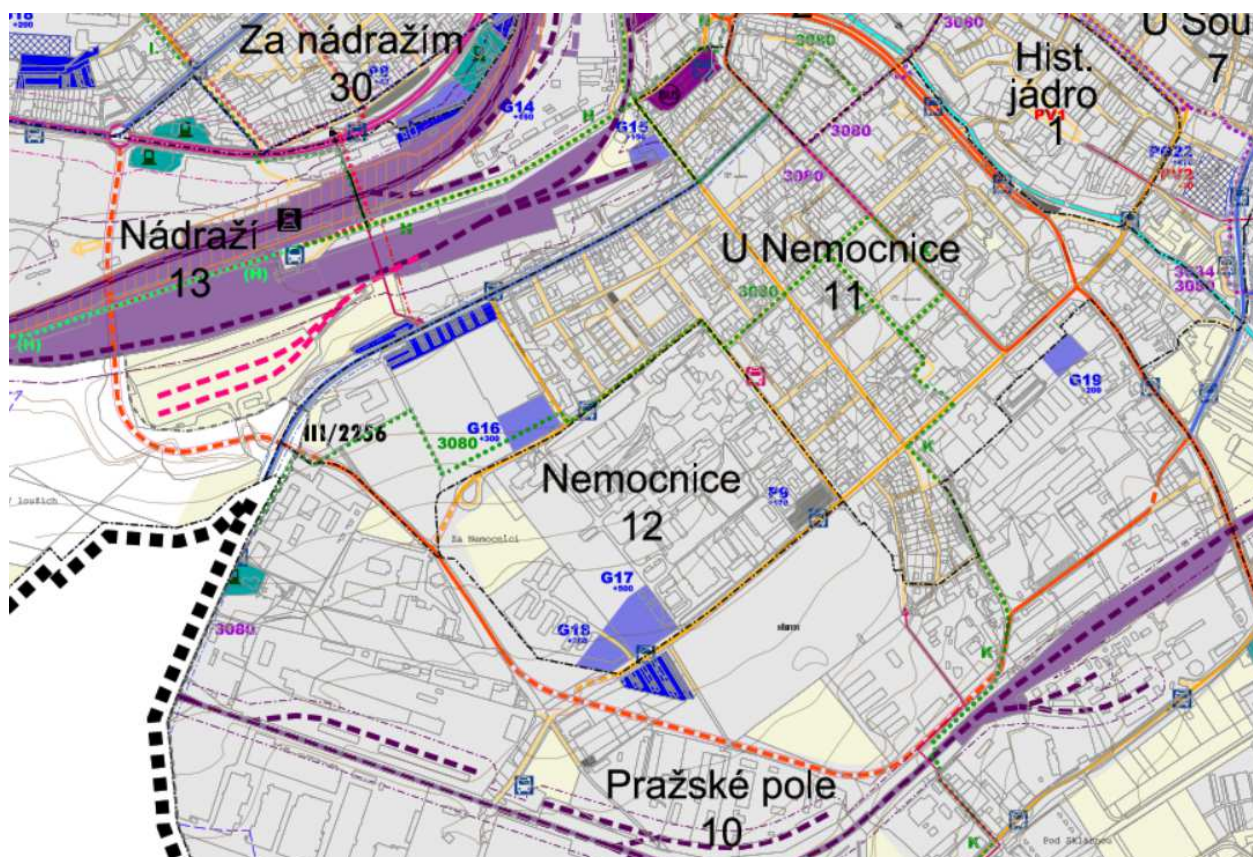
Obrázek 15: VPS Nová komunikace u města Chomutova, bez VPS obce Otvice; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030

VNITŘNÍ MĚSTSKÝ OKRUH – ÚSEK POD TRATÍ, PROPOJENÍ SILNICE I/13, ULICE ČERNOVICKÁ A SILNICE III/2256, ULICE SPOŘICKÁ; KÓD WD 7 (CHOMUTOV)

KOMUNIKAČNÍ SPOJKA NA VNITŘNÍ MĚSTSKÝ OKRUH Z UL. EDISONOVA; KÓD WD 6 (CHOMUTOV)

VNITŘNÍ MĚSTSKÝ OKRUH – ÚSEK U HŘBITOVA VČ. KŘIŽOVATKY S UL. BEETHOVENOVA, PROPOJENÍ MK SPOŘICKÁ A MK NA MORÁNI; KÓD WD 5 (CHOMUTOV)

Jedná se o nový komunikační tah, tzv. vnitřní městský okruh, který ve své 1. části (úsek pod tratí) propojuje průtah silnice I/13, ulice Černovická v lokalitě OC Globus se silnicí III/2256, ulice Spořická do stávající stykové křižovatky. Vnitřní městský okruh dále využívá stávající MK Spořická, která bude rekonstruována s pokračováním novým komunikačním propojením, včetně křižovatky mezi ulicemi Beethovenova a Na Moráni, kolem Židovského hřbitova Chomutov. Součástí vnitřního městského okruhu je rovněž rekonstrukce úseku MK Dolní se zapojením do křižovatky Pražská-Křivá-Dolní a propojení do ulice Edisonova, směrem k nemocnici.



Obrázek 16: Výřez z ÚP města Chomutova, VPS WD 4, WD 5, WD 6 a WD 7

Z níže doloženého obrázku dopravního zatížení je patrné, že efekt přináší zejména úsek propojující silnici I/13, ulice Černovická a silnici III/2256, ulice Spořická, nicméně v rozhodující míře se jedná o dostupnost OC Globus. Vzhledem k předpokládané náročnosti záměru je přínos diskutabilní. Další úseky vnitřního městského okruhu vykazují nízkou intenzitu dopravy, přínosem může být řešení tras nákladní dopravy, případně průmyslový rozvoj zájmového území.



Obrázek 17: VPS Vnitřní městský okruh; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030

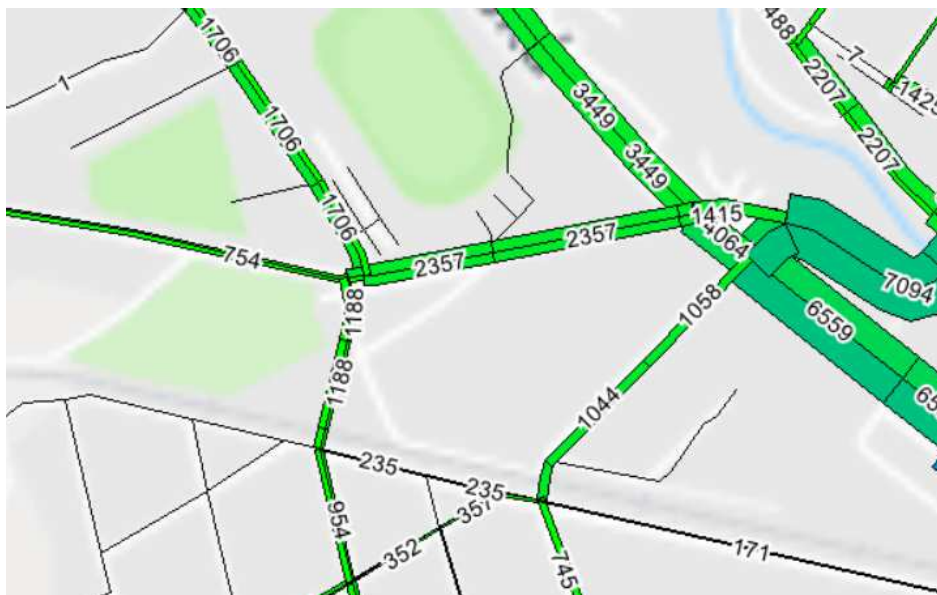


KOMUNIKAČNÍ PROPOJENÍ ULIC ELIŠKY KRÁŠNOHORSKÉ A KRUŠNOHORSKÁ, VČ. PŘEJEZDU; WD 8 (CHOMUTOV)



Obrázek 18: Výřez z ÚP města Chomutova, VPS WD 8

Záměr doplňuje komunikační kostru v lokalitách Černý Vrch a Pod Černým Vrchem s dopravní návazností na ulici Lipská, Kostelní a Bezručova, rovněž se nabízí dopravní propojení s oblastí Domovina. Dle doloženého dopravního zatížení slouží nová propojovací komunikace jako návratová k ulici Kmochova do křižovatky ulic Lipská-Kostelní-Kmochova-Elišky Krásnohorské.



Obrázek 19: VPS Komunikační propojení ulic Elišky Krásnohorské a Krušnohorská, včetně přejezdu; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030

6.1.2 Výčet záměrů dle ÚP Chomutov, Jirkov, Otvice

ÚP CHOMUTOV

7.1 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY S MOŽNOSTÍ VYVLASTNĚNÍ

Níže uvedené veřejně prospěšné stavby pro dopravní a technickou infrastrukturu jsou vč. **doprovodných staveb**.

Veřejně prospěšné stavby pro veřejnou infrastrukturu dopravní

označení VPS	popis veřejně prospěšné stavby	název k.ú.
WD 1	Hlavní průjezdná komunikace Zadní Vinohrady včetně křižovatek a sítě technické infrastruktury	Chomutov I
WD 2	Obslužné komunikace Zadní Vinohrady včetně sítě technické infrastruktury	Chomutov I
WD 4	Vnitřní městský okruh - úprava trasy komunikace úsek ul. Křivá - Dolní	Chomutov I
WD 5	Vnitřní městský okruh – úsek u hřbitova vč. křižovatky s ul. Beethovenova	Chomutov I
WD 6	Komunikační spojka na vnitřní městský okruh z ul. Edisonova	Chomutov I
WD 7	Vnitřní městský okruh – úsek pod tratí	Chomutov I
WD 8	Komunikační propojení ul. El. Krásnohorské a Krušnohorská vč. přejezdu	Chomutov II
WD 9	Komunikační propojení ul. El. Krásnohorské a Resslerova vč. úpravy podjezdu	Chomutov II
WD 10	Pěší propojení Sídliště Kamenná – Šichtův důl přes silnici 1/13	Chomutov I
WD 11	Komunikační napojení lokality 20-P1 z ul. Lipanská vč. sítě technické infrastruktury	Chomutov I
WD 12	Komunikační napojení lokality 20-P1 od západu	Chomutov II
WD 13	Komunikační napojení ul. Jarní z ul. Pod Strážišťem	Chomutov I
WD 16	Přijezd a dopravní napojení lokality Sady Březenecká 24-Z3	Chomutov I
WD 17	Komunikační napojení lokality 24-Z4 Pod Strážišťem vč. sítě technické infrastruktury	Chomutov I
WD 18	Úprava křižovatky Vinohradská-Mostecká	Chomutov I
WD 19	Úprava křižovatky Palackého – 28.Října	Chomutov I
WD 20	Úprava křižovatky Pražská – Palackého – Riegrova -Beethovenova	Chomutov I
WD 21	Rozšíření Dukelské ulice	Chomutov I
WD 22	Cyklistická trasa D (část) a D1 Kamencové jezero - Otvice	Chomutov I
WD 23	Komunikační napojení lokality 16-Z2 Pod Černým vrchem od ul. El Krásnohorské vč. sítě technické infrastruktury	Chomutov II
WD 24	Cyklistická trasa VI. a VII. Zadní Vinohrady	Chomutov I
WD 25	Cyklistická trasa K (část) centrum – Pražské pole	Chomutov I
WD 26	Pěší propojení ul. Nádražní - Spořická	Chomutov I
WD 27	Nová komunikace v přestavbových lokalitách 7-P3 a 9-P1 areál „Válcovny“ vč. sítě technické infrastruktury	Chomutov I
WD 28	Nová komunikace v přestavbových lokalitách 7-P3 a 9-P1 areál „Válcovny“ vč. sítě	Chomutov I



označení VPS	popis veřejně prospěšné stavby	název k.ú.
	technické infrastruktury	
WD 29	Komunikační napojení lokality 17-Z7 Nové Spořice vč. sítě technické infrastruktury	Chomutov II
WD 30	Koridor žel.tratě č.140 a č.130 Klášterec nad Ohří – Ústí n/Labem – optimalizace Dle ZUR ÚK – VPS – i – zpřesnění na šíři koridoru 50m/80m	Chomutov I
WD 31	Koridor silnice I/13, úsek Chomutov průtah III. stavba – Klášterec nad Ohří, zkapacitnění. Dle ZUR ÚK – VPS – e9.- zpřesnění na šíři koridoru 100m	Chomutov I
WD 32	Cyklistická trasa G (část) mezi ul. Lipská a Bezručova	Chomutov II
WD 33	Cyklistická trasa D (část) mezi ulicemi Vinohradská a Tovární	Chomutov I
WD 34	Cyklistická trasa 3030 – část přeložené trasy mezi ul. Spořická a Edisonova	Chomutov I
WD 35	Cyklistická trasa B (část) a B1- úsek mezi sídlištěm Březenecká a Kamenná	Chomutov I

ÚP JIRKOV

Vymezení veřejně prospěšných staveb:

VPS - D1	dopravní terminál
VPS - D2	koridor modernizace železniční tratě
VPS - D3	hromadné garáže
VPS - D4	hromadné garáže
VPS - D5	hromadné garáže
VPS - D6	hromadné garáže
VPS - D7	přístupové komunikace v průmyslovém okrsku
VPS - D8	hromadné garáže

ÚP OTVICE

Plochy dopravní infrastruktury

- D1** - přeložka části trasy silnice II/251 jižně pod obcí Otvice k navržené okružní křižovatce na silnici III/00732 - DS
- D2** - jižní napojení obce Otvice na průmyslovou spojku včetně okružní křižovatky na Chomutovské ulici - DS
- D3** - cyklistická stezka Kamencovo jezero - Otvice - Jirkov - DS
- D4** - rozšíření technického zázemí letiště Pesvice - DL
- D5** - obnova historické cesty k samotě východně za Otvicemi - DS
- D6** - parkoviště u kulturního domu - DS
- D9** - rozšíření dopravních ploch - DS

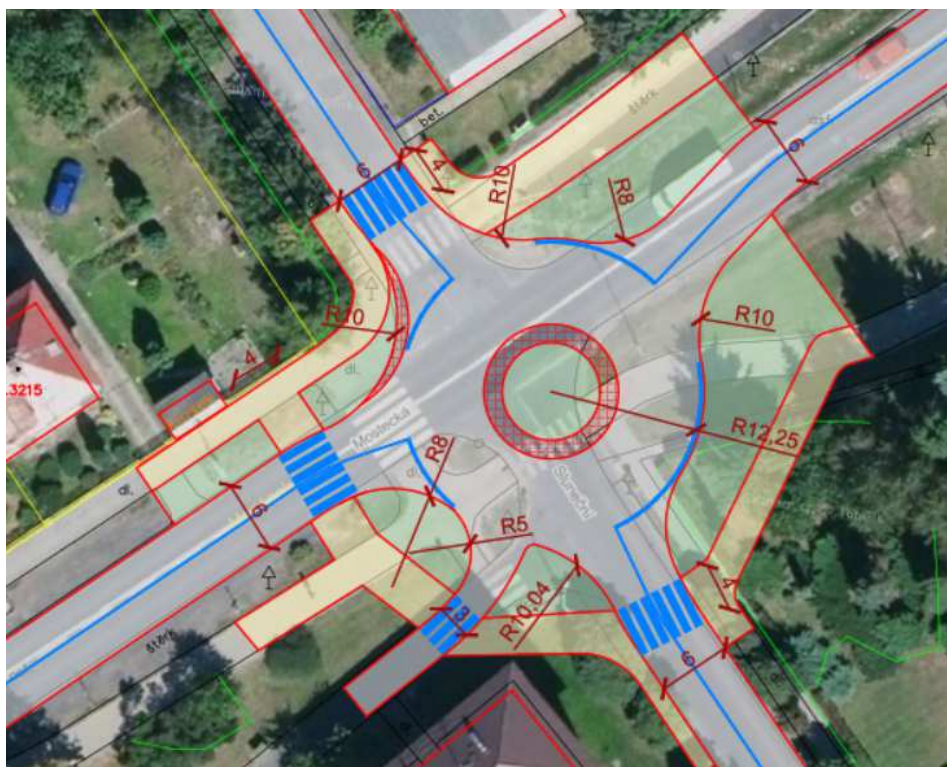
Následuje přehled dalších podkladů, námětů a studií, které byly studovány a hodnoceny pro potřeby dokumentace. Uvedené doporučujeme diskutovat, případně dále rozpracovat:

- Parkoviště Admirál, ulice Bezručova
- Parkoviště Za domem, ulice Beethovenova
- Parkovací plochy, ulice Blatenská
- Parkoviště, ulice Cihlářská
- Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku, aktualizace 2012
- Návrh zřízení obytné zóny, Dolní Vinohrady
- RD ulice Lipská, u kina OKA; parkoviště, zastávky MHD
- Parkoviště ulice Lužická
- Okružní křižovatka Mostecká-Sluneční

- Napojení u Globusu; dle ÚP
- Přestavba okružní křižovatky Palackého-Zborovská-Lipská-Školní
- Parkovací domy Březenecká, Hálkova, Holešická, Mostecká
- Parkovací politika Chomutov
- Rekonstrukce železniční stanice Chomutov
- Komunikační spojka Spořická-Beethovenova, Beethovenova-Pražská; dle ÚP
- Křižovatky řízené SSZ
- PD ulice Školní
- Obytná zóna Za Zborovskou
- Parkoviště Blatenská, u divadla
- Parkování Kamenný Vrch
- Přestavba OK Globus
- Sídliště Severka, návrh veřejných ploch 2017
- Ulice Šrobárova, parkování
- Sídliště Zadní Vinohrady, studie.

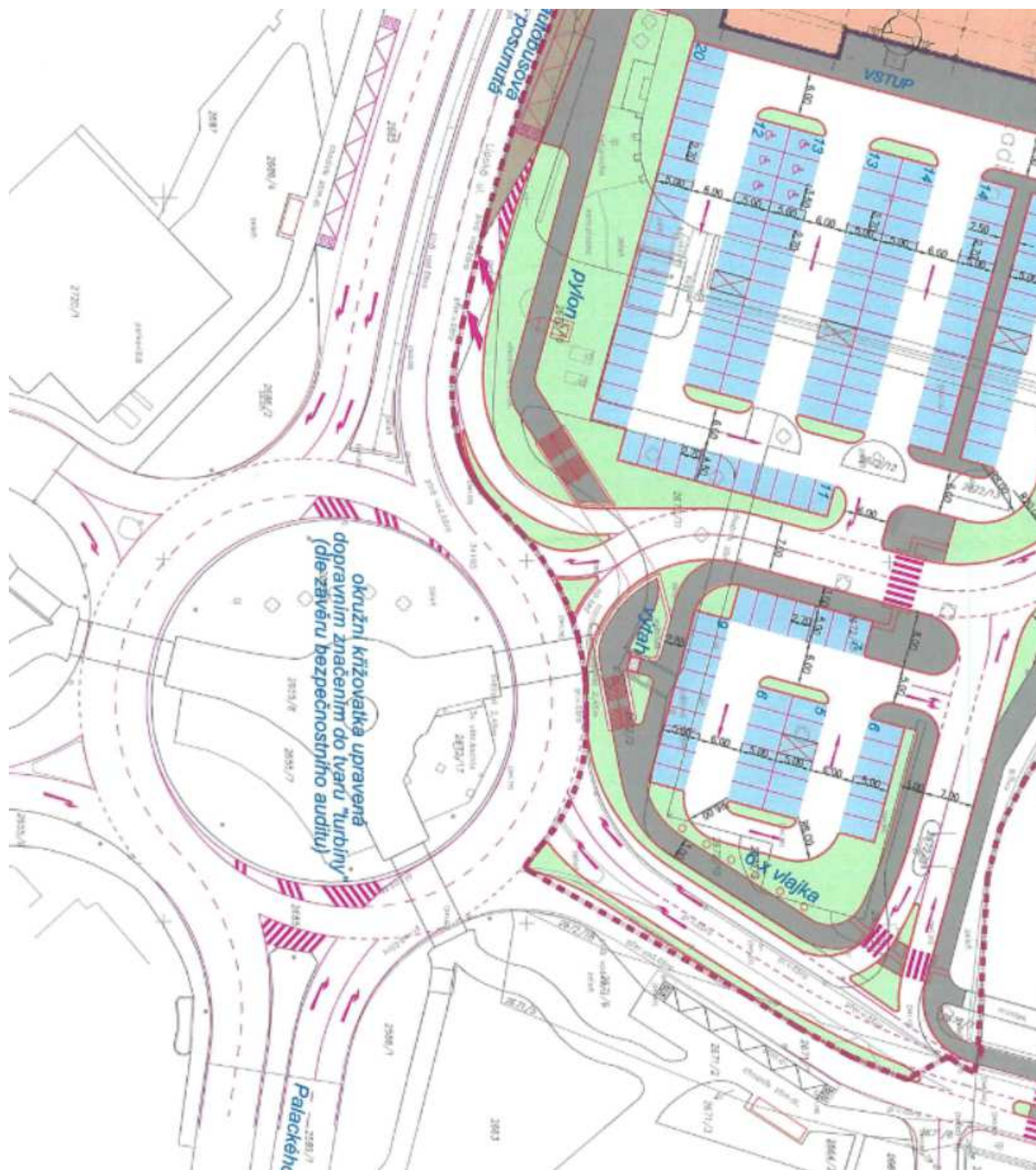
VYBRANÉ ZÁMĚRY

Okružní křižovatka Mostecká-Sluneční

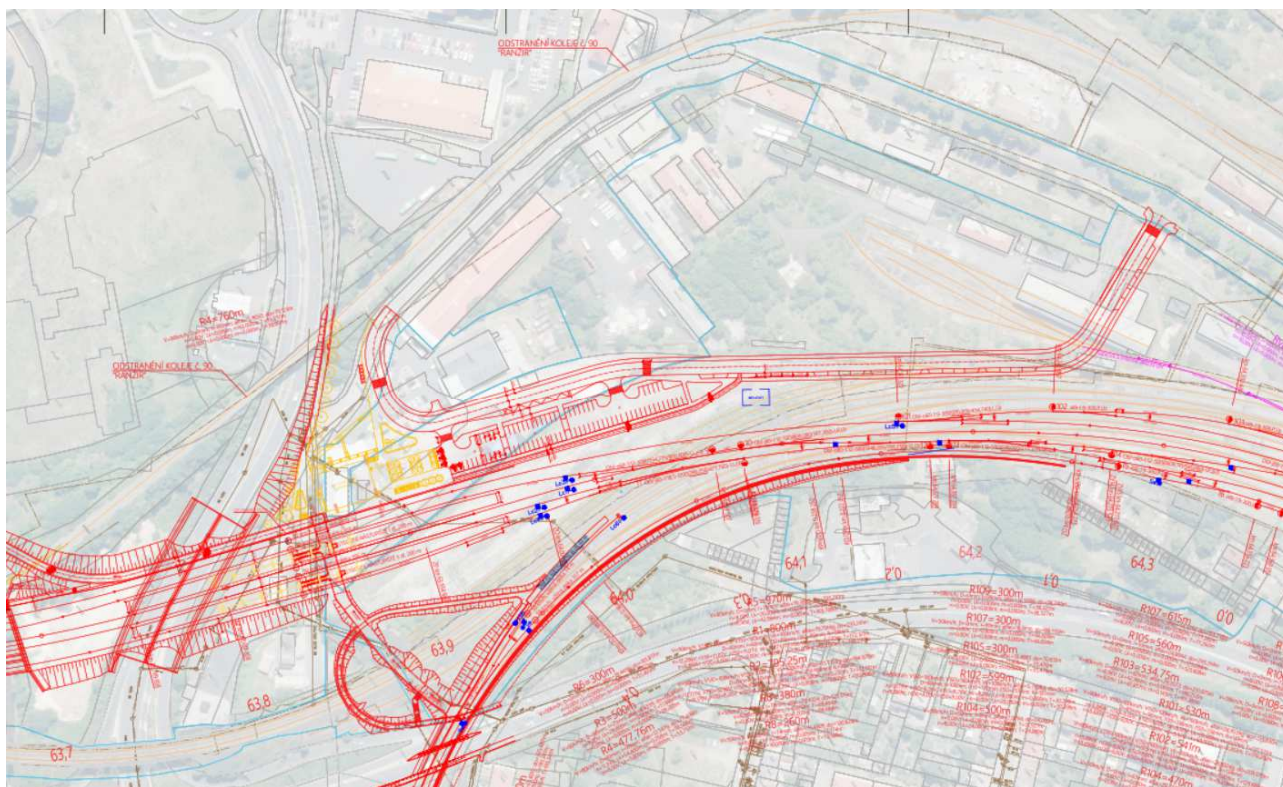




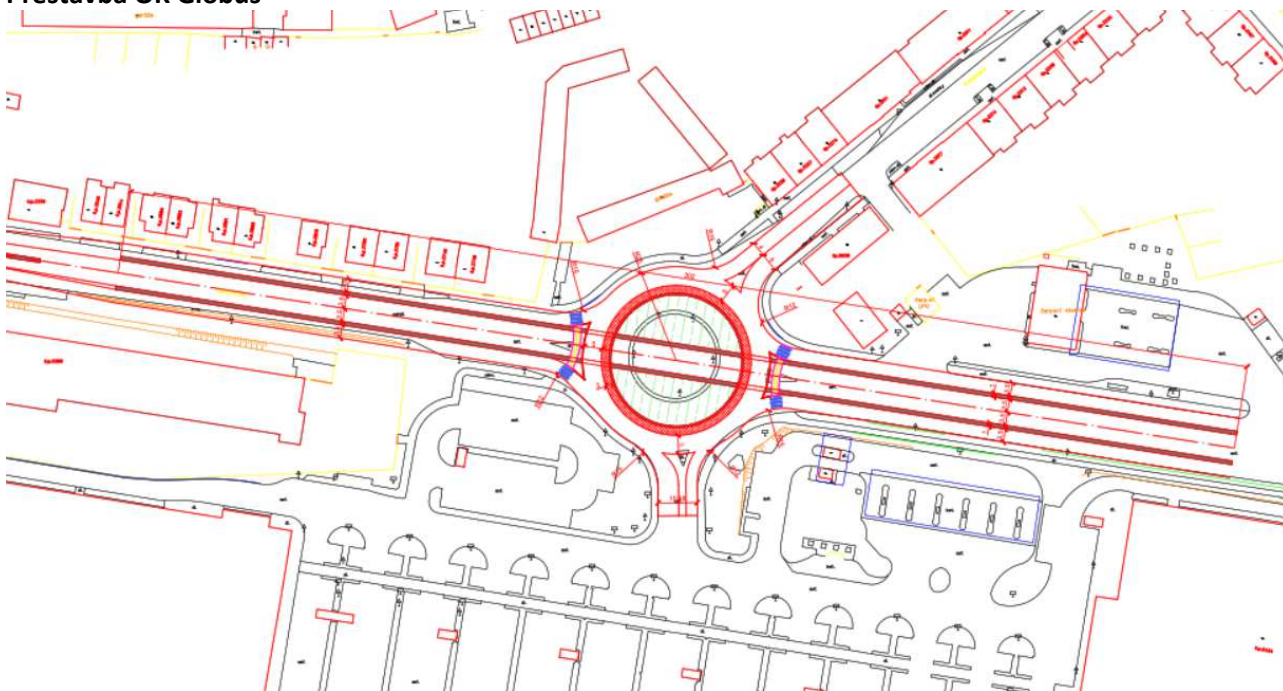
Přestavba okružní křižovatky Palackého-Zborovská-Lipská-Školní



Rekonstrukce železniční stanice Chomutov



Přestavba OK Globus



6.1.3 Návrh ZAKOS a zatřídění silnic

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



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

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

Na řešeném území měst Chomutov a Jirkov je základní komunikační systém tvořen komunikacemi funkční skupiny A, B a vybranými komunikacemi funkční skupiny C. Následující tabulka uvádí základní charakteristiky místních komunikací funkčních skupin A až C dle ČSN, další obrázek dokládá výhledový návrh základního komunikačního systému pro řešené území. Ve vztahu k předcházejícím kapitolám, týkající se Územních plánů dotčených měst a obcí, byly zapracovány všechny VPS, navíc došlo k doplnění záměru na homogenizaci, zkapacitnění a zvýšení bezpečnosti průtahu silnice I/13.

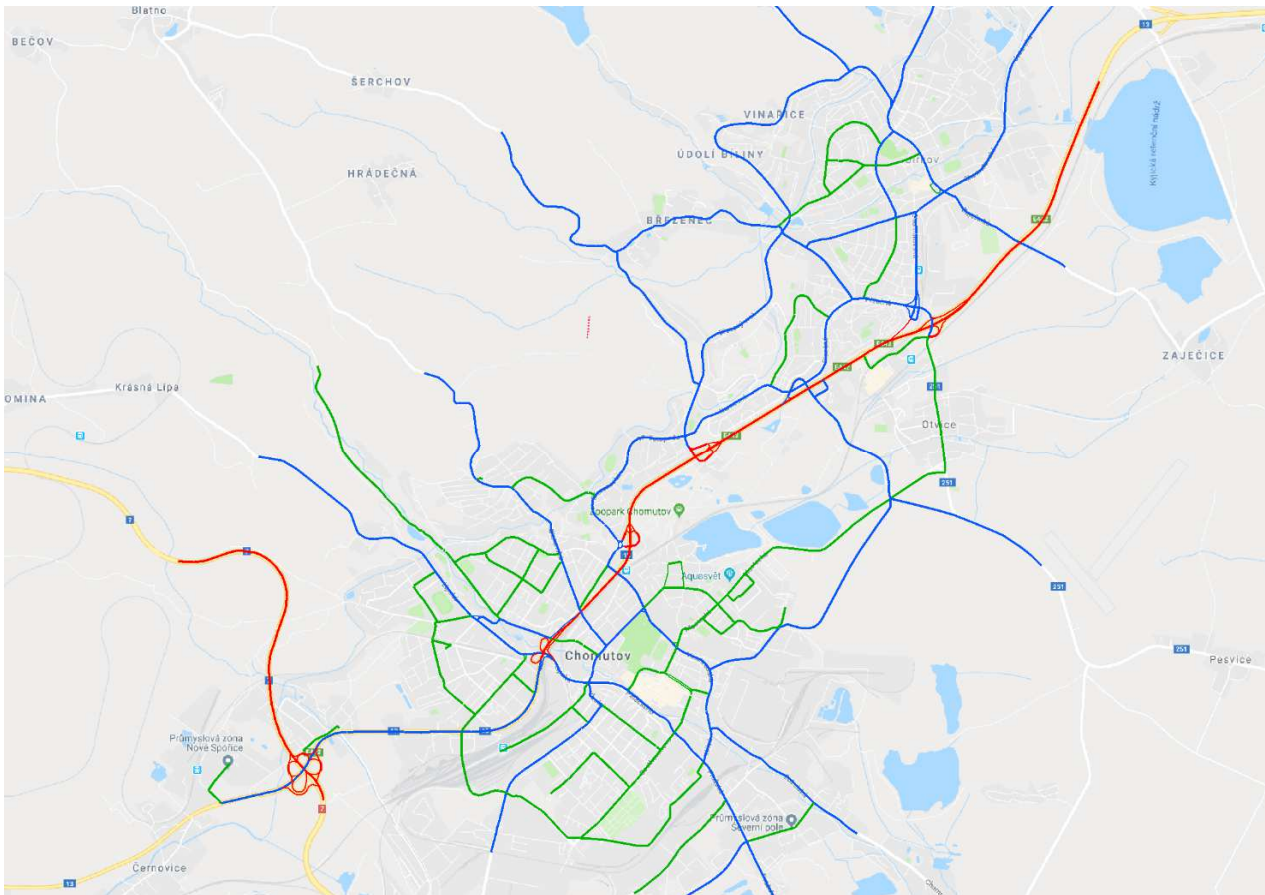
Tabulka 2 – Charakteristiky místních komunikací funkčních skupin A až C

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

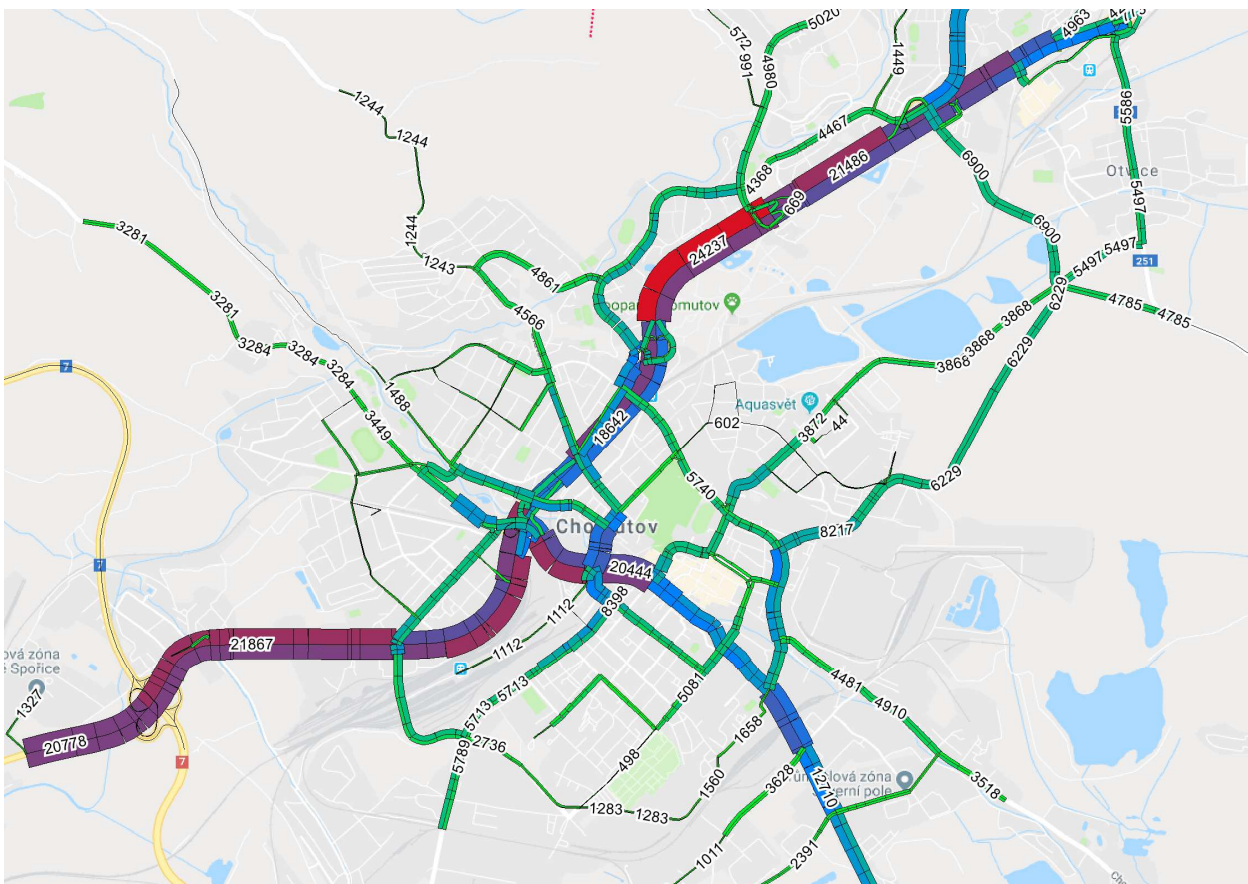
^{a)} Pro čtyř a vícepruhovou komunikaci pouze v odůvodněných případech, při rekonstrukcích a při dovolené rychlosti ≤ 50 km/h.
^{b)} Obtížné podmínky jsou takové, kde by použití návrhových prvků uvedených pro běžné podmínky vyžadovalo neúměrně zvýšené náklady (zemní práce, demolice atd.). Při aplikaci opatření pro regulaci rychlosti (viz 3.1.9) a opatření ve smyslu zvláštních předpisů ^{e)} se požadovaná návrhová rychlost nedodrží (může klesat na komunikacích funkční skupiny B a C pod hodnotu 40 km/h).
^{c)} Hodnoty v závorce platí pro přechodové úseky mezi dálnicemi (rychlostními silnicemi) a místní rychlostní komunikací (sběrnou komunikací). Navrhují se podle ČSN 73 6101.
^{d)} Vzdálenost křižovatek se měří od os křižujících/připojovaných komunikací. V odůvodněných případech a při rekonstrukcích může vzdálenost křižovatek klesnout pod uvedené hodnoty. Na komunikacích obslužných nižšího dopravního významu je vzdálenost křižovatek bez omezení. Podmínky křižovatek řeší ČSN 73 6102.
^{e)} Za předpokladu, že jsou dodrženy podmínky pro potřebné délky připojovacích a odbočovacích pruhů a pro směrové dopravní značení.
^{f)} Platí pro křižovatky úrovňové.
^{g)} Při vhodné organizaci dopravy se vzdálenost křižovatek může snížit až na 70 m.
^{h)} Jen fyzicky rozdělené.

Obrázek 20: Charakteristiky místních komunikací funkčních skupin A až C /zdroj: ČSN 736110

Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova



Obrázek 21: Návrh základního komunikačního systému (ZAKOS) měst Chomutov a Jirkov (podrobněji v příloze)



Obrázek 22: Výhledové dopravní zatížení IAD měst Chomutov a Jirkov, 1. část; [voz/24 hod], rok 2030

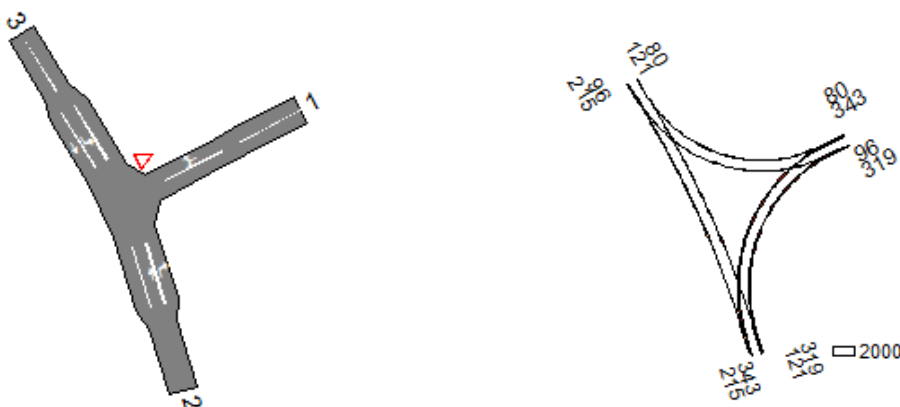
Tabulka A.1 – Orientační maximální kapacity různých typů úrovnových křižovatek

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

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

Tabulka 6: Orientační kapacity úrovnových křižovatek /zdroj: ČSN 736102

VINOHRADSKÁ-ALFONSE MUCHY, STYKOVÁ KŘIŽOVATKA; 13,2 TISÍC VOZIDEL/24 HODIN
 (obrázek dokládá odhad špičkové hodiny)



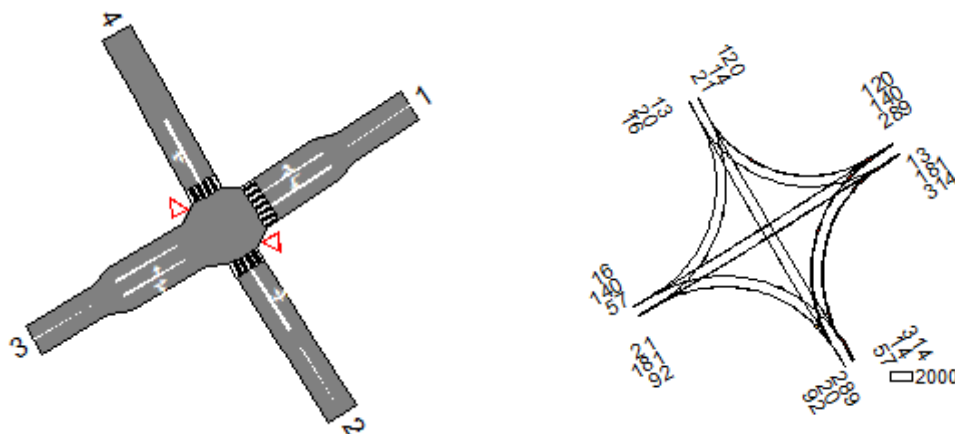
Vinohradská-Alfonse Muchy				Špič. hod.		Rok 2030		
Pohyb	Dopravní zatížení [voz]	Konfliktní intenzita [voz]	Kritická mezera [s]	Možná výkonnost [pvoz/h]	Skutečná výkonnost [pvoz/h]	Rezerva [pvoz]	Funkční úroveň	Střední zdržení [s]
V ₄	96	440	5,0	759	759	658	A	10
V ₇	343	592	6,0	485	440	80	E	>45
V ₉	80	281	4,5	1010	1010	926	A	10
SHA3	423				492	48	E	>45

Kvalita provozu ve funkční úrovni E se středním zdržením více než 45 s je dle ČSN charakterizována jako nestabilní, nicméně ještě vyhovující. Tato dopravní situace přísluší vjezdu ulice Alfonse Muchy. V kratších časových úsecích lze předpokládat překročení výkonnosti této křižovatky, což se pro výjezdové a návratové dopravní špičky připouští.



K10/ PÍSEČNÁ-SZ RAMPA I/13, PRŮSEČNÁ KŘIŽOVATKA; 14,4 TISÍC VOZIDEL/24 HODIN

(obrázek dokládá odhad špičkové hodiny)



K10/ Písečná-SZ rampa I/13				Špič. hod.		Rok 2030		
Pohyb	Dopravní zatížení [voz]	Konfliktní intenzita [voz]	Kritická mezera [s]	Možná výkonnost [pvoz/h]	Skutečná výkonnost [pvoz/h]	Rezerva [pvoz]	Funkční úroveň	Střední zdržení [s]
V ₁	21	260	5,0	926	926	904	A	10
V ₄	289	273	5,0	914	914	610	A	10
V ₇	57	833	6,0	349	237	177	C	30
V ₈	14	797	5,5	429	305	290	B	20
V ₉	314	227	5,0	957	957	627	A	10
V ₁₀	13	1111	6,0	235	116	102	D	45
V ₁₁	20	783	5,5	437	311	290	B	20
V ₁₂	16	200	5,0	983	983	966	A	10
SHA3	385				626	221	B	20
SHB3	49				253	201	B	20

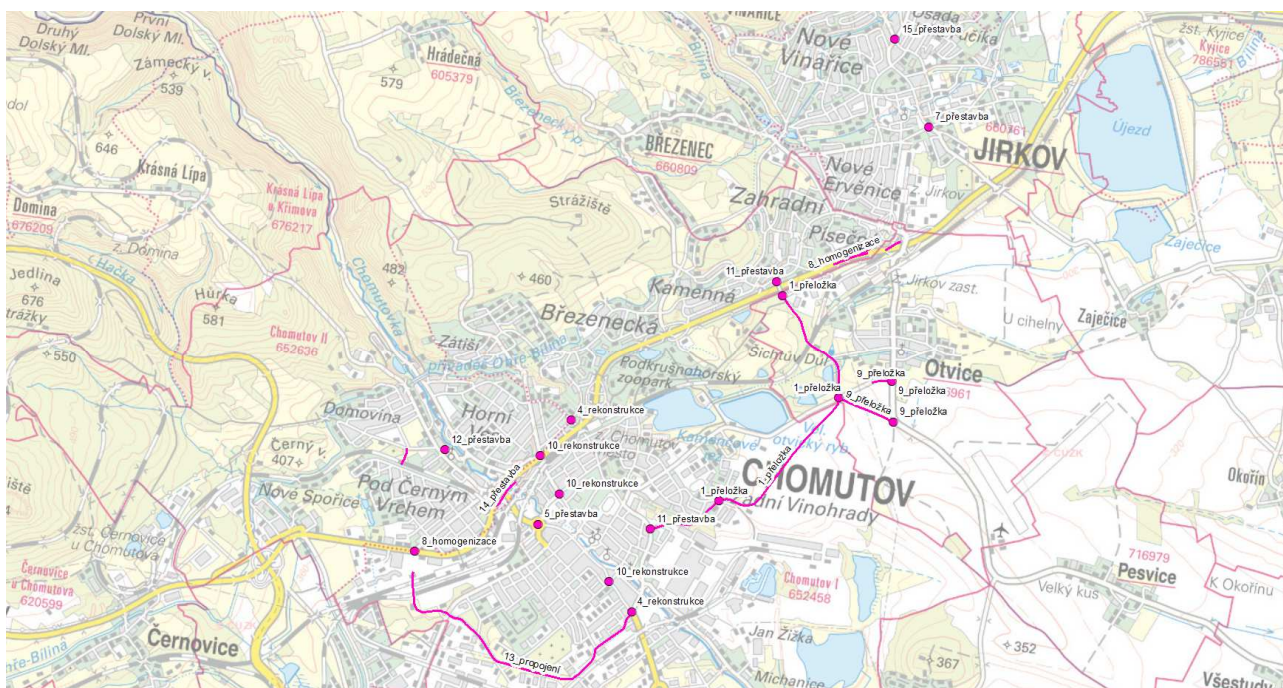
Kvalita provozu ve funkční úrovni D se středním zdržením do 45 s je dle ČSN charakterizována jako dostatečná, jedná se o stabilní stav s vysokými ztrátami. V kratších časových úsecích lze předpokládat dopravní situaci blízko výkonnosti se středním zdržením více než 45 s a nestabilním provozem.

6.2 PŘEHLED OPATŘENÍ A NÁVRH ETAPIZACE DOSTAVBY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Navrhovanými stavbami je dotvářen základní komunikační systém v zájmovém území měst Chomutov a Jirkov, případně je doplněn o další obslužné komunikace s cílem homogenizace tras a zvýšení bezpečnosti. Přestavba křižovatek na ZAKOS je přednostně motivována zvýšením bezpečnosti dopravy a záměrem na upřednostnění vozidel MHD. Etapizace dostavby komunikační sítě je provedena pro časové horizonty do roku 2023 a 2030.

Číslo	Název	Horizont	Poznámka
	Chomutov		
1	Přeložka silnice III/00732 (Nová komunikace u města Chomutova)	v realizaci	SIII/MK
2	Homogenizace, zvýšení bezpečnosti a výkonnosti průtahu silnice I/13; studie	2023	SI
3	Propojení silnice I/13 a III/2256 (VMO-úsek pod tratí); studie	2023	MK
4	Rekonstrukce SSZ na křižovatkách, I. etapa; Moravská-Cihlářská, Pražská-Křivá	2023	město
5	Přestavba křižovatky Palackého-Lipská-Zborovská-Školní; bezpečnost, územní rozvoj	2023	SI/SIII/MK
6	Komunikační propojení ulic E. Krásnohorské a Krušnohorská, včetně přejezdu	2023	MK
	Jirkov		
7	Přestavba křižovatky Palackého-Zaječická; bezpečnost, výkonnost (SSZ)	2023	SIII/MK
	Chomutov		
8	Homogenizace, zvýšení bezpečnosti a výkonnosti průtahu silnice I/13	2030	SI
9	Přeložka silnice II/251 a další v obci Otvice (VPS D1, D2)	2030	SII/MK
10	Rekonstrukce SSZ na křižovatkách, 2. etapa; Pražská-Riegrova, Moravská-Blatenská	2030	město
11	Přestavba křižovatek v souvislosti s přeložkou silnice III/00732	2030	SIII/MK
12	Přestavba křižovatek Lipská-Kostelní-Elišky Krásnohorské-Kmochova na okružní	2030	SIII/MK
13	Propojení silnice III/2256 a MK Beethovenova (VMO-úsek u hřbitova)	2030	MK
14	Sjízdňá rampa ze silnice I/13 na ulici Bezručova	2030	SI
	Jirkov		
15	Přestavba křižovatky Jiráskova-Červenohrádecká, bezpečnost	2030	SIII/MK

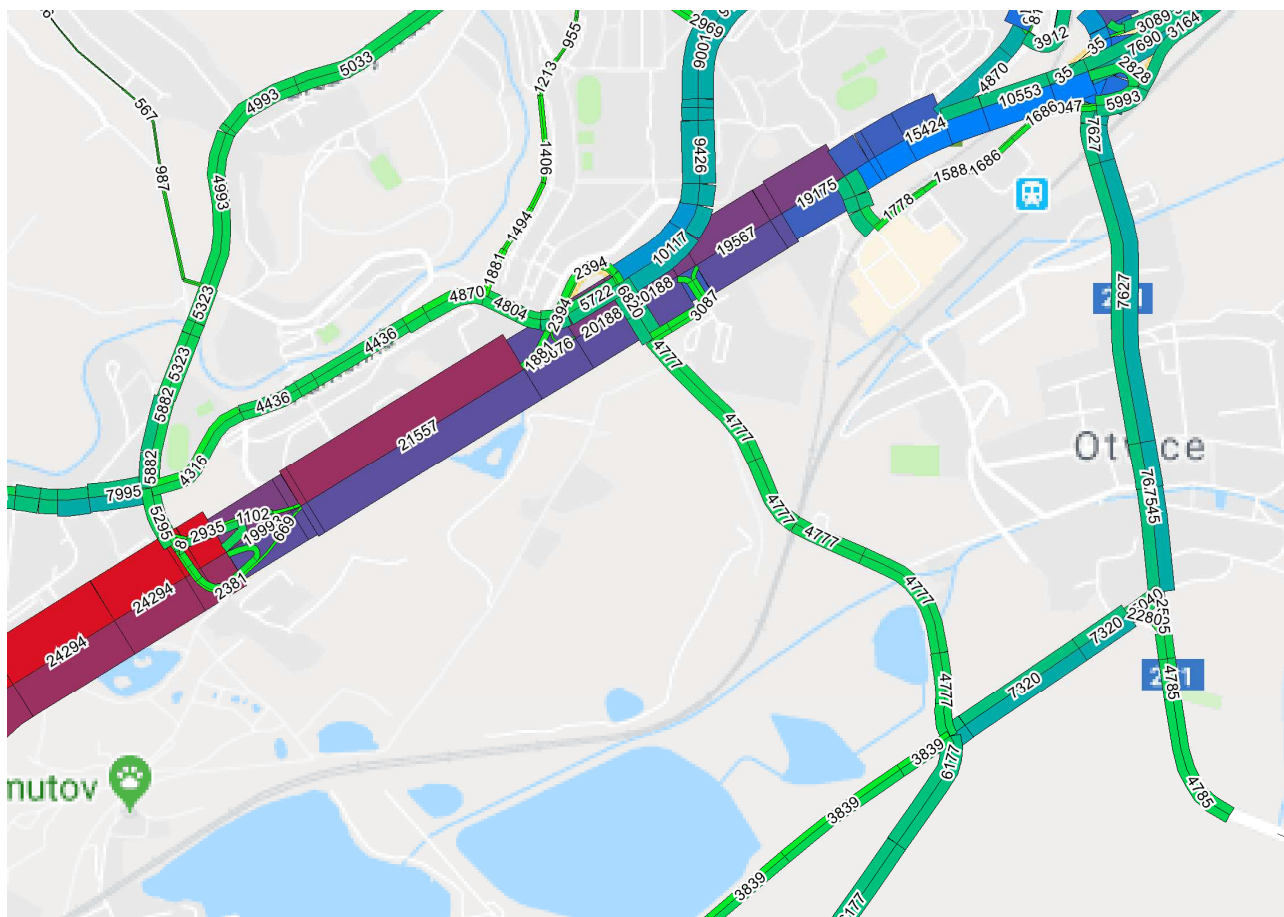
Tabulka 7: PUMM měst Chomutov a Jirkov, navrhované stavby a opatření IAD do roku 2023, resp. roku 2030



Obrázek 24: Přehled opatření IAD na komunikacích ZAKOS měst Chomutov a Jirkov (podrobněji v příloze)

AD 1) PŘELOŽKA SILNICE III/00732 (NOVÁ KOMUNIKACE U MĚSTA CHOMUTOVA)

V současné době stavba v realizaci, která zahrnuje nové komunikační úseky na území města Chomutova a obce Otvice. Přeložka nahrazuje stávající trasu v ulici Mostecká, která prochází v převážné míře zastavěným a rekreačním územím, převažující průjezdná doprava zahrnuje zhruba 3,9 % dopravy nákladní, včetně autobusů. Nová trasa propojuje křižovatku Vinohradská-Alfonse Muchy s křižovatkou Písečná-SZ rampa I/13 mimo zastavěná území. Značným rizikem 7,6 tisíc vozidel/24 hodin. Z uvedeného je zřejmé, že dopravní záměry dle ÚP Otvice (VPS D1, D2; bod 9 uvedených opatření) by měly být realizovány v co nejkratším možném období. Výhledově rovněž doporučujeme sledovat přestavbu křižovatek, bod 11 uvedených opatření.



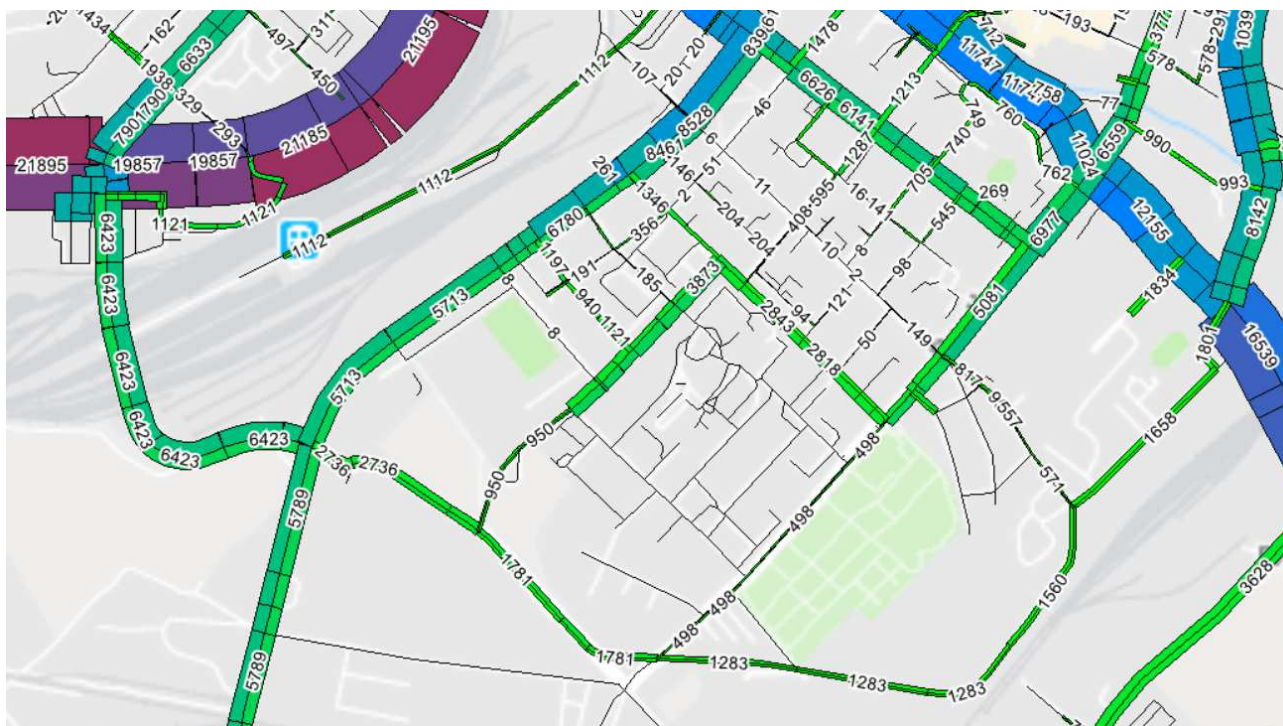
Obrázek 25: Kartogram dopravního zatížení, přeložka silnice III/00732; model dopravy, výhled roku 2030

AD 2) HOMOGENIZACE, ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A VÝKONNOSTI PRŮTAHU SILNICE I/13; STUDIE

Předmětem opatření je studijní řešení rozhodujících rizik průtahu silnice I/13 (E 442), která znehodnocují kvalitu provozu a zvyšují pravděpodobnost vzniku dopravních kolizí. Mezi rozhodující rizika patří nedostatečná výkonnost křižovatky Černovická-Kadaňská se stávajícím zatížením kolem 35,2 tisíc vozidel/24 hodin, nehomogenita průtahu v rámci okružní křižovatky I/13, obchodní zóna Otvice a navazujících úseků a zcela nevyhovující připojení ulice Chomutovská a SZ rampy MÚK silnic I/13-II/251. Zmíněná rizika a další omezení v podobě jednopruhových úseku degradují dopravní funkci tzv. Podkrušnohorské magistrály. Na základě modelových analýz se průměrná jízdní rychlost zvyšuje o zhruba 6,8 %, úspora času pak vychází kolem 6,4 %. Pokud by došlo k odstranění uvedených nedostatků, odhadujeme přínos ve společenských nákladech/externalitách nejméně v rozmezí 1,9-2,8 mil. Kč/rok. V případě křižovatky Černovická-Kadaňská se kloníme k řešení ve formě krátkého dvoupruhového podjezdu.

AD 3) PROPOJENÍ SILNICE I/13 A III/2256 (VMO-ÚSEK POD TRATÍ); STUDIE

Jedná se o studijní územně technické a ekonomické prověření úseku tzv. vnitřní městský okruh (úsek pod tratí), který propojuje průtah silnice I/13, ulice Černovická v lokalitě OC Globus se silnicí III/2256, ulice Spořická do stávající stykové křižovatky. Vnitřní městský okruh předpokládá další pokračování komunikace směrem do ulic Beethovenova, Na Moráni a Dolní, s možným propojením do ulice Edisonova. Na základě dopravního modelu odhadujeme výhledové zatížení v roce 2030 kolem 6,4 tisíc vozidel/24 hodin, přičemž převažují dopravní vazby do oblasti OC Globus. Opatření v podobě studie je vyvolána zejména technicky a finančně náročným úsekem VMO.



Obrázek 26: VPS Vnitřní městský okruh; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030

AD 4) REKONSTRUKCE SSZ NA KŘIŽOVATKÁCH, I. ETAPA; MORAVSKÁ-CIHLÁŘSKÁ, PRAŽSKÁ-KŘIVÁ

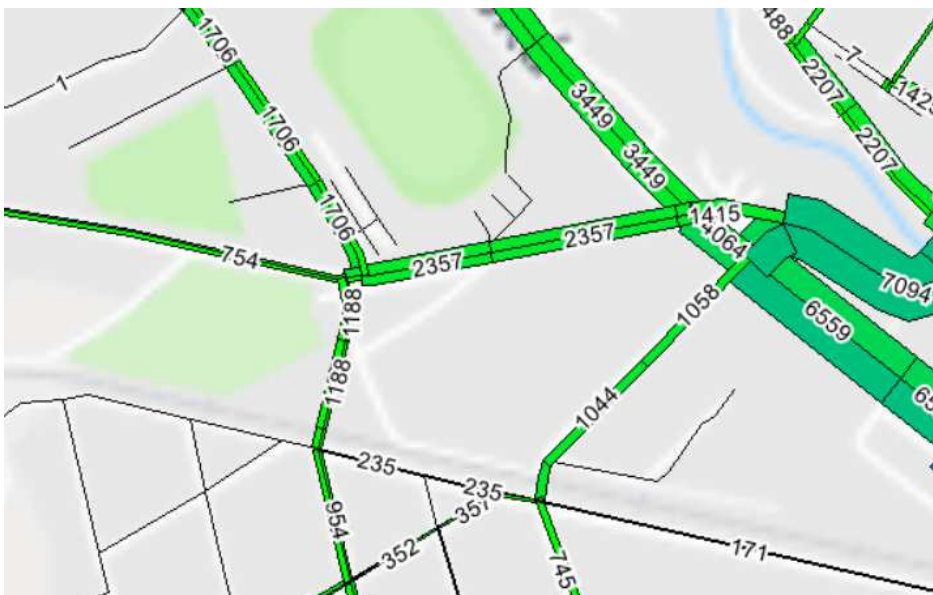
V rámci modernizace systému řízení dopravy a zvýšení kvality MHD se předpokládá přestavba křižovatek Moravská-Cihlářská a Pražská-Křivá. Modernizace SSZ předpokládá uplatnění dynamického řízení dopravy společně s upřednostněním vozidel MHD v dopravním proudu. Doporučujeme vybavení k detekci vozidel jako důležitého zdroje dat k optimalizaci řízení provozu a sledování vývoje dopravy. Součástí dopravního řešení mohou být krátké vyhrazené jízdní pruhy pro vozidla MHD nebo tzv. „světelné závory“ v rámci zastávek MHD. Nezbytným předpokladem je modernizace dispečerského systému řízení MHD, včetně vybavení vozidel potřebnou technologií.

AD 5) PŘESTAVBA KŘIŽOVATKY PALACKÉHO-LIPSKÁ-ZBOROVSKÁ-ŠKOLNÍ; BEZPEČNOST, ÚZEMNÍ ROZVOJ

Záměrem opatření je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, případně reakce na potenciální urbanistický rozvoj v navazujícím území v intencích ÚP. V případě snížení nehodovosti má studijní záměr na přestavbu dvoupruhové okružní křižovatky ve formě spirály opodstatnění. Řešení doporučujeme doplnit o vyhrazené jízdní pruhy pro vozidla MHD v ulicích Palackého a Zborovská. Upozorňujeme, že výhledová intenzita dopravy pro rok 2030 v úrovni 38,9 tisíc vozidel/24 hodin nenabízí, z hlediska kapacity křižovatky, žádný velký prostor pro zmíněný urbanistický rozvoj v území. Z tohoto důvodu jakýkoli rozvojový záměr by měl být doprovázen kapacitní analýzou tohoto uzlu.

AD 6) KOMUNIKAČNÍ PROPOJENÍ ULIC E. KRÁSNOHORSKÉ A KRUŠNOHORSKÁ, VČETNĚ PŘEJEZDU

Komunikační propojení ulic Elišky Krásnohorské a Krušnohorská nabízí lokální doplnění komunikačního skeletu a zlepšení dopravní situace v oblastech Černý Vrch, Pod Černým Vrchem a Domovina. Komunikační lze považovat za „návrátovou“ k ulici Kmochova. Předpokládané dopravní zatížení vychází kolem 1,2 tisíc vozidel/24 hodin pro výhledový rok 2030.



Obrázek 27: VPS Komunikační propojení ulic Elišky Krásnohorské a Krušnohorská, včetně přejezdu; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030

AD 7) PŘESTAVBA KŘIŽOVATKY PALACKÉHO-ZAJEČICKÁ; BEZPEČNOST, VÝKONNOST (SSZ)

Dle kapacitních propočtů, v rámci analytické části, předpokládáme, že předmětná křižovatka bude blízko své výkonnosti také ve výhledovém roce 2030. Vzhledem ke stávajícímu dopravnímu uspořádání křižovatky a záměru na výstavbu dopravního terminálu Jirkov v ulici Chomutovská, doporučujeme zvýšit bezpečnost i výkonnost přestavbou na křižovatku řízenou světelným signalizačním zařízením, dalšího zlepšení dopravní situace lze dosáhnout doplněním samostatného jízdního pruhu pro levé odbočení z ulice Palackého do ulice Zaječická. V případě celkové urbanistické přestavby území stávajícího AN Jirkov nelze zcela vyloučit jinou formu řešení křižovatky. Následující propočet dokládá funkčnost křižovatky se SSZ. V souvislosti se zvýšeným výskytem vozidel VHD doporučujeme křižovatku rovněž vybavit technologií umožňující jejich preferenci.

Křižovatka: Jirkov K12, Palackého-Zaječická; výhled 2030

Intenzita: odpolední špičková hodina

Stav řízení: 3 fáze

Délka cyklu: 60 s

Vjezd	Intenzita			Sat. tok	Zele-ná s	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		pv/h	%	s/voz	voz/h	m	m	
Palackého1<^>	581	31	603	1900	26	855	29	16,5	421	33		A
Palackého2<^>	215	19	228	1800	10	330	31	31,6	181	19		B
Zaječická1<^>	91	2	92	1200	6	140	34	45,0	78	8		C
Zaječická2>	341	22	356	1650	26	743	52	12,4	215	20		A
Zaječická2<^>	95	4	98	1200	6	140	30	49,9	82	9		C

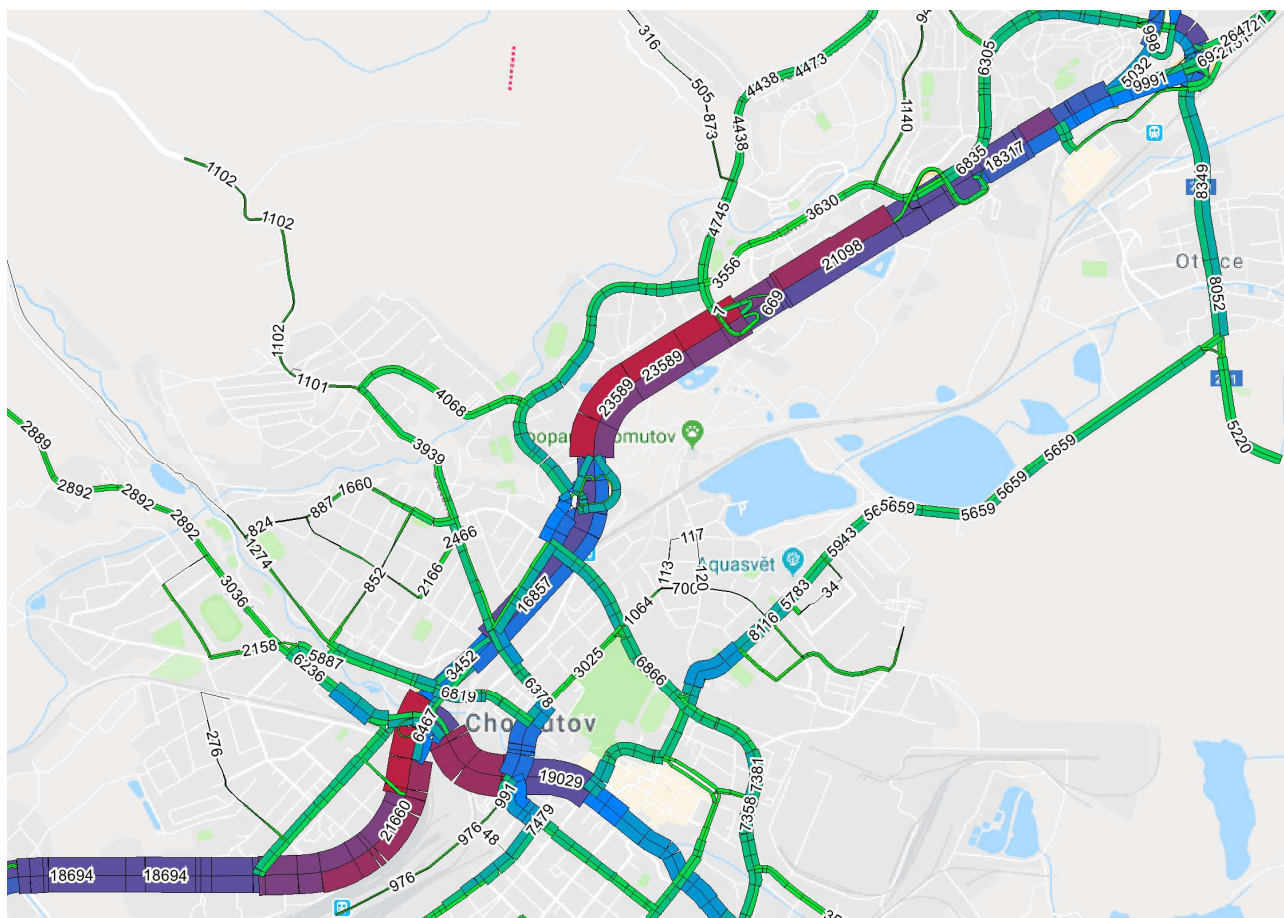
Poznámka: ¹ průměrná délka fronty na začátku zelené, ² délka fronty na konci posuzované hodiny při nedostatku kapacity

Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky C

Výsledná úroveň kvality dopravy „D“ pro vjezd ulice Zaječická od hřbitova představuje, dle ČSN, uspokojivou kvalitu provozu se středním zdržením ≤ 50 s. Nejmenší rezerva na úrovni 29 % dává prostor pro dynamické řešení provozu s upřednostněním vozidel MHD v dopravním proudu.

AD 8) HOMOGENIZACE, ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A VÝKONNOSTI PRŮTAHU SILNICE I/13

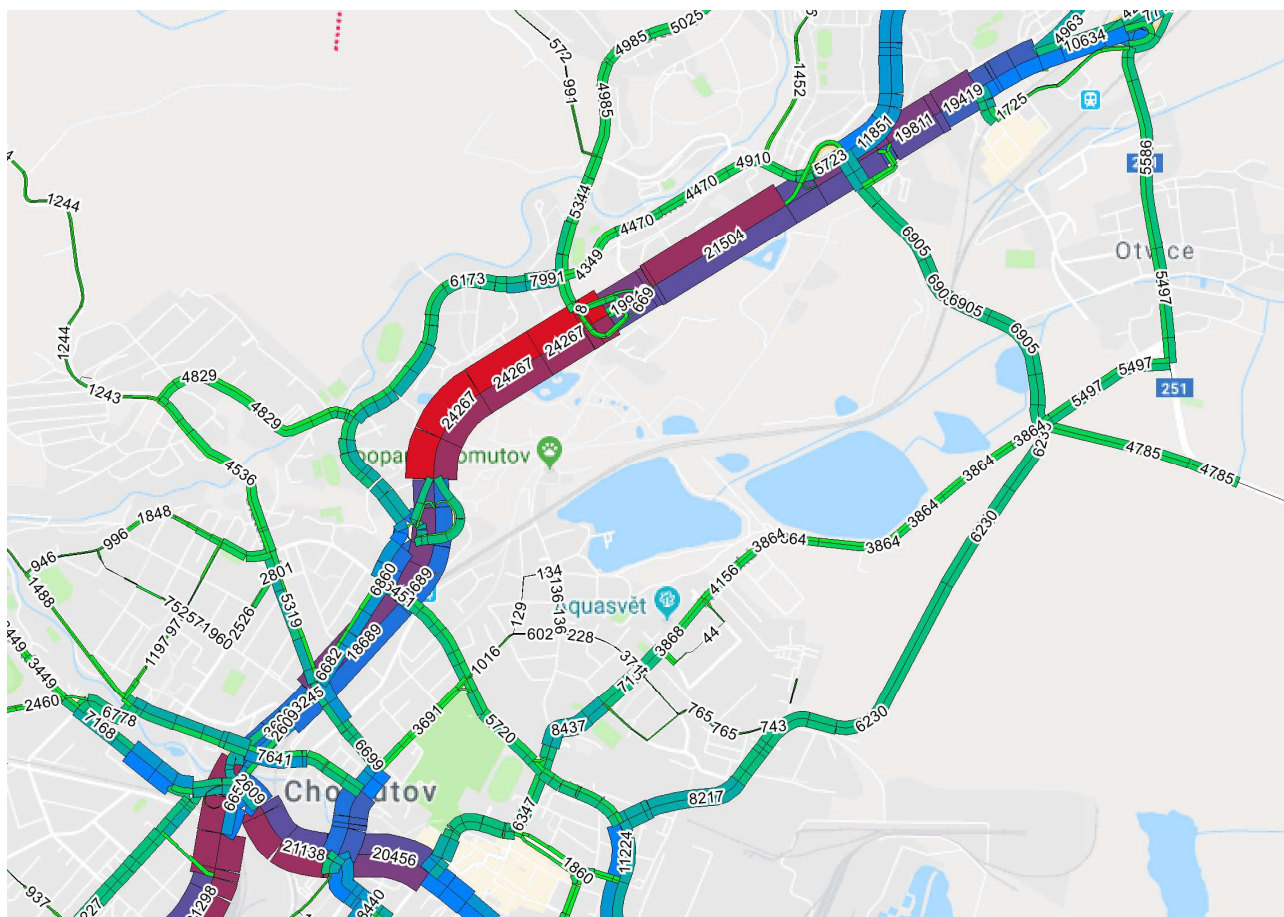
Popsáno v bodě Ad 2). Homogenizace, zvýšení bezpečnost odstraněním rizik přispěje ke snížení nehodovosti a snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí. Předpokládaná intenzita dopravy vychází přibližně v rozmezí 12,3-23,6 tisíc vozidel za 24 hodin pro výchozí rok 2018/2019. Výhledové dopravní zatížení bude odrážet infrastrukturní rozvoj v zájmovém území.



Obrázek 28: Dopravní zatížení na průtahu silnice I/13; dopravní model, vozidla za 24 hodin, výchozí stav roku 2018/2019

AD 9) PŘELOŽKA SILNICE II/251 A DALŠÍ V OBCI OTVICE (VPS D1, D2)

Předmětná opatření, přeložka silnice II/251 a další změny provozu, představují kompletaci cílového stavu dle ÚP Otvice, která mají za cíl další snížení průjezdné dopravy obcí Otvice. Změny dopravního zatížení jsou zřejmé z následujícího obrázku, v trase přeložky silnice III/00732 (bod 1 uvedených opatření) předpokládáme intenzitu dopravy kolem 6,2-8,2 tisíc vozidel/24 hodin, odhad dopravního zatížení v obci Otvice vychází kolem 5,6 tisíc vozidel/24 hodin pro výhled roku 2030, což znamená pokles oproti původní intenzitě dopravy o přibližně 27 %.



Obrázek 29: Kartogram dopravního zatížení, přeložka silnice III/00732 a přeložka silnice II/251; model dopravy, výhled roku 2030

AD 10) REKONSTRUKCE SSZ NA KŘIŽOVATKÁCH, 2. ETAPA; PRAŽSKÁ-RIEGROVA, MORAVSKÁ-BLATENSKÁ

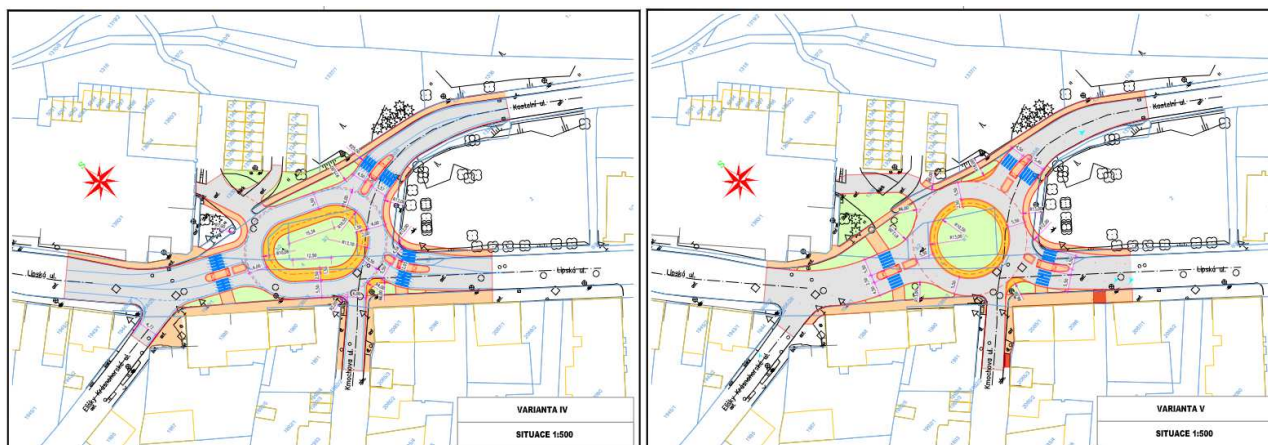
Druhá fáze modernizace systému řízení dopravy a zvýšení kvality MHD představuje přestavbu křižovatek Pražská-Riegrova a Moravská-Blatenská, případně i Zborovská-Blatenská. Také v tomto případě modernizace SSZ předpokládá uplatnění dynamického řízení dopravy společně s upřednostněním vozidel MHD v dopravním proudu. Doporučujeme vybavení k detekci vozidel jako důležitého zdroje dat k optimalizaci řízení provozu a sledování vývoje dopravy. Součástí dopravního řešení mohou být krátké vyhrazené jízdní pruhy pro vozidla MHD nebo tzv. „světelné závory“ v rámci zastávek MHD. Nezbytným předpokladem je modernizace dispečerského systému řízení MHD, včetně vybavení vozidel potřebnou technologií.

AD 11) PŘESTAVBA KŘIŽOVATEK V SOUVISLOSTI S PŘELOŽKOU SILNICE III/00732

Opatření představují možnou přestavbu dvou křižovatek v souvislosti s realizací přeložky silnice III/00732. Předně se jedná o křižovatku ulic Vinohradská-Alfonse Muchy, kde stávající dopravní zatížení se zvyšuje o zhruba 42 % na úroveň 13,2 tisíc vozidel/24 hodin pro výhledový rok 2030. Na základě analýzy výkonnosti vychází kvalita provozu pro vjezd ulice Alfonse Muchy na úrovni „E“, v kratších časových obdobích dojde pravděpodobně k překročení výkonnosti. Nabízí se přestavba na křižovatku okružní nebo na křižovatku řízenou světelně signalizačním zařízením (SSZ). Druhým uzlem je křižovatka ulic Písečná-SZ rampa I/13, zde se zvyšuje intenzita dopravy o přibližně 67 % na úroveň 14,4 tisíc vozidel/24 hodin pro výhledový rok 2030. Analýza výkonnosti předpokládá kvalitu provozu na úrovni „D“, v kratších časových obdobích bude křižovatka fungovat blízko výkonnosti. Zde doporučujeme, s ohledem na prostor křižovatky a značný provoz vozidel MHD, přestavbu na křižovatku řízenou SSZ, případně s doplněním řadících jízdních pruhů na vjezdu SZ rampy I/13. V obou případech bude rozhodující faktická změna dopravního zatížení po zprovoznění přeložky silnice III/00732. V souvislosti s výskytem vozidel MHD doporučujeme křižovatku rovněž vybavit technologií umožňující jejich preferenci.

AD 12) PŘESTAVBA KŘIŽOVATEK LIPSKÁ-KOSTELNÍ-ELIŠKY KRÁSNOHORSKÉ-KMOCHOVA NA OKRUŽNÍ

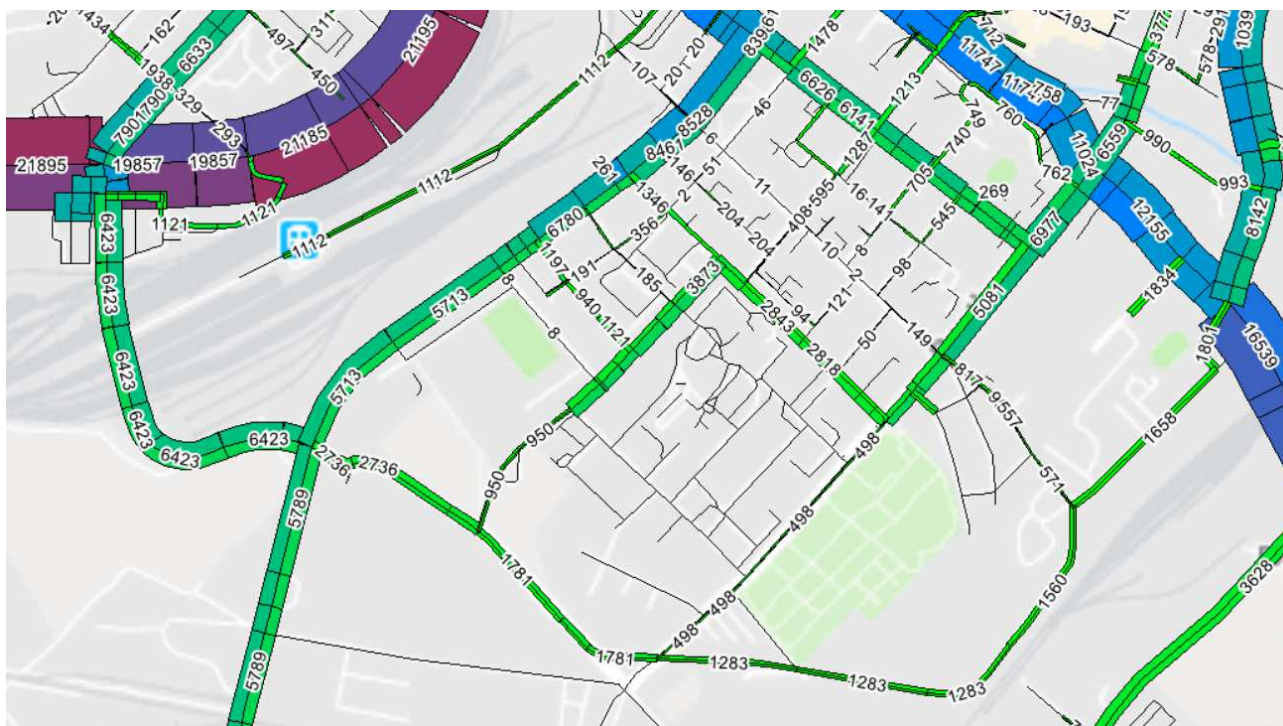
Opatření představují v zásadě přestavbu dvou průsečných křižovatek na ulici Lipská, s ulicemi Kostelní, Kmochova a s ulicemi Kostelní, Elišky Krásnohorské, které jsou v těsném sousedství. Vzdálenost uvedené dvojice křižovatek je kolem 65 m, což nespĺňuje minimální vzdálenost křižovatek pro komunikace funkční skupiny B, sběrné, která činí 70 m. Záměrem je řešit tento uzel formou okružní křižovatky s cílem zvýšení dopravní bezpečnosti a přehlednosti. Předpokládáme výhledové dopravní zatížení na úrovni 12 tisíc vozidel/24 hodin. Následují varianty možné přestavby křižovatek, upozorňujeme na přetrvávající nedostatečnou vzdálenost křižovatek. Z navrhovaných variant se jako vhodnější jeví varianta V, kde by bylo možné vytvořit prostor pro odbočování vlevo z ulice Lipská do ulice E. Krásnohorské.



Obrázek 30: Varianty možné přestavby křižovatek na ulici Lipská

AD 13) PROPOJENÍ SILNICE III/2256 A MK BEETHOVENOVA (VMO-ÚSEK U HŘBITOVA)

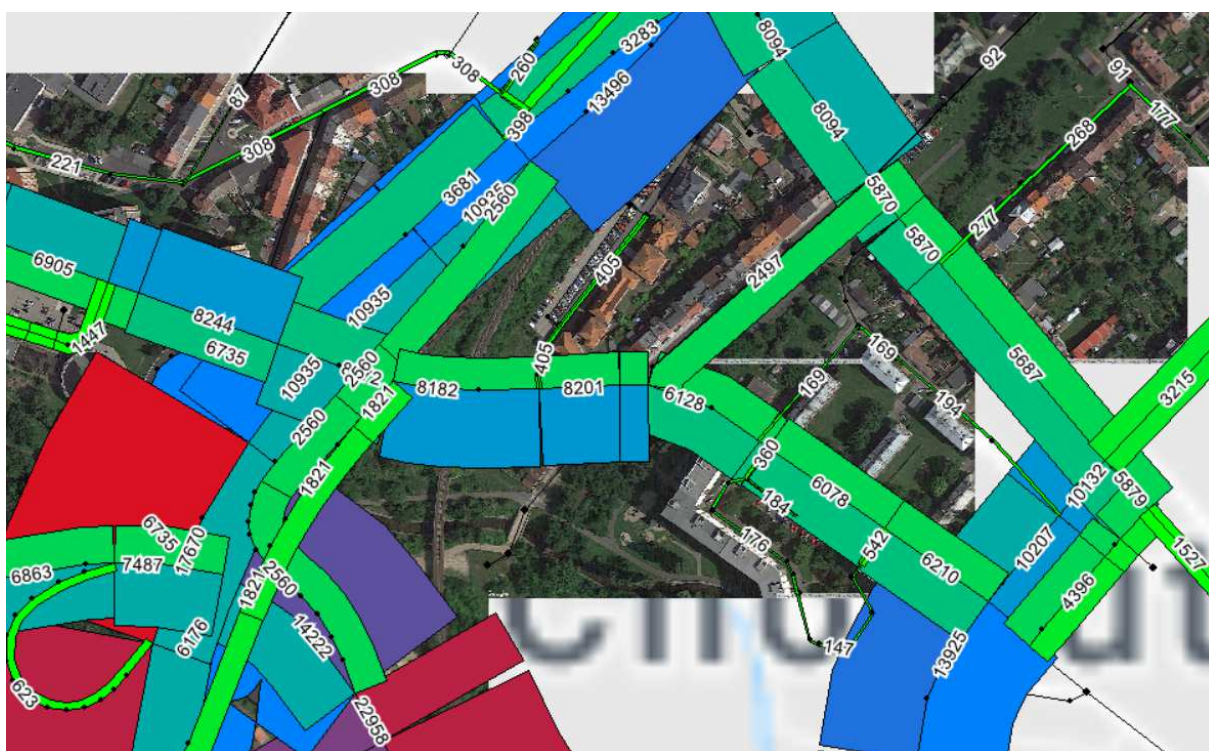
Pokračování trasy vnitřního městského okruhu (VMO), která navazuje na komunikační propojení silnic I/13 Černovická a III/2256 Spořická (bod 3 přehledu opatření). Trasa představuje rekonstrukci stávající MK Spořická, nové komunikační propojení, včetně křižovatky mezi ulicemi Beethovenova a Na Moráni, kolem Židovského hřbitova Chomutov. Součástí vnitřního městského okruhu je rovněž rekonstrukce úseku MK Dolní se zapojením do křižovatky Pražská-Křivá-Dolní a propojení do ulice Edisonova, směrem k nemocnici. Z doloženého odhadu dopravního zatížení je patrná nízká intenzita dopravy na úrovni 1,3-2,7 tisíc vozidel/24 hodin pro výhledový rok 2030, přičemž diskutabilní může být propojení do ulice Na Moráni. Rozhodující pro toto opatření bude dopravně technická a ekonomická analýza úseku VMO pod tratí, případně potenciál průmyslového rozvoje v oblasti MK Spořická a Na Moráni.



Obrázek 31: VPS Vnitřní městský okruh; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030

AD 14) SJÍZDNÁ RAMP A ZE SILNICE I/13 NA ULICI BEZRUČOVA

V rámci přesunu železniční stanice dráha opouští stávající železniční most, který by mohl být využit k vytvoření nového sjezdu ve směru od Karlových Varů do ul. Bezručova. Intenzita dopravy na sjezdu je odhadována na zhruba 1,8 tis. vozidel/24 hodin, zatížení křižovatky s ulicí Bezručova pak kolem 9,1 tis. vozidel/24 hodin pro výchozí období roku 2018/2019. Záměr přináší snížení dopravního zatížení zejména v ulicích Kadaňská, Lipská, Kostelní, Zborovská, Blatenská a naopak zvýšení dopravního zatížení zejména na průtahu I/13 a v ulicích Bezručova, Škroupova, Husova. Celkově lze záměr hodnotit jako přínosný, v dotčeném území se výrazně snižuje dopravní výkon, větším rizikem je zvýšení intenzity dopravy v ulici Škroupova o 466 vozidel za 24 hodin. Záměr vyžaduje studijní prověření.



Obrázek 32: Odhad dopravního zatížení v dotčeném území, stav roku 2018/2019

AD 15) PŘESTAVBA KŘIŽOVATKY JIRÁSKOVA-ČERVENOHRÁDECKÁ, BEZPEČNOST

Záměrem opatření je především zvýšení bezpečnosti silničního provozu v poměrně nepřehledné křižovatce Jiráskova-Červenohrádecká. Stávající rizika spočívají zejména v minimální vzdálenosti křižovatek kolem 40 m, a psychologicky nevhodné přednosti v jízdě v ulici Červenohrádecká, kdy výrazně převažuje dopravní zatížení v ulici Jiráskova. Dle dopravního modelu stávající intenzita dopravy v ulici Jiráskova dosahuje zhruba 4,2 tisíc vozidel, v ulici Červenohrádecká kolem 0,7 tisíc vozidel/24 hodin v roce 2018/2019. V rámci předprojektové přípravy doporučujeme prověření formou technické studie.

6.3 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ DOPRAVY, VYUŽITÍ TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ**TRASY NÁKLADNÍ DOPRAVY**

Silniční nákladní doprava, zejména pak těžká nákladní doprava se v současném stavu realizuje v rozhodující míře na silnici I/7, resp. D7 a silnici I/13 (E442). Podíl nákladní dopravy na silnici I/13, procházející celým řešeným územím, dosahuje podle směrového dopravního průzkumu kolem 6,8-7,3 %. Důležitá je trasa silnice III/2256, která pokračuje jako silnice II/607, přivaděč Spořice na dálnici D7 s podílem nákladní dopravy zhruba 9,5 %, jedná se pouze o úsek zajišťující dopravní obsluhu průmyslové oblasti od D7. Dále trasa silnice I/7I ve směru na Březno a dálnici D7, kde podíl nákladní dopravy činí kolem 6 %, také v tomto případě se jedná pouze o úsek zabezpečující obsluhu průmyslové zóny na ulici Pražská. Mimo řešené území uvádíme trasu silnice II/251 přes obec Otvice s napojením na silnici I/13.

Na území města Jirkov vykazuje vyšší objem nákladní dopravy trasa ve směru na Vysokou Pec s podílem kolem 6,4 %. Upozorňujeme, že kategorie nákladní doprava neobsahuje lehká nákladní vozidla do 3,5t, včetně dodávkových vozidel, která jsou zahrnuta do vozidel osobních.

Koridory nákladní dopravy v řešeném území měst Chomutov a Jirkov jsou ze zákona dány stávající silniční sítí, konkrétně silnicemi I., II. a III. třídy dle níže doloženého obrázku. Faktem je, že průjezdná nákladní doprava od dálnice D7 je na území města Chomutov regulována tak, aby využívala výhradně průjezdnou silnici I/13, která vykazuje řadu závad.

Mezi nejvíce závadné a rizikové stávající trasy nákladní dopravy v řešeném území jak z hlediska průchodu územím, tak i z hlediska objemu nákladní dopravy náleží zejména:

- průtah silnice I/13; nehomogenizovaná trasa s řadou lokálních závad a nedostatečnou kapacitou
- trasa silnice III/00732 – poměrně nejasná funkce; průjezd zastavěným územím města Chomutov
- trasa silnice II/251 s napojením na silnici I/13 (mimo řešené území); průjezd zastavěným územím obce Otvice.

Realizace výhledových záměrů, uvedených výše, především staveb

- přeložka silnice III/00732 (Nová komunikace u města Chomutova)
- přeložka silnice II/251 a další stavby v obci Otvice,

umožňuje výrazným způsobem revidovat stávající průjezdné trasy nákladní dopravy přes území města Chomutova a obce Otvice.

Těžkou nákladní dopravu nad 10t doporučujeme regulovat takovým způsobem, aby využívala výhradně koridory silnice I/7, resp. D7, silnice I/7I v omezeném rozsahu na území města Chomutov a silnice I/13. Doplnujícími trasami pak jsou silnice II/251, resp. přeložka silnice II/251, silnice II/568 (Březno), silnice II/607 s pokračování v silnici III/2256 Spořická v omezeném rozsahu na území města Chomutov, silnice III/00733 a pokračující část MK Pražská do Průmyslové zóny Chomutov I a II.

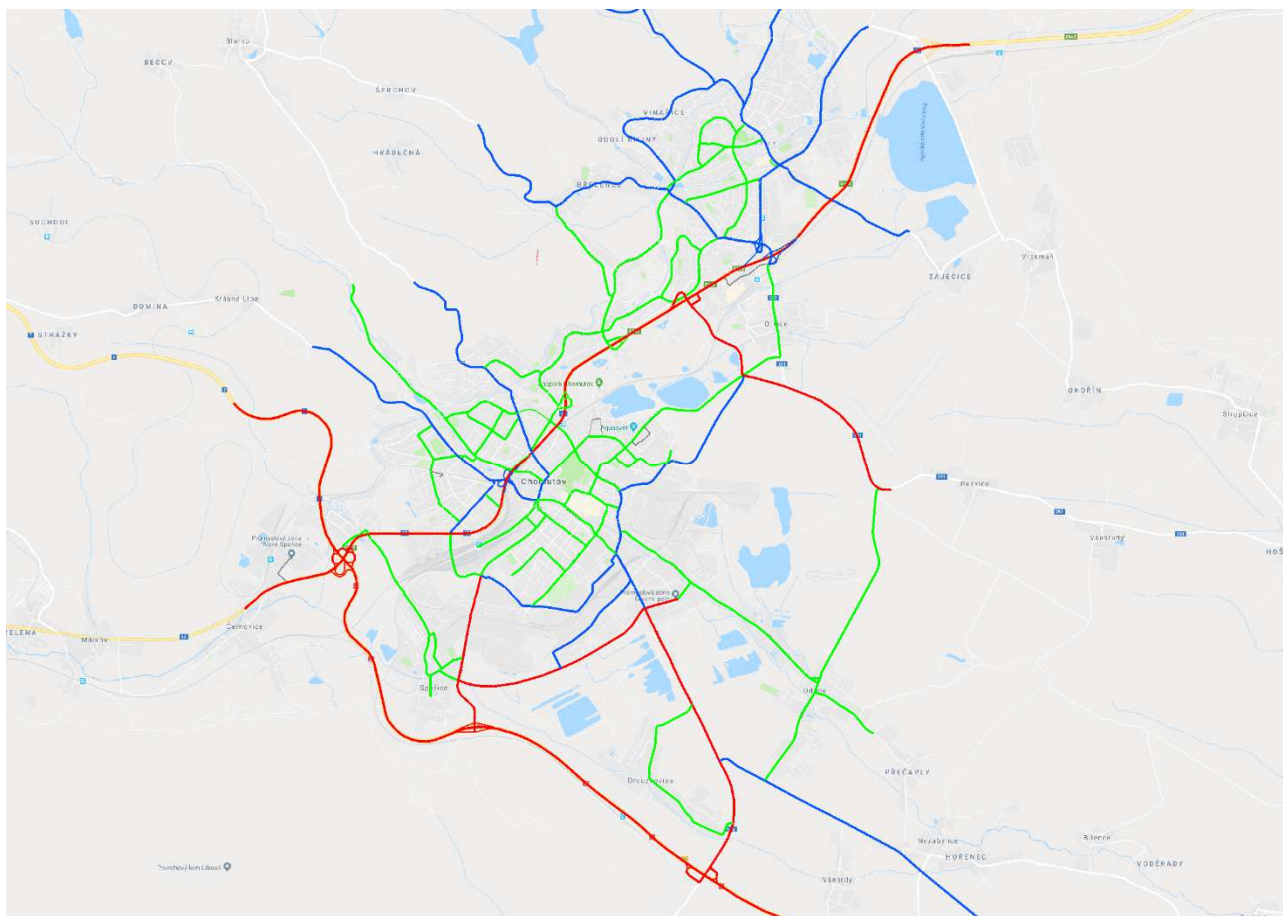
Trasy střední nákladní dopravy (např. do 6t/10t), které navazují na trasy bez omezení, doporučujeme situovat do silnice I/7I Pražská, silnice III/00732 Křivá a přeložky silnice III/00732 se zaústěním do přeložky II/251. Možnou trasou střední nákladní dopravy může být část VMO v ulicích Spořická, propojení do ulice Na Moráni a Dolní se zapojením do ulice Pražská. Dalšími trasami jsou silnice III/25114 Lipská, silnice III/0131 Kadaňská, silnice III/2521 Zborovská, Blatenská, v omezených úsecích silnice III/2524 a III/2525 s pokračováním v MK Pod Břízami, Písečná s napojením na I/13. Trasy nákladní dopravy pak kompletují MK Chomutovská, Palackého, Jezerská, Zaječická, Červenohrádecká a Jiráskova a silnice III/25118, III/25220 a III/2528 na území města Jirkov.



Na dalších komunikacích základního systému (ZAKOS) doporučujeme dopravní zklidnění ve formě zákazu vjezdu nákladní dopravy, případně s povolení vjezdu dopravní obsluhy a zásobování. V řadě případů je toto již na území měst Chomutov a Jirkov řešeno, mezi nové trasy s regulací nákladní dopravy patří např. ulice Vinohradská, Čelakovského, Mostecká, Cihlářská a Moravská na území města Chomutov, v obci Otvice pak ulice Chomutovská a Jirkovská, na území města Jirkov jsou do systému dopravně zklidněných komunikací doplněny ulice Hrdinů a Ervěnická od ulice Písečná.

Upozorňujeme, že se jedná o návrhy regulace tras nákladní dopravy, které jsou nezbytné diskutovat s Ministerstvem dopravy a Krajským úřadem Ústeckého kraje v rámci řešení širšího území. Nutná je rovněž diskuse nad regulací tras z pohledu dovolené hmotnosti vozidel, resp. rozsahu uplatnění omezení hmotnosti do 6t nebo do 10t. Návrh dokládá následující příloha, ze které jsou zřejmé navrhované změny regulace.

Parkování, resp. odstavování nákladních vozidel v obytných oblastech, mezi něž podle platné legislativy patří i lehká nákladní vozidla do 3,5t, je řešeno v rámci kapitoly Doprava v klidu.



Obrázek 33: Trasy nákladní dopravy v rámci komunikací ZAKOS, výhled roku 2030 (podrobněji v příloze)

Poznámka: trasa bez omezení=červená barva, trasa s regulací dovolené hmotnosti 6t nebo 10t=modrá barva, zakázaný vjezd, případně s výjimkou obsluhy a zásobování=zelená barva

Přestože dochází ke značné změně organizace nákladní dopravy v řešeném území, zůstávají trasy, které jsou v „kolizi“ s urbanizovaným územím. V případě města Chomutov se jedná zejména o ulice Zborovská, Blatenská a Kadaňská, na území města Jirkov pak o ulice Palackého, Zaječická, Alešova a Červenohrádecká. Ve smyslu uvedeného doporučujeme pohlížet na přijatelnou úroveň zklidnění nákladní dopravy právě z pohledu dovolené hmotnosti.

NÁVRHY VYUŽITÍ TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ

Kapitola je obsahově řešena ve třech základních rovinách. Předně se jedná o problematiku řízení silničního provozu prostřednictvím světelné signalizačního zařízení na křižovatkách. Další významnou oblastí, která úzce souvisí s řízením silničního provozu, je podpora MHD ve formě upřednostnění (preferencie) vozidel MHD v dopravním proudu, včetně dispečerského řízení a informačního systému pro cestující. K této problematice

přináleží také podpůrná opatření, jako jsou vyhrazené jízdní pruhy a využití tzv. „světelných závor“. Poslední, spíše samostatnou oblastí je organizace statické dopravy ve formě navigačního a informačního systému a nezbytných technologických vybavení ploch a prostor dopravy v klidu.

Návrh předpokládá využití v současné době dostupných i budoucích telematických prostředků pro řízení dopravy na ZAKOS, přednostně na sběrném skeletu města a trasách s intenzivní MHD. Základním cílem řízení provozu je upřednostnění (preferance) vozidel MHD v dopravním proudu, ve druhém pořadí se pak jedná o zajištění plynulosti provozu automobilové dopravy. Návrh předpokládá dlouhodobý a systematický proces realizace a vylepšování upřednostnění vozidel MHD v trase ulic Pražská, Palackého, Lipská, kde se v části ulice Palackého předpokládá vytvoření vyhrazeného jízdního pruhu. Na území širšího centra města doporučujeme sledovat upřednostnění vozidel MHD v trase ulic Křivá, Vinohradská, Čelakovského, Cihlářská a Moravská a v trase ulic Zborovská, Blatenská a Moravská. V úvahu přichází také upřednostnění v křižovatce Písečná-MÚK I/13 v souvislosti s realizací přeložky silnice III/00732. Na jmenovaných trasách lze u vybraných zastávek využít před křižovatkami tzv. „světelné závory“. Dále doporučujeme diskutovat nad upřednostnění vozidel v trase ulic Chomutovská, Palackého a Zaječická v Jirkově. Duchcovská, kde také je možné uplatnit „světelné závory“, přičemž se nemusí jednat jen o křižovatku vybavenou SSZ, ale i o křižovatku okružní, případně i mezi křižovatkový úsek.

V rámci dalších telematických řešení doporučujeme diskutovat nad systémem sdílení informací o úrovni kvality provozu a zdržení na sběrném skeletu a vybraných obslužných trasách ZAKOS v reálném čase. Telematické prvky týkající se dopravy v klidu jsou obsaženy v kapitole Doprava v klidu. Ve své podstatě se jedná o navigační a informační systém a technologická zařízení kapacitních parkovacích ploch a parkovacích objektů, která společně v reálném čase na stacionárních místech a v mobilních aplikacích umožní navádění vozidel zákazníků rozhodujících uživatelských skupin na tuto nabídku.

V rámci komunikace se širokou a odbornou veřejností bylo rovněž shromážděno mnoho podnětů k zavedení dohledového systému na křižovatkách se zaměřením na dodržování pravidel silničního provozu.



7. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA, IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

Veřejná hromadná doprava je nedílnou a nezastupitelnou součástí dopravního systému řešeného území měst Chomutov a Jirkov, pro část obyvatelstva je trvale nepostradatelnou při zajištění jejich mobility. Patří mezi udržitelné dopravní systémy, vyžadující trvalou finanční a mediální (marketingovou) podporu. Organizování veřejné hromadné dopravy je náročný a složitý proces, který je dán podstatou této nabídkové služby, která musí zabezpečovat potřeby a očekávání pro celou veřejnost, ale současně také pro určité vybrané skupiny obyvatel při dosažení jejich specifických účelů cest. Veřejná hromadná doprava, zejména pak městská hromadná doprava nabízí zcela zásadní možnosti pozitivně ovlivnit dělbu přepravní práce a mobilitu obyvatel měst směrem k udržitelné dopravě. Především její kvalita se promítá do rozhodování o volbě dopravního prostředku. S ohledem na územní a urbanistické podmínky je zvyšování kvality MHD zásadní pro další urbanistický rozvoj řešeného území měst.

Koncepce řešení a návrhy opatření a aktivit v oblasti veřejné hromadné dopravy vycházejí z reálně optimistického přístupu k vývoji dělby přepravní práce s motivací zvýšit podíl VHD ze současných 22,9 % na úroveň 24 %. Uvedená změna podílu na dělbě přepravní práce představuje výsledný objem dopravy ve výši 59,5 tisíc cest/24 hodin vykonaných obyvateli měst Chomutov a Jirkov a ve srovnání se současným stavem se jedná o nárůst kolem 9,4 %. Návrhy opatření jsou proto zaměřeny především na zvyšování kvality nabídky MHD v obsluze území formou rekonstrukce sítě, ve zkracování jízdní doby upřednostněním vozidel, ekologizací dopravy, případně v nové nabídce tras a rozvojem železniční osobní dopravy. V rámci synergií opatření bude důležitá také podpora nových forem obsluhy území využívající více druhů dopravy, včetně veřejné jako P+R a B+R. Stejně tak důležitá je i aktivita města v harmonizaci a rozvoji Integrované dopravy Ústeckého kraje. Návrhy týkající se přestavby zastávek MHD se zaměřením na řešení bezbariérovosti jsou součástí kapitoly Pěší doprava. Neopomenutelnou oblastí je marketingová práce k výhodnosti veřejné dopravy, včetně MHD a jejího přínosu pro životní prostředí. Zásadní v plánování VHD je pak dlouhodobá udržitelnost a flexibilita systému v ekonomickém rámci obou měst a dalších objednatelů veřejné služby.

7.1 ROZVOJ IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

Koordinaci veřejné dopravy na území Ústeckého kraje zabezpečuje samotný Ústecký kraj pod hlavičkou „Doprava Ústeckého kraje“. Rozhodujícím dokumentem harmonogramu integrace veřejné dopravy a rozvoje příslušné dopravní a technické infrastruktury je Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021 z června 2016, včetně vyhotovených dodatků.

Uvedený dokument podrobně definuje systémové přístupy rozvoje integrované dopravy i jednotlivá opatření v rozhodujících oblastech veřejné dopravy. Příslušné kapitoly zdařile definují potřebné rozvojové kroky, následně uvádíme přehled těch základních:

- Plán základních linek regionální drážní dopravy a jejich klasifikace
- Plán základních linek autobusové dopravy a jejich klasifikace
- Plán ostatní dopravy
- Plán tarifního řešení – rozvoje tarifu Dopravy Ústeckého kraje (DÚK)
- Plán dopravního propojování s dopravou objednávanou městy
- Infrastruktura dopravní obslužnosti a její plánování
- Plán prvků pro posílení spolehlivosti
- Marketingové záměry
- Finanční a smluvní řešení a další.

V kontextu výše uvedeného lze stávající integrovanou nabídku veřejné dopravy v řešeném prostoru měst Chomutov a Jirkov a navazujícím území, která představuje:

- MHD Chomutov a Jirkov; celkem 711 spojů
- Veřejná linková doprava (VLD); v řešeném území celkem 319 spojů
- ČD; v řešeném území celkem 103 vlaků/spojů
- Celková nabídka v rámci IDS představuje 1139 spojů, vztaženo k běžnému pracovnímu dni,

považovat za kvalitní. Řada rozvojových záměrů obsažených ve zmíněném dokumentu se již zdařila naplnit, jako například špičkový interval 30/60 minut ve vybraných vztazích železniční osobní dopravy, interval 120 minut u R/Sp vlaků nebo interval 60/120 minut v důležitých trasách veřejné linkové dopravy. V řešení je uplatnění odbavovacího systému ve formě BČK (bezkontaktní čipová karta) také v železniční osobní dopravě.

Poznámka: Od nového GVD bude dále umožněno uplatnění bezkontaktní čipové karty DÚK i u železničních dopravců.

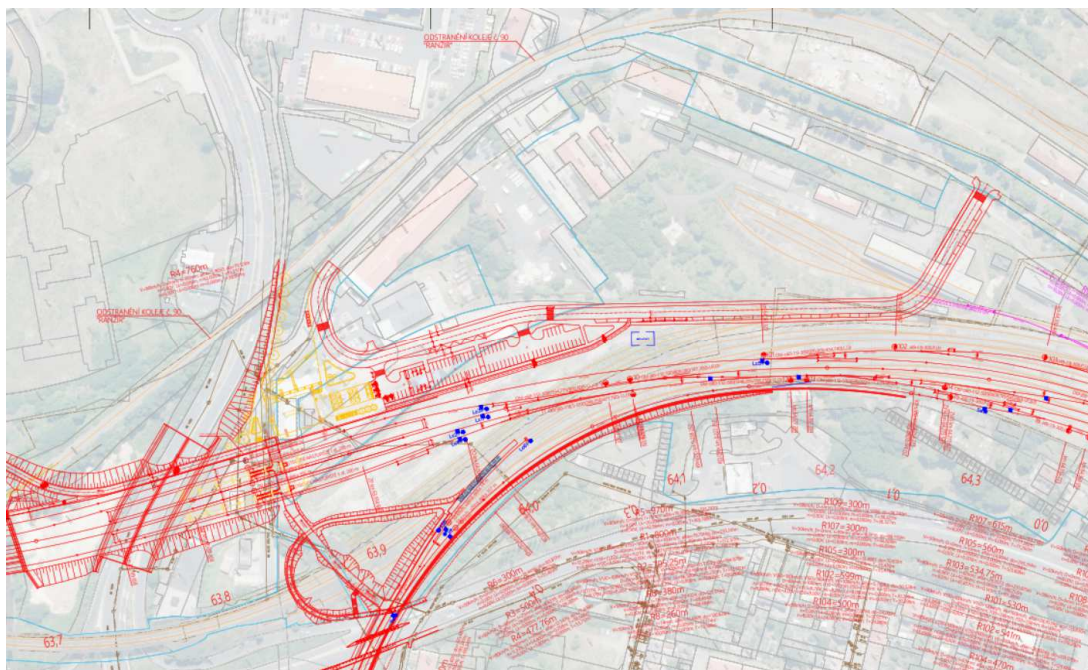
Na základě hodnocení stavu a rozvojových záměrů, daných Plánem dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021, doporučujeme aktivní spolupráci měst Chomutov a Jirkov na rozvoji integrované dopravy v oblastech:

- harmonizace informačního systému
- budování dispečerského systému řízení provozu.

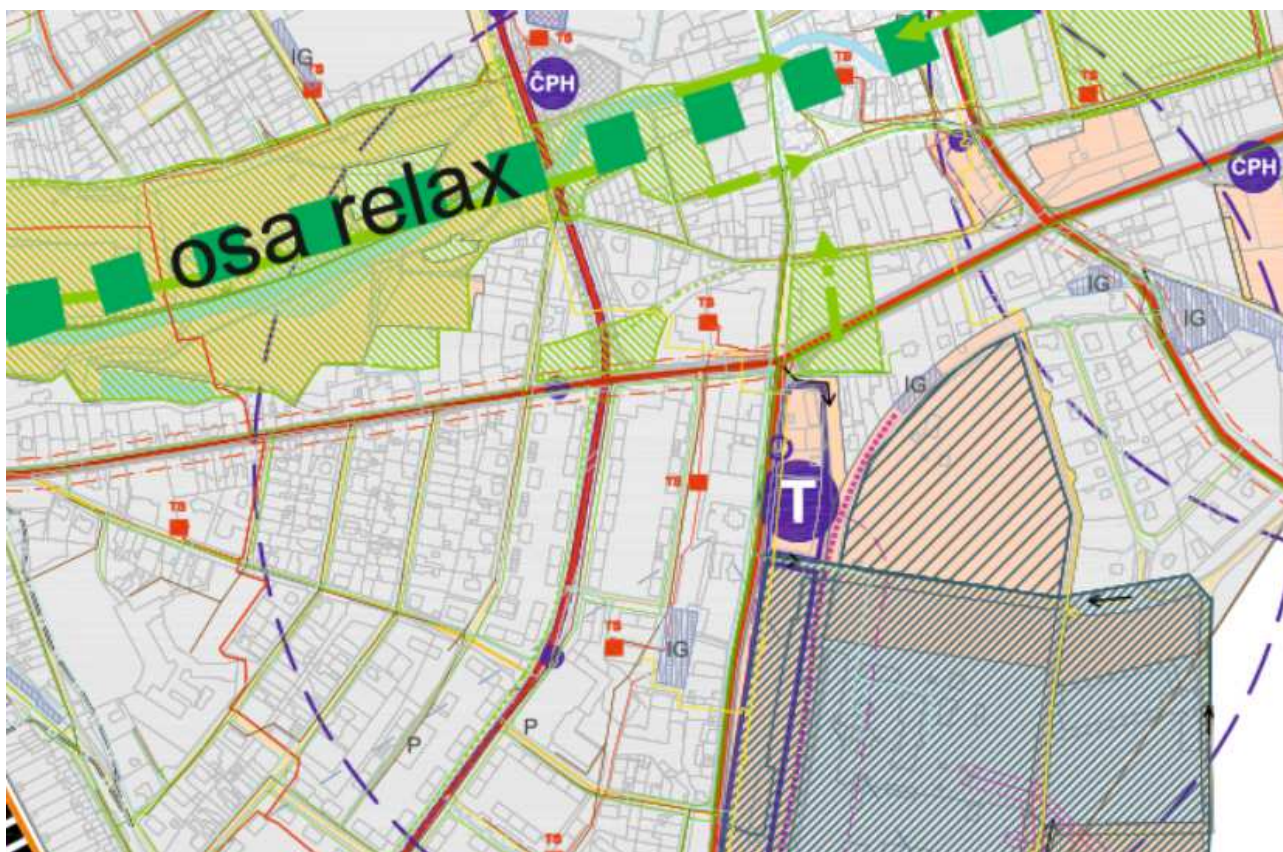
Doporučujeme městu Chomutov i Jirkov, ve spolupráci s Ústeckým krajem a SŽ, zahájit diskusi, případně i přípravné práce týkající se přestavby a modernizace přestupního uzlu/terminálu železniční stanice Chomutov v prostoru ulice Lipská, včetně přemístění autobusového nádraží do multimodálního komplexu. Nová lokalizace přestupního uzlu umožňuje přímou dostupnost centra města do 15 minut běžné chůze.

Rovněž výstavba přestupního uzlu/terminálu železniční stanice Jirkov v ulici Chomutovská představuje značný potenciál pro rozvoj železniční osobní dopravy. Dojde k vybudování společného prostoru železniční osobní dopravy, VLD a MHD. Nezbytnou součástí tohoto záměru je doplnění nabídky vlaků alespoň na interval 30/60 minut a návaznosti na spoje MHD. Například stávající časovou dostupnost mezi Jirkov AN a centrem města Chomutov na úrovni přibližně 30 minut lze snížit na dobu kolem 25 minut, přičemž kvalita přemístění nebude ovlivňována dopravní situací na komunikacích. V obou případech by modernizace/výstavba měla také zahrnovat zlepšení infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu a vytvoření podmínek pro multimodální řešení přepravních vazeb, což představují např. systémy P+R, B+R a další.

Důležitým se rovněž jeví připravovaný záměr rozvoje vysokorychlostních tratí (VRT), resp. tratí rychlého spojení (RS), v relaci Praha-Ústí nad Labem/Most, který může ovlivnit stávající dálkovou autobusovou dopravu Praha-Chomutov/Jirkov.

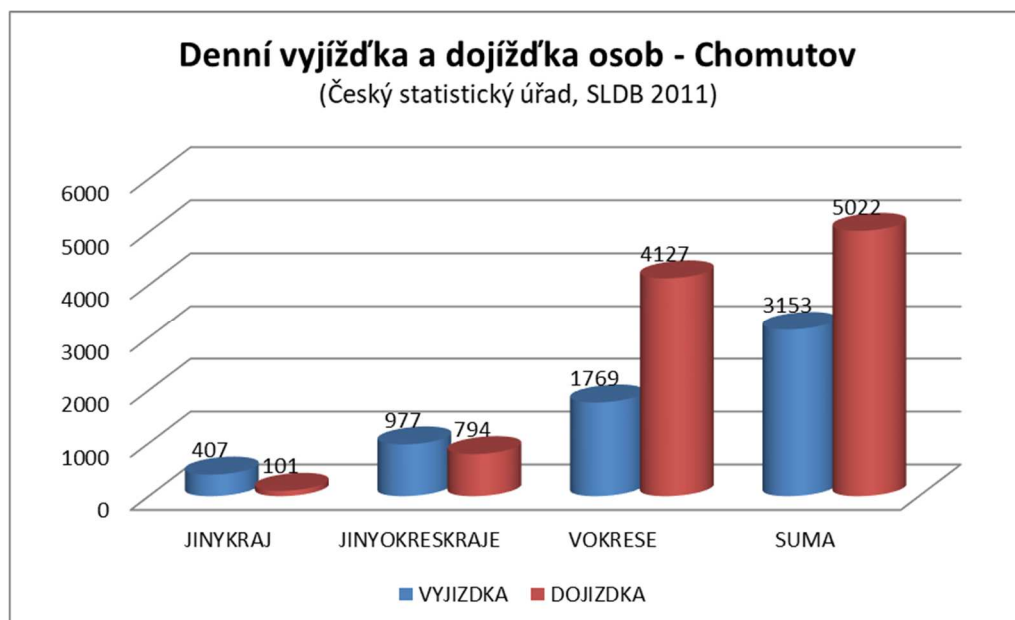


Obrázek 34: Rekonstrukce žst. Chomutov, Koncepte stavby; SŽ 08/2019



Obrázek 37: Dopravní terminál Jirkov; ÚP města Jirkova, výkres dopravní koncepce

Potřebnost systémového přístupu a trvalého zlepšování integrované dopravy je zřejmá z analýzy denní dojíždky a vyjíždky do zaměstnání a školy u města Chomutov, která vykazuje objem zhruba 8,2 tisíc osob jednosměrně, přičemž rozhodujícím zdrojem/cílem je město Jirkov s počtem přibližně 2,3 tisíce osob jednosměrně.



Graf 9: Přehled denní vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a školy podle územního členění; /zdroj: ČSÚ, SLDB 2011



7.2 NÁVRH ROZVOJE MHD

Městská hromadná doprava, společně s integrovanou dopravou, na území měst Chomutov a Jirkov a v navazujícím území nabízí zcela zásadní možnosti pozitivně ovlivnit dělbu přepravní práce a mobilitu obyvatel měst směrem k udržitelné dopravě. Především její kvalita se promítá do rozhodování o volbě dopravního prostředku, a právě stávající nedostatky týkající se vysokého počtu linek a souběhů autobusové a trolejbusové dopravy, zpomalujících se vozidel MHD v dopravním proudu, neexistujícího nebo omezeného upřednostnění vozidel MHD a lokálně ne příliš kvalitní obsluhy území ovlivňují volbu směrem k IAD. Ambice zvýšení podílu VHD/MHD v dělbě přepravní práce na úroveň až 24 %, což představuje nárůst kolem 4,8 %, vyžaduje značné úsilí ve zvyšování kvality nabídky. Současně s rozvojem MHD je nezbytná věcná a časová koordinace a harmonizace s řešeními v rámci IAD a dopravy v klidu.

Rozvoj MHD je koncipován a následně popsán ve třech obsahových okruzích:

- Zvýšení kvality nabídky MHD, ekologizace provozu MHD
- Preference vozidel MHD v dopravním proudu, vyhrazené jízdní pruhy
- Přestupní terminály, doplňující podpora MHD.

7.2.1 Zvýšení kvality nabídky MHD, rekonstrukce sítě linek MHD, ekologizace provozu MHD

Kvalitní přepravní nabídka MHD je do budoucna podmíněna dvěma základními faktory. Tím prvním bude bezesporu zvýšení kvality souhrnné nabídky městské hromadné dopravy v Chomutově a Jirkově. Druhým faktorem je maximální využití ekologických druhů dopravy, v tomto případě především stávajících vozidel závislé trakce v integraci a synergii s autobusovou dopravou s pohonem CNG a nově pořizovanými parciálními/hybridními vozidly.

Pokud jde o zvýšení kvality souhrnné nabídky MHD v řešeném území obou měst, doporučujeme zjednodušit stávající linkové vedení u obou trakcí a omezit některé dlouhé souběhy linek MHD. V průběhu celého týdne zavést na většině linek MHD, pro lepší zapamatovatelnost a orientaci cestujících, především v přepravních špičkách pravidelný interval. V období přepravního sedla pracovního dne a o sobotách a nedělích pak násobky tohoto intervalu, a tak vytvořit v celé síti MHD přepravní nabídku, která lépe osloví potenciální poptávku v průběhu celého týdne. Pokud má být výhledově MHD atraktivní pro občany a návštěvníky zájmového území bude nutné vytvořit v důležitých přepravních uzlech kvalitní přestupní vazby nejen mezi jednotlivými linkami DPCHJ, ale také návaznosti na ostatních dopravce železniční osobní dopravy a veřejné linkové dopravy v rámci DÚK. Dále uvedené návrhy linek trolejbusové a autobusové dopravy, v rámci rekonstrukce sítě MHD, byly převzaty z dokumentace „Optimalizace obsluhy oblasti Chomutovsko veřejnou dopravou“; Ing. František Krtilka, Dis, 10/2018.

Vzhledem k tomu, že v uvedené dokumentaci se výrazné efekty spojují s potřebou výstavby nových trolejbusových tratí, doporučujeme revizi tohoto dokumentu, která by navrhla úpravy ke zvýšení kvality nabídky bez těchto investic. Obsahově doporučujeme v rámci revize dokumentu řešit následující významné okruhy problémů.

- Souběhy trolejbusové a autobusové dopravy s uplatněním pravidelných následných intervalů
- Přímé dopravní spojení mezi rozhodujícími obytnými lokalitami a průmyslovými oblastmi
- Přímá dostupnost nemocnice z co největšího obsluhovaného území
- Zvýšení kvality nabídky ve spojení obsluhovaných obcí s územím měst Chomutov a Jirkov
- Doplnění nových tras (Palackého, Březový vrch, vč. nových zastávek) ke zkvalitnění obsluhy území
- Využívání stávající zastávky Chomutov, SD aréna pro spojení této lokality a Jirkova, alternativou je pak vybudování nové zastávky Chomutov, Aquasvět ve směru na Jirkov
- Revize/doplnění tarifního systému zohledňující průměrné přepravní vzdálenosti na území obou měst a celého obsluhovaného prostoru

TROLEJBUSOVÁ DOPRAVA

V trolejbusové dopravě, kterou lze považovat za základní nosný systém MHD na území měst Chomutov a Jirkov, předpokládáme snížení stávajícího počtu linek na dvě páteřní linky, které v celodenním intervalu pracovního dne 15 minut propojí území centra Jirkova, autobusové nádraží, přilehlé obytné oblasti a obchodní a správní centrum Chomutova. V souladu s přepravní poptávkou, při navýšení dopravních výkonů a efektivním využití stávajícího vozového parku trolejbusů, je tak řešena odpovídající i atraktivní přepravní nabídka pro cestující. Možné navrhované vedení obou trolejbusových linek je uvedeno v následujícím obrázku.

Předpokládané linkové vedení nabízí zlepšení dopravní obslužnosti sídliště Vinařice v Jirkově, a to po vybudování nového trolejového vedení v ulicích Studentská a Žižkova v délce přibližně 770 m dvoustupého trolejového vedení, které umožní rozšíření trolejbusového provozu v této části Jirkova. Pokud by nebylo trolejové vedení vybudováno, lze jeho absenci kompenzovat úpravou linkového vedení jedné z páteřních trolejbusových linek nebo nasazením nově pořizovaných parciálních/hybridních vozidel.

V centrální části Chomutova se navrhovaná změna v provozu trolejbusů týká především vybudování nového trolejového vedení v ulici Zborovská, a to v délce cca 750 m dvoustupého trolejového vedení. Řešení má umožnit lepší dopravní obslužnost centrální části města Chomutova. Pokud by trolejové vedení v této části města nebylo vybudováno, lze navrhovanou změnu v linkovém vedení trolejbusů nahradit úpravou vedení linky nebo využitím nově pořizovaných parciálních vozidel.

Možný postup realizace změn trolejbusové dopravy nabízí okamžité změny v organizaci provozu, ale také rozvoj systému s využitím ekologických vozidel:

- Změna linkového vedení s využitím pouze stávajících trolejových stop
- Změna linkového vedení s využitím nově vybudovaných trolejových úseků
- Změna linkového vedení bez výstavby nových trolejových úseků s využitím nových parciálních/hybridních trolejbusů.

Návrh linkového vedení trolejbusové dopravy.

Linka 340: interval 15, 15, 30 minut

Jirkov aut. nádr. – Červenohrádecká – Dvořákova – Nové Ervěnice – Hrdinů – Písečná – Písečná zdravotní stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Bzenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Lipská – Chomutov, aut.nádr. – Chomutovka (→) – Palackého – U hřbitova – Poliklinika

Alternativní návrh trasy, pokud budou realizovány nové úseky trolejového vedení, pokud nebudou, lze kompenzovat parciálními/hybridními vozidly:

Jirkov aut. nádr. – Červenohrádecká – Hornická – Horník – Nová zastávka (po ul. Studentská a Žižkova) – Dvořákova – Nové Ervěnice – Hrdinů – Písečná zdravotní stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Bzenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov žel. zast. – Zborovská (po ul. Zborovské) – Chomutovka (→) – Palackého – U hřbitova – Poliklinika

Linka 350: interval 15, 15, 30 minut

Horník – Vinařická I – Hornická – Dvořákova – Nové Ervěnice – Hrdinů – Písečná – Zahradní I – Zahradní II – Kamenná – Bzenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov žel. zast. – Čelakovského – Vinohradská – Vodní – Křivá – U pekárny – Palackého – Chomutovka (←) – Chomutov, aut.nádr.

Alternativní návrh trasy, pokud budou realizovány nové úseky trolejového vedení, pokud nebudou, lze kompenzovat parciálními/hybridními vozidly:

Písečná – Zahradní I – Zahradní II – Kamenná – Bzenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov žel. zast. – Zborovská (po ul. Zborovské) – Chomutovka (→) – Palackého U pekárny – Křivá – Vodní

Vysvětlivky:

- Linka 340: interval 15, 15, 30 minut – číslo linky: interval v dopravní špičce pracovního dne, interval v dopravním sedle pracovního dne, interval o sobotách a nedělích



b) (→) – zastávka v jednom směru jízdy

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

S ohledem na uvažované změny v trolejbusové dopravě je nezbytné zefektivnit provoz autobusových linek. Jde především o omezení souběhů se závislou trakcí, omezení přejezdů mezi linkami, zavedení intervalové dopravy a v neposlední řadě také využívání parciálních/hybridních vozidel na vybraných linkách MHD. Jde např. o využití parciálních vozidel u stávající linky 302 ze zastávky Globus přes sídliště Jitřenka a Severka a dále jako vozidlo závislé trakce do své konečné zastávky v Jirkově, nasazení parciálního vozidla na linku 303 jedoucího jako trolejbus z centra města až do zastávky Čelakovského a dále jako parciální přes sídliště Zadní Vinohrady s dopravní obsluhou SD Arény, Aquasvěta a Jezera. Obdobným způsobem může být zajištěna dopravní obsluha koncových úseků stávající linky 306 v centrální části města a dále pak v oblasti sídlišť Severka a Jitřenka nebo linky 307 v celé oblasti Spořič až k centru města a dále na území sídliště Jitřenka. Posledním možným projektem může být provoz parciálních vozidel v dnešní trase linky 311 od zastávky Globus opět přes sídliště Jitřenka. V tomto opatření spatřujeme výrazný přínos k ekologizaci dopravy především uvnitř sídlištních celků a v koncových úsecích jednotlivých linek. Možné nasazení parciálních/hybridních vozidel v síti MHD Chomutova a Jirkova je zobrazeno v příloze číslo 2.

Další rozvoj městské hromadné dopravy doporučujeme na území města Jirkova především v oblasti ulice Březový vrch s propojením do zastávky Na Borku a Nového Březence a kolem ulice Šípková s vazbou do Starého Březence. S ohledem na stávající linkové vedení a délku nově navrhovaných komunikací obsluhovaných MHD lze i zde alternativně využít parciální/hybridní vozidla. Další rozvoj MHD na území Jirkova lze očekávat i v oblastech ulic Jezerská a Mostecká, východně od autobusového nádraží v Jirkově. Také v těchto případech lze využít, s ohledem na vzdálenost od nejbližšího trolejového vedení, parciální trolejbusy.

Následuje návrh linkového vedení autobusové dopravy.

Linka 302: interval 60, 60, 60 minut; provoz může být zajišťován parciálním vozidlem

Globus – Kadaňská kaplička – Kadaňská škola – Kostnická – Kostnická škola – Severka – Moravská – Březenecká I – Kundratická – Sportovní hala – Březenecká II – Kamenná – Zahradní TIP – Písečná zdravotní stř. – Zahradní I

Linka 303: interval 15, 30, 30 minut; provoz může být zajišťován parciálním vozidlem

Poliklinika – U hřbitova – Palackého – Chomutovka (←) – Zborovská – Čelakovského – Gymnázium – V. Nezvala I – V. Nezvala II – Zadní Vinohrady – SD Aréna ↑ – Aquasvět ↑ – Letní kino – Tomáše ze Štítného ↓ Jezero ↑

Linka 304: interval 30-60, 60-90, 60 minut; proloženě s linkami 569 a 732

Chomutov aut. nádr. – Chomutovka (→) – Palackého – U Pekárny – Křivá – Dukelská I – Dukelská II – Důl J Žižky – Údlice, zahrádky – Údlice, čistička – Údlice, pila – Údlice, učiliště – Údlice, nám. – Přečaply, starý cukrovar – Přečaply

Linka 306: interval 30, 60, 60 minut; provoz může být zajišťován parciálním vozidlem

Poliklinika – U hřbitova – Palackého – Mánesova – Mostecká – Čelakovského – Chomutov žel. zast. – Moravská – Severka – Kostnická škola – Kostnická – Lipská II – Třebízského – Autoškola

Linka 307: interval 30, 60, 60 minut; provoz může být zajišťován parciálním vozidlem

Povodí Ohře – Pošta 3 – Severka – Moravská – Chomutov žel. st – Čelakovského – Vinohradská – Vodní – Křivá – U pekárny – Palackého – Chomutovka (←) – Chomutov aut. nádr. – Spořická – Staviva – Feroná – Spořice, Smetanova I (→) – Spořice, Smetanova II (→) – Spořice, Sokolovna (→) – Spořice

Linka 308: interval 30, 60, 60 minut

Okály – Kostnická škola – Kostnická – Bezručova – Zborovská – Chomutovka (→) – Palackého – U pekárny – Pražská čerp. st. – Pražská (←) – Rozcestí – Droužkovice, Letná – Droužkovice, hřiště – Droužkovice, ObÚ – Droužkovice

Linka 309: interval 30, 60, 60 minut

Masokombinát – Rozvodné závody – Teplárna – U pekárny – Palackého – Chomutovka (←) – Lipská I – Kadaňská škola – Kadaňská kaplička – Černovická – U Hačky – Nové Spořice/Černovice

Linka 311: interval 60, 60, 60 minut; provoz může být zajišťován parciálním vozidlem

Jirkov, aut. nádr. – Červenohrádecká – Hornická – Vinařická I – Horník – Dvořákova – Nové Ervěnice – Hrdinů – Písečná zdravotní stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Bzenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Pod Strážištěm – Zátíší – Kostnická škola – Kostnická – Kadaňská škola – Kadaňská kaplička – Globus

Linka 312: interval 60, 60, 60 minut

Jirkov, aut. nádr. – Červenohrádecká – Jiráskova – U chaty – Staré Vinařice – Vodárna – Mládežnická – Na Borku – Nový Březanec – Jirkov, Palackého – Nové Ervěnice – Hrdinů – Písečná – Kaufland – Zoopark – U lávky – Moravská – Blatenská – Zborovská – Chomutov aut. nádr.

Linka 313: interval 60, 60, 60 minut

Jirkov, aut. nádr. – Červenohrádecká – Jiráskova – U chaty – Staré Vinařice – Vodárna – Mládežnická – Na Borku – Nový Březanec – Jirkov, Palackého – Nové Ervěnice – Hrdinů – Písečná – Kaufland

Linka 314: interval 60, --, -- minut

Jirkov, aut. nádr. – Červenohrádecká – Jiráskova – U chaty – Staré Vinařice – Vodárna – Mládežnická – Na Borku – Písečná zdravotní stř. – Zoopark – U lávky – Moravská – Blatenská – Zborovská – Chomutov aut. nádr.

Linka 320: 3 spoje denně na směnu

Písečná – Písečná zdravotní stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov žel. st. – Čelakovského – Vinohradská – Vodní – Dukelská I – Dukelská II – Průmyslová zóna II (→) – Průmyslová zóna I (←) – Pražská (→) – Pražská čerp. st. – Teplárna – Rozvodné sítě – Masokombinát

Linka 321: jeden spoj denně, 4 spoje S+N

Nové Spořice – U Hačky – Černovická – Globus (→) – Kadaňská kaplička – Kadaňská škola – Lipská II Třebízského – Autoškola – Kostnická – Pošta 3 – Severka – Moravská – Chomutov žel. zast. – Čelakovského – Mostecká – Mánesova – Palackého – U pekárny – Křivá – Dukelská I – Dukelská II Průmyslová zóna II (→) – Průmyslová zóna I (←) – Pražská (→) – Pražská čerp. st. – Teplárna – Rozvodné sítě – Masokombinát

Linka 330: jeden spoj, --, --

Jirkov, aut. nádr. – Červenohrádecká – Jiráskova – U chaty – Staré Vinařice – Vodárna – Mládežnická – Na Borku – Písečná zdravotní stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov žel. st. – Čelakovského – Vinohradská – Vodní – Křivá – U pekárny – Palackého – Chomutovka (←) – Lipská I – Kadaňská škola – Kadaňská kaplička – Globus

Vysvětlivky:

a) Linka 309: interval 30, 60, 60 minut – číslo linky: interval v dopravní špičce pracovního dne, interval v dopravním sedle pracovního dne, interval o sobotách a nedělích

b) Úsek vhodný pro provoz parciálního trolejbusu

c) (→) – zastávka v jednom směru jízdy

d) ↑ – okružní linka.

V níže doložené tabulce je uvedena provozní kalkulace z dokumentace „Optimalizace obsluhy oblasti Chomutovsko veřejnou dopravou“; Ing. František Krτίčka, Dis, 10/2018, upozorňujeme, že se týká pouze provozního uspořádání dle této dokumentace. Ekonomický propočer pro výhledovou organizaci provozu, která předpokládá rozvoj trolejbusové dopravy, využití parciálních/hybridních trolejbusů lze jen obtížně stanovit, navíc nezohledňuje navrhovaný rozvoj železniční osobní dopravy v relaci Jirkov-Chomutov. Z výše uvedených nejistot v rozvoji MHD doporučujeme vyhotovení dopravního modelu pro VHD/MHD, který umožní lépe definovat výslednou výhledovou nabídku. Další nejistotou je energetické zajištění rozvojových záměrů ekologizace provozu. Energetický propočer nelze vyhotovit, pokud nebude definován konkrétní rozsah úseků provozovaných parciálními/hybridními vozidly, včetně finální podoby trolejbusové nabídky.



Tabulka 8 - Srovnání výkonů v navrhovaném provozu se stávajícím stavem

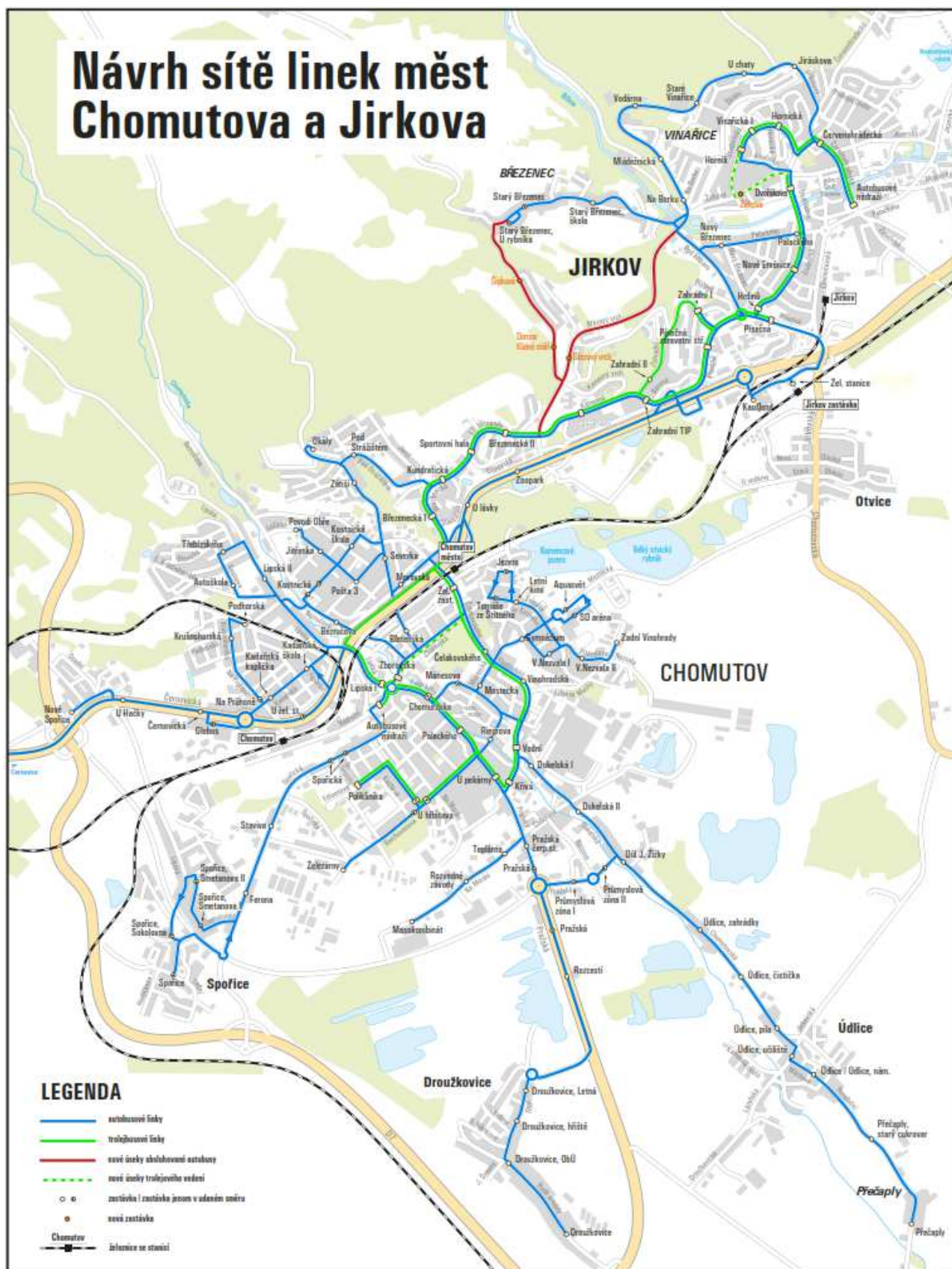
Trolejbusový provoz

	Stávající stav			Návrh			Návrh Stav 2018		
	km	hod	spoje	km	hod	spoje	km	hod	spoje
Pracovní den	2086	185:55	227	2572	184:45	265	123 %	99 %	117 %
Ostatní dny	1184	110:05	128	1495	110:00	151	126 %	100 %	118 %

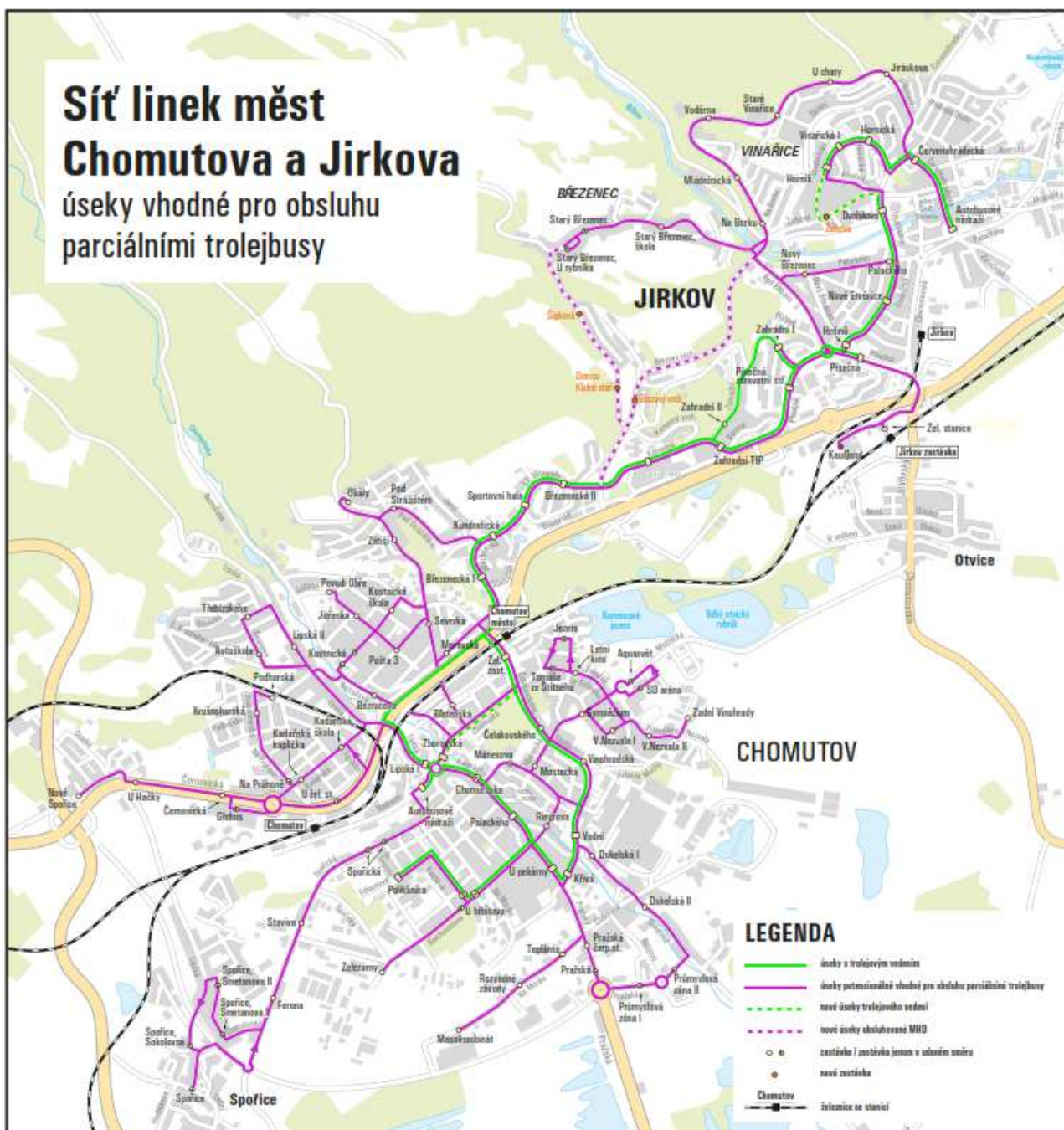
Autobusový provoz

	Stávající stav			Návrh			Návrh Stav 2018		
	km	hod	spoje	km	hod	spoje	km	hod	spoje
Pracovní den	3925	313:50	472	4209	303:45	511	107 %	97 %	108 %
Ostatní dny	2775	222:55	341	3231	234:15	398	116 %	105 %	117 %

Z tabulky je patrné výrazné zvýšení efektivnosti nabídky, nicméně zvýšené dopravní výkony budou doprovázeny zvýšenými provozními náklady. Odhadujeme, bez znalosti kalkulací DPCHJ, že roční provozní náklady se zvýší nejméně o zhruba 1,4 mil. Kč (náklady na trakční zdroje a pneumatiky). Přes tento nárůst nákladů rekonstrukci sítě linek MHD doporučujeme realizovat.



Obrázek 38: Návrh sítě linek MHD na území měst Chomutova a Jirkova (podrobněji v příloze)



Obrázek 39: Návrh sítě linek MHD na území měst Chomutova a Jirkova, úseky vhodné pro provoz parciálních/hybridních trolejbusů (podrobněji v příloze)

7.2.2 Preference vozidel MHD v dopravním proudu, vyhrazené jízdny pruhy

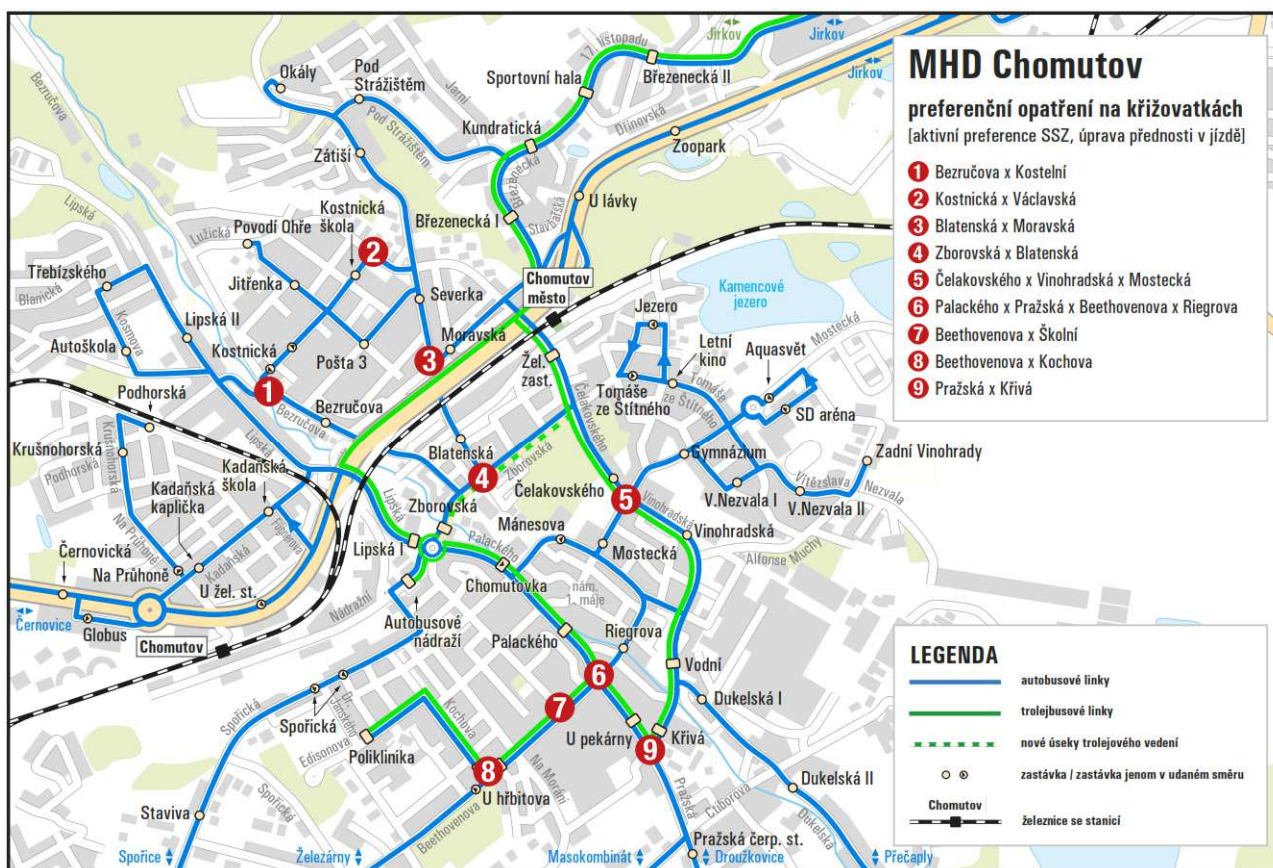
Nevýhodou vozidel MHD obecně je jejich společný provoz s individuální automobilovou dopravou, resp. neoddělený pohyb v dopravním proudu se všemi negativními projevy jako jsou fronty vozidel a jejich zdržení. Návrh předpokládá využití v současné době dostupných i budoucích telematických prostředků pro řízení dopravy na komunikacích ZAKOS, přednostně na trasách s intenzivní MHD. Základním cílem řízení provozu je upřednostnění (preferance) vozidel MHD v dopravním proudu, ve druhém pořadí se pak jedná o zajištění plynulosti provozu automobilové dopravy.

Chybějící aktivní preference MHD ve vybraných křižovatkách nebo zastávkách, absence vyhrazených jízdnych pruhů a kvalitního palubního systému ve všech vozidlech MHD, který vyhodnocuje v reálném čase aktuální dopravně-provozní situaci, má za následek zhoršování oběžné a cestovní rychlosti vozidel a vyšší podíl zpožděných spojů v celé síti MHD. Postupně se zhoršující kvalita provozu je následně negativně vnímána zvyšujícím se počtem cestujících, což může vést v konečném důsledku k dalšímu snižování přepravní poptávky

a odklonu cestujících k jiným druhům dopravy. Palubní systém vozidel MHD by proto měl aktivně komunikovat s rozšiřujícím se počtem křižovatek vybavených aktivní preferencí MHD a v případě zpoždování konkrétních spojů urychlovat jejich průjezd křižovatkou. Je nezbytné, aby aktuální informace o pohybu každého vozidla MHD byla monitorována nejen centrálním dispečinkem MHD, ale aby tato informace byla zobrazena i na informačních panelech vybraných zastávek MHD. Cílem by měla být pravidelná MHD s dostatkem dopravně-provozních informací pro integrované řízení všech druhů dopravy ve městě a s dostatkem informací pro cestující, občany a návštěvníky města. V příloze číslo 3 jsou jednoduchou formou zobrazena navržená místa s aktivní preferencí MHD a místa s návrhem úpravy přednosti v jízdě. Společným cílem urychlit průjezd vozidel MHD křižovatkou, zkrátit mezi zastávkové jízdní doby a zvýšit komfort přepravovaných cestujících. Tyto návrhy jsou v řadě případů totožné s návrhem Ing. Františka Krtičky, DiS., který se aktivní preferencí zabýval v rámci dokumentace „Optimalizaci obsluhy měst Chomutova a Jirkova městskou hromadnou dopravou“. Úpravy křižovatek nebo jejich vybavení SSZ se týká především míst, kde je provozována (resp. je navržena) trolejbusová doprava.

Návrh předpokládá dlouhodobý a systematický proces realizace a vylepšování upřednostnění vozidel MHD v trase ulic Pražská, Palackého a Lipská. V ulici Palackého doporučujeme vytvoření vyhrazeného jízdního pruhu v každém směru, ke zvážení je, zda vyhrazený jízdní pruh pro vozidla MHD by nemohl současně sloužit jako cyklistická stezka. Doporučujeme také sledovat upřednostnění vozidel MHD v trase ulic Vinohradská, Čelakovského a Cihlářská, kdy lze u vybraných zastávek využít před křižovatkami tzv. „světelné závory“, jejichž cílem je projetí křižovatkou s minimálním zdržením. Na této trase doporučujeme diskutovat nad osazením SSZ v křižovatce Vinohradská-Čelakovského-Mostecká právě z důvodu řešení preference vozidel MHD, zde se nabízí také dříve zmíněná možnost změny přednosti v jízdě. Upozorňujeme, že upřednostnění vozidel formou „světelných závor“ je možné aplikovat také u křižovatek okružních, případně i na mezi křižovatkových úsecích. Ve smyslu uvedeného lze zvažovat trasy v ulicích Lipská, Zborovská, Pražská, 17. listopadu nebo Písečná. Jednotlivá řešení vyžadují podrobné dopravně inženýrské analýzy.

Na území města Jirkova doporučujeme upřednostnění vozidel MHD výhledově uplatnit v křižovatce ulic Palackého-Zaječická a Palackého-Chomutovská, zejména v případě realizace záměru dopravního terminálu Jirkov. Upřednostnění vozidel je možné dále zvažovat v trasách ulic Dvořákova nebo Palackého v podobě „světelných závor“, v návaznosti na okružní křižovatky. Také zde jednotlivá řešení vyžadují podrobné dopravně inženýrské analýzy. K diskusi je také využitelnost nadměrné šířky komunikace v ulici Dvořákova pro účely segregace vozidel MHD.



Obrázek 40: Návrh sítě linek MHD na území měst Chomutova a Jirkova, opatření k upřednostnění vozidel MHD na území města Chomutova (podrobněji v příloze)

7.2.3 Přestupní terminály, doplňující podpora MHD

PŘESTUPNÍ TERMINÁLY

Stávající dopravní a provozní situace týkající se multimodálních přestupních uzlů je v řešeném území měst Chomutova a Jirkova zcela nevyhovující. Ve městě Chomutov je železniční stanice Chomutov u ulice Nádražní vzdálena od autobusového nádraží v ulici Wolkerova, kde obsluhu území zajišťují linky VLD i MHD, zhruba 800-900 m, resp. kolem 13 minut běžné chůze. Centrum města Chomutova je chůzí prakticky nedostupné. K železniční stanici nezajíždějí vozidla MHD, pouze omezený rozsah nabídky VLD. V území před železniční stanicí jsou nedostatečné prostorové možnosti pro řešení parkování a dalších systémů obsluhy území. Uspokojující návaznost mezi železniční osobní dopravou a MHD je v lokalitě železniční stanice Chomutov město, vzdálenost k zastávkám MHD v ulici Čelakovského činí kolem 150 m, jsou však zde zcela nedostatečné prostory pro další multimodální nabídku.

Obdobná, spíše horší, je situace také v případě železniční stanice Jirkov, která je situována podél ulice Chomutovská. Nejbližší zastávka MHD v ulici Ervěnická je vzdálena zhruba 300-400 m, resp. kolem 5 minut běžné chůze, vzdálenost k autobusovému nádraží Jirkov, kde je vazba na VLD a MHD dosahuje kolem 800 m, resp. 12 minut běžné chůze. Nabídka VLD železniční stanici Jirkov neobsluhuje, prostorové možnosti pro řešení parkování a další systémy obsluhy území prakticky neexistují.

Pravděpodobně tyto uvedené skutečnosti a další byly rozhodujícími pro přípravné práce na přestavbě nebo budování multimodálních terminálů ve městě Chomutov i Jirkov. V případě města Chomutov jsou k dispozici studijní podklady, město Jirkov má dopravní terminál zpracován do ÚP města. Na základě výše uvedeného a již uskutečněných přípravných kroků doporučujeme realizovat přestavbu a modernizaci multimodálního přestupního terminálu Chomutov a rovněž výstavbu dopravního terminálu Jirkov. Dojde tak ke zlepšení dopravní obsluhy území a výrazné podpoře multimodálních vazeb v rámci systémů P+R, B+R, případně dalších, jako např. D+R.

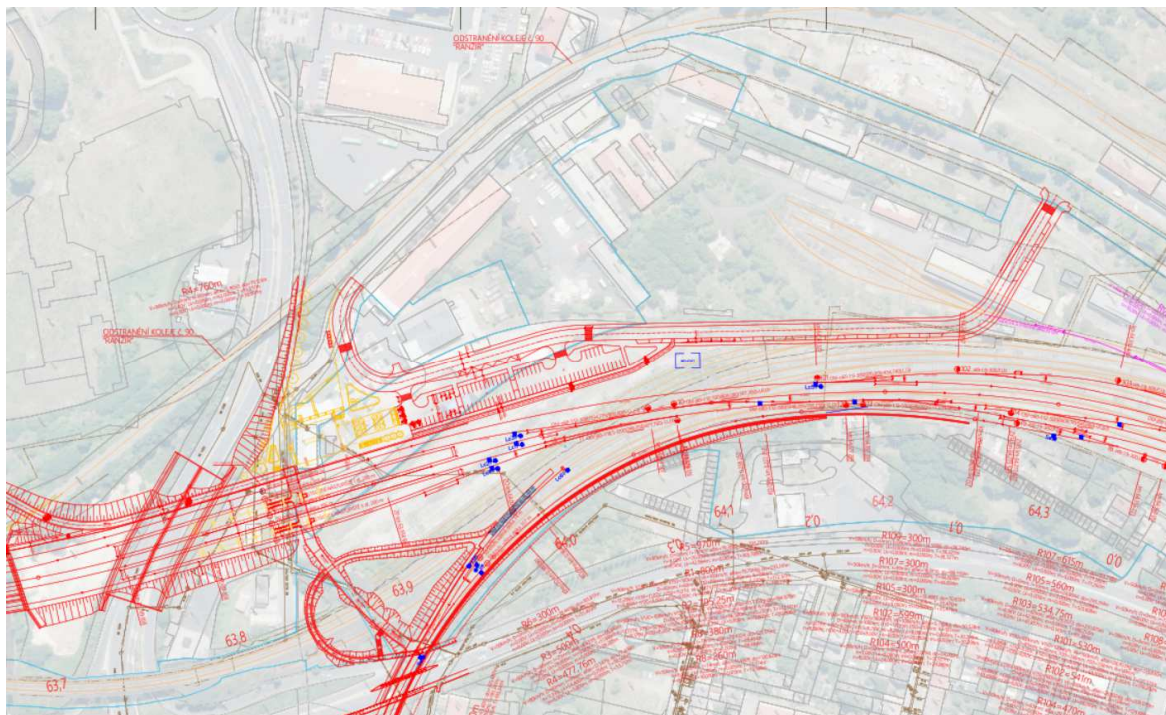
U dopravního terminálu Chomutov jsou k dispozici dvě koncepce řešení, přičemž situování nástupišť nad ulicí Lipská je v zásadě srovnatelné. Rozhodující změny jsou v urbanistickém pojetí záměru, jeho zakomponování do území a dopravním napojení na základní komunikace. Rozdílnosti jsou zřejmé z následně doložených obrázků.

Urbanistického řešení z 04/2016 považujeme za rozvojové a městotvorné, předložené pojetí představuje „vstupní bránu“ do města Chomutova. Řešení však obsahuje několik realizačních rizik. Předně je takovéto využití území v rozporu s ÚP města, dále dopravní napojení do okružní křižovatky Palackého-Lipská-Zborovská šestým ramenem může představovat kapacitní komplikace. Tato kapacitní analýza v příslušné dokumentaci chybí.

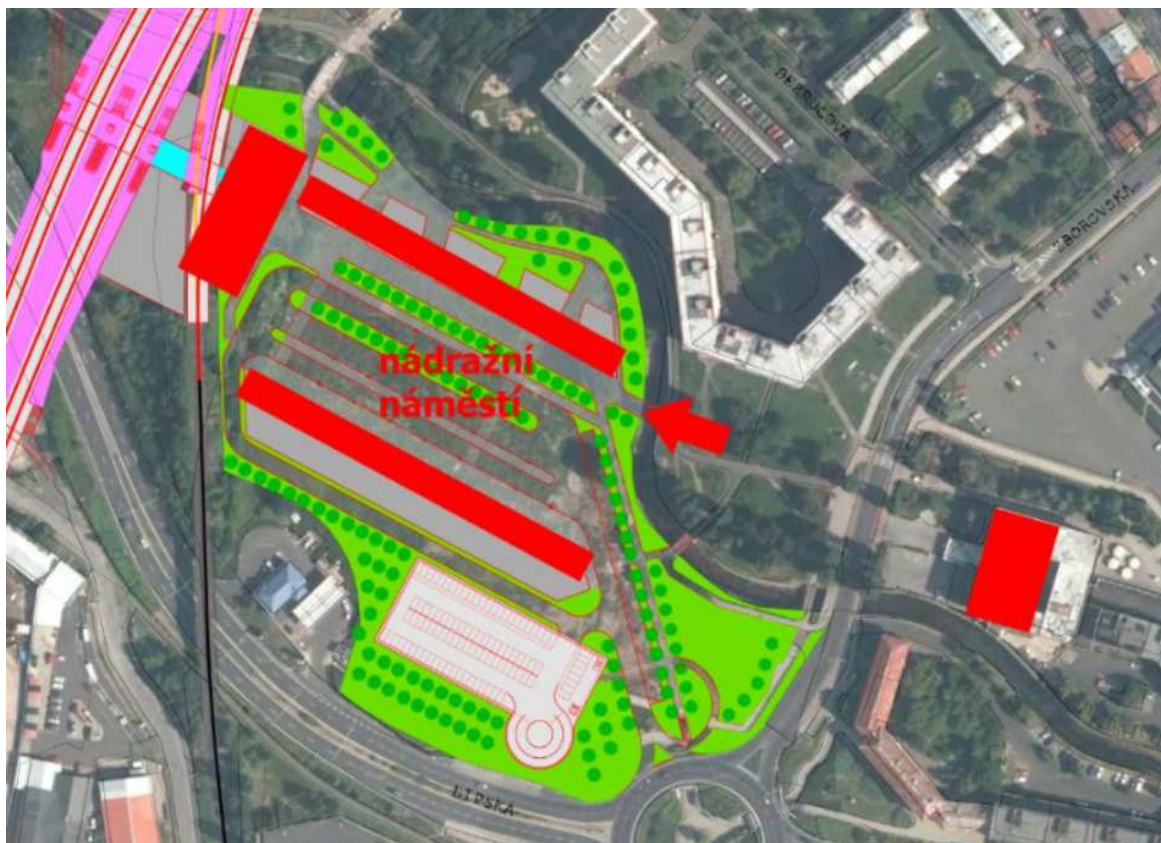
Poznámka: Dané koncepční řešení není městem sledováno

Návrh SŽ lze charakterizovat jako urbanisticky značně konzervativní se zaměřením na dopravně technické aspekty řešení. Záměr využívá k tomu vhodné plochy, dopravně je rozvojové území napojeno do stávajících obslužných komunikací. Vzhledem ke zvýšené dopravní produkci v území i zde chybí kapacitní analýza okružní křižovatky Palackého-Lipská-Zborovská.

Domníváme se, že rozhodující pro volbu vhodnější varianty bude soulad s ÚP města, majetkoprávní záležitosti a kvalita dopravní dostupnosti rozvojového území, včetně výkonnosti zmíněné okružní křižovatky.



Obrázek 41: Rekonstrukce žst. Chomutov, Koncepce stavby; SŽ 08/2019



Obrázek 42: Přestavba železničního uzlu Chomutov, urbanistické řešení; 04/2016

Kromě dopravního terminálu Chomutov doporučujeme dotvořit/doplnit přestupní uzel Chomutov město, jedná se zejména o nezbytné parkovací kapacity a prostory pro další systémy dopravní obsluhy území. Nabízí se zde také možnost využít nové parkovací kapacity pro dostupnost rekreační lokality Kamencové jezero a Zoopark Chomutov, které jsou od železniční stanice Chomutov město vzdáleny kolem 600 m, resp. zhruba 9 minut běžné chůze.

Dopravní terminál Jirkov představuje záměr na vytvoření kompaktního přestupního uzlu mezi železniční osobní dopravou, MHD a VLD a dalších druhů dopravní obsluhy území jako jsou systémy P+R a jiné. Protože kromě zapracování záměru do ÚP města neexistuje další dopravně urbanistické řešení, doporučujeme tento předprojektový krok učinit. Z hlediska řešení MHD se dá předpokládat, že ukončení linek v prostoru stávajícího autobusového nádraží by bylo přesunuto do nového dopravního terminálu Jirkov v ulici Chomutovská. V této souvislosti doporučujeme také diskutovat na zvýšení nabídky drážní dopravy, následný interval 30 minut ve špičkovém období považujeme za přiměřený. Pro analýzu vlivu drážní dopravy na linkové uspořádání MHD by bylo vhodné vyhotovit dopravní model VHD/MHD.

Vedle výše uvedeného již v současné době existuje přestupní místo Jirkov-zastávka, které leží na území obce Otvice. Přestupní místo je v návrhu zachováno a podporováno, což se odráží v kapitole Doprava v klidu a Pěší a Cyklistické dopravě.



Obrázek 43: Dopravní terminál Jirkov; ÚP města Jirkova, výkres dopravní koncepce

V současné době existuje zde existuje záměr Připravován je rovněž záměr

DOPLŇUJÍCÍ PODPORA MHD

Jedná se o doplňující a podpůrná opatření přispívající k celkovému zlepšení nabídky MHD a obecně udržitelné mobility na území měst Chomutov a Jirkov.

V obecné rovině se může jednat o následující opatření:

- Modernizace technického stavu zastávek MHD, včetně zajištění bezbariérového přístupu a navazujících pěších tras (řešeno v rámci kapitoly Pěší doprava). Sjednocení městského mobiliáře na zastávkách MHD a výstavba nových čekáren pro cestující s cílem zvýšení komfortu cestování MHD.
- Vybavování dopravních terminálů, přestupních uzlů a vybraných důležitých zastávek VHD/MHD elektronickými informačními panely (inteligentní zastávky) s informacemi o odjezdech spojů VHD/MHD, návaznostech a provozních aktualitách v režimu on-line. Technologická vybavení mohou dále obsahovat další rozšiřování Wifi v dopravních prostředcích a na zastávkách, monitoring veřejného prostoru, včetně komunikace s MP. Obecně se jedná o zvyšování společenské atraktivity těchto prostor.
- Stávající základní jednotlivé jízdné v relaci Chomutov-Jirkov 20/17,- Kč, resp. 17/14,- Kč a 530,- Kč předplatné 30 denní odpovídá průměrné přepravní vzdálenosti 6-7 km. Avšak nezohledňuje lokální přepravní vztahy, u kterých je průměrná přepravní vzdálenost 2-3 km pro území města Chomutov, resp. 1-2 km pro území města Jirkov. Např. cena základního jednotlivého jízdného 17/14, Kč a 494,- Kč u předplatného 30 dní je pro území města Jirkov, ve srovnání s cenou IAD, diskutabilní. Upozorňujeme, že cena předplatného jízdného 30 dní vychází draze než jízdenka pro jednotlivou jízdu. Vzhledem k výše uvedenému doporučujeme zvážit revizi tarifního systému, který zohlední krátké cesty na území jednotlivých měst prostřednictvím tzv. krátkodobého jízdného, které může být vymezené časem nebo počtem zastávek. Samozřejmě, že vnímáme nezbytnost ekonomické udržitelnosti systému.
- Vybudování integrovaného centra mobility s cílem podávat občanům komplexní informace o dopravě ve městech Chomutov a Jirkov a nejbližším okolí, doplňkové informace o turistických cílech a kulturních akcích, včetně prezentací projektů obou měst. Nedílnou součástí je marketingová podpora systému MHD a udržitelných druhů dopravy.



7.3 VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA, ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVA

VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA

Veřejná linková doprava se souhrnnou nabídkou 319 regionálních autobusových spojů v rámci Integrované dopravy Ústeckého kraje, společně s 55 zastávkami na řešeném území měst Chomutov a Jirkov a pravidelným intervalem 60 minut na vybraných trasách a dalších 30 autobusových spojů dálkové dopravy zajišťující spojení na hlavní město Praha v běžném pracovním dni představuje výraznou nabídku služby veřejné hromadné dopravy. Výhledově se nepředpokládáme zásadnější změny ve vedení autobusových linek, v řešeném území bude mít omezený vliv na organizaci provozu přestavba/modernizace multimodálního dopravního terminálu Chomutov a výstavba dopravního terminálu Jirkov, případně také zvýšená nabídka železniční osobní dopravy v relaci Jirkov-Chomutov. U dálkové autobusové dopravy se pravděpodobně projeví realizace výhledového záměru tratě RS /VRT/ Praha-Ústí nad Labem-Dresden (SRN), s odbočkou Kralupy nad Vltavou-Most.

ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVA

Potenciál v železniční osobní dopravě při obsluze řešeného území měst Chomutov a Jirkov a regionu, který v současné době představuje v úhrnu 103 vlaků/spojů a 4 železniční stanice/zastávky, doporučujeme nepřeceňovat. Současná kvalita nabídky na trati 130 Ústí nad Labem-Klášteřec nad Ohří s následným intervalem cca 30/60/120 minut, výjimečně cca 15 minut, u vlaků Sp a R se jedná o společný následný interval cca 60 minut. Na trati 133 Chomutov-Jirkov cca 60/120 minut pouze ve špičkovém období a trati 124 Chomutov-Žatec-Lužná u Rakovníka cca 40/120 minut odpovídá kvalitě, poptávce a potenciálu v zájmového území.

Z hlediska zvyšování kvality republikových tratí zpracovalo Ministerstvo dopravy ČR, resp. SŽ dokument „Plánované projekty železniční infrastruktury ČR z prostředků Evropské unie v období 2014–2020“. Dokument s platností k 12/2016 obsahuje stavby na železniční trati 130/140, která je součástí sítě TEN-T, a které se vztahují k řešenému území. Podle níže doloženého harmonogramu se jedná o stavbu 063 Rekonstrukce tratě v úseku Kyjice-Chomutov s předpokládanou cenou 760 mil. Kč a předpokládanou realizací v letech 2019–2022 a stavbu 064 Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo)-Karlovy Vary (mimo) s předpokládanou cenou 1400 mil. Kč a předpokládanou realizací v letech 2021–2023. Obecnými cíli uvedených staveb jsou zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity dráhy a v některých úsecích zvýšení traťové třídy zatížení, z níže doloženého přehledu staveb je zřejmý zájem na zvýšení kvality celého podkrušnohorského železničního tahu.



rameno Ústí nad Labem – Cheb

stavby	058	059	060	061	062	063
	064	065	066	067		

Ve všech stanicích budou vybudována bezbariérově přístupná nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. Budou prověřeny možnosti odstranění některých úrovnňových křížení s pozemními komunikacemi.

CÍLE A POPIS STAVEB

- 058 | Rekonstrukce žst. Bohosudov
- 059 | Rekonstrukce žst. Retenice
- 060 | Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bilina
- 061 | Revitalizace a elektrizace tratě Oldřichov u Duchcova – Litvínov
- 062 | Rekonstrukce traťového úseku Bilina–Most–Kyjice
- 063 | Rekonstrukce tratě v úseku Kyjice–Chomutov
- 064 | Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Karlovy Vary (mimo)
- 065 | Modernizace žst. Karlovy Vary – staniční část
- 066 | Peronizace žst. Chodov
- 067 | Modernizace žst. Cheb

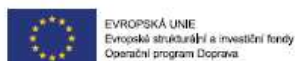
Stavby řeší rekonstrukci vybraných traťových úseků a železničních stanic na rameni Ústí nad Labem – Cheb. Jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou trať zařazenou do evropského železničního systému a globální sítě TEN-T. Hlavními cíli staveb je zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity dráhy a v některých úsecích zvýšení traťové třídy zatížení. Stavby budou splňovat veškeré parametry vyplývající z TSI.

PŘEDPOKLAD REALIZACE A NÁKLADY STAVEB

C. stavby	Předpoklad realizace	Předpokládané náklady stavby	Předpokládané financování
058	2019–2021	1 244 mil. Kč	OPD II
059	2019–2020	852 mil. Kč	OPD II
060	2018–2019	1 789 mil. Kč	OPD II
061	2018–2019	819 mil. Kč	OPD II
062	2021–2023	1 400 mil. Kč	OPD II
063	2019–2022	760 mil. Kč	OPD II
064	2021–2023	1 400 mil. Kč	OPD II
065	2016–2018	637 mil. Kč	OPD II
066	2016–2017	506 mil. Kč	OPD II
067	2017–2018	517 mil. Kč	CEF

POLOHOPIS STAVEB

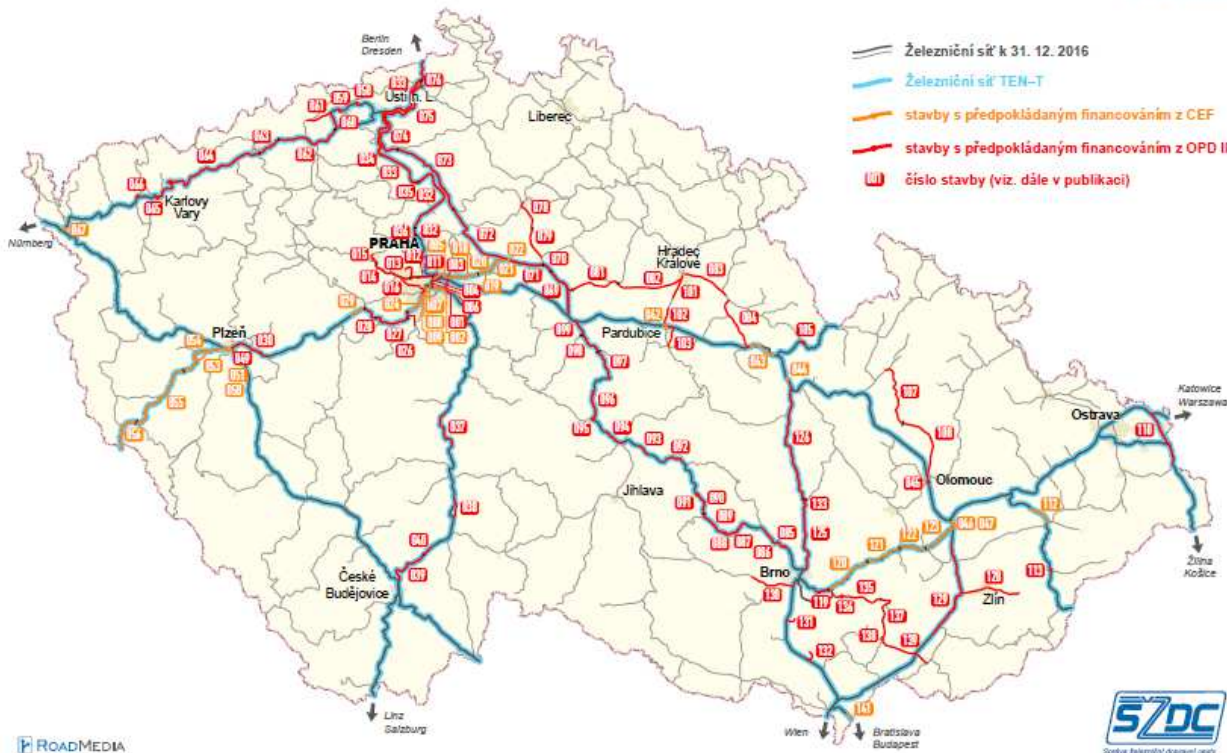
Místo staveb: Karlovarský kraj, Ústecký kraj



Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

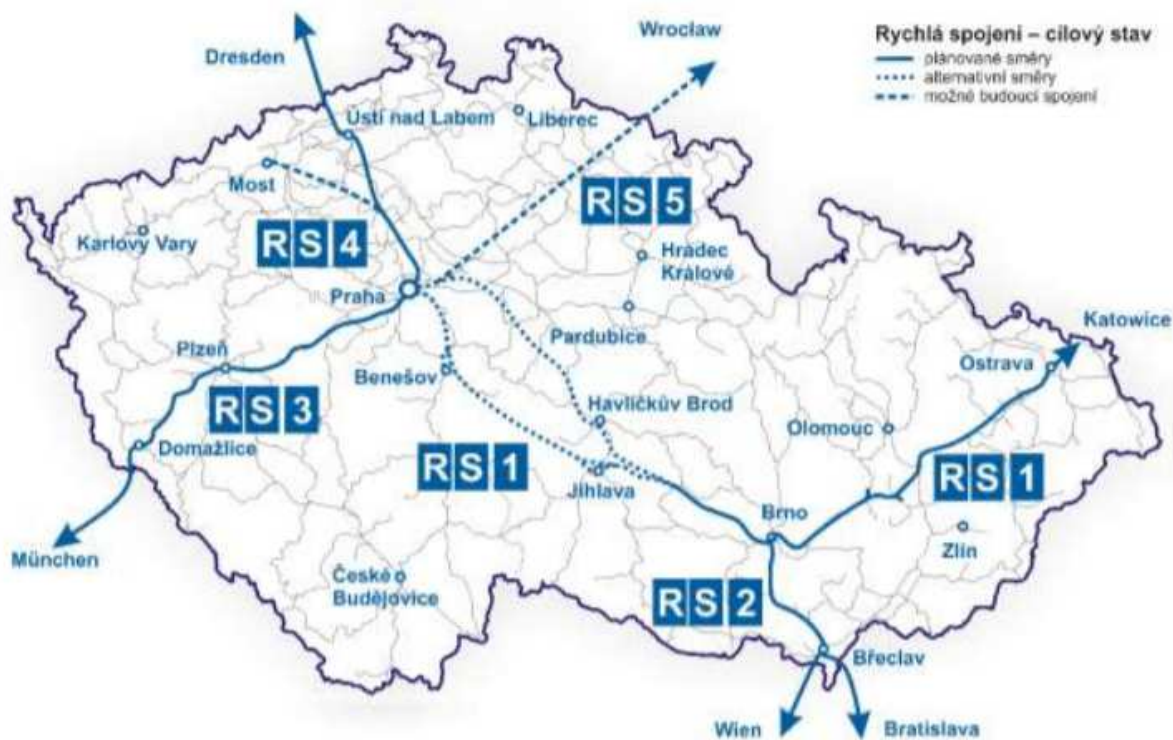
Přehled projektů OPD II a CEF

2014–2020





Důležitým výhledovým aspektem je záměr ČR na budování tratí rychlého spojení (RS), do kterého spadají také vysokorychlostní tratě (VRT), pojednává o tom dokument Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, který vypracovalo Ministerstvo dopravy ČR v lednu 2017. V dotčeném regionu se předpokládá realizace tratě RS4 Praha-Ústí nad Labem-Dresden (SRN), resp. zatím prověřována a hodnocena odbočná větev Kralupy nad Vltavou-Most. Tento záměr by výrazně posílil postavení veřejné hromadné dopravy, zejména pak železniční osobní dopravu v regionu. Účinek by se zřejmě také promítl do nabídky VLD, především do dálkových autobusových spojů Chomutov-Praha. V kontextu uvedeného je nutné připomenout, že dobudování cílového stavu tratí RS se předpokládá do roku 2050, lze tedy odhadovat, že účinek se v zájmovém území projeví za horizontem roku 2030, případně roku 2035.



Obrázek 44: Tratě rychlého spojení (RS), cílový stav /zdroj: Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR

7.4 SYSTÉMY PARK AND RIDE A BIKE AND RIDE, BIKESHARING

SYSTÉMY PARK AND RIDE A BIKE AND RIDE

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

Dle SLDB 2011 činila denní vyjížďka do zaměstnání a školy v okrese Chomutov kombinující IAD a VHD na úrovni 0,4 % celkové vyjížďky. V reálných číslech pro území měst Chomutov a Jirkov se pak může jednat odhadem o celkovou poptávku kolem 110 cest v systému P+R, výhledově, při odhadovaném růstu cca 30 %, přibližně o 150 cest denně. Při předpokládané změně podílu cyklistické dopravy lze odhadovat v systému B+R poptávku až 50 cest v běžném pracovním dni. V rámci rozvoje IDS doporučujeme rovněž rozvíjet systémy P+R a B+R v regionálním pojetí, především ve významných železničních stanicích.

Systémy Park and Ride a Bike and Ride doporučujeme realizovat především v prostoru stávajících dopravních uzlů, jako jsou autobusové nádraží Chomutov, autobusové nádraží Jirkov, železniční stanice Chomutov, železniční stanice Chomutov město a železniční stanice Jirkov zastávka. Ve výhledu by měly být tyto systémy součástí nových multimodálních dopravních terminálů Chomutov a Jirkov. Doplnujícím prvkem může být systém Kiss and Ride (K+R) pro krátkodobé vyložení osob a zavazadel při přestupu mezi dopravními systémy,

což se bude přednostně týkat stávajících dopravních uzlů AN Chomutov a AN Jirkov, výhledově pak dopravních terminálů Chomutov a Jirkov.

Následně uvádíme odborný odhad počtu stání pro výhledové přestupní uzly, přičemž v případě B+R se jedná o zabezpečená odstavná místa pro jízdní kola:

▪ Dopravní terminál Chomutov	70 stání P+R	20 míst B+R
▪ Přestupní uzel Chomutov město	40 stání P+R	10 míst B+R
▪ Dopravní terminál Jirkov	20 stání P+R	10 míst B+R
▪ Přestupní uzel Jirkov zastávka	20 stání P+R	10 míst B+R.

Doporučujeme zvážit také budování systému Bike and Ride na vybraných konečných zastávkách MHD, které jsou situovány kolem hlavních cyklistických tras, může se jednat např. o konečnou zastávku Povodí Ohře na ulici Lužická nebo zastávku SD aréna u ulice Mostecká. Dále se domníváme, že také půjčování jízdních kol v rámci systému ČD Bike má své opodstatnění, a to především ve své republikové působnosti.



Obrázek 45: Zahraniční příklad úschovny kol u dopravního terminálu s kapacitou 100 kol, náklady zhruba 1 mil. Kč



Obrázek 46: Moderní, zastřešená úschovna kol s kapacitou 20 míst v železniční stanici Uherské Hradiště



Obrázek 47: Příklad parkovacího domu kol u nádraží Přerov s kapacitou 118 kol, náklady zhruba 10 mil. Kč

BIKESHARING

Sdílení, půjčování jízdních kol se stává oblíbeným způsobem dopravy, jedná se o ekologický a udržitelný systém dopravy. Pro základní informaci o této službě byly využity podklady společnosti Rekola Bikesharing s.r.o. pro město Teplice. V rámci existující nabídky této služby bylo za období 03/2017 až 11/2018 uskutečněno celkem 5395 výpůjček, v maximálním měsíci se jednalo o 1212 zákazníků, což představuje průměrně kolem 180 osob v pracovním dni. Pokud budeme hodnotit denní variaci výpůjčky, byla služba

využívaná více mimo dopravní špičku, v rozhodující míře pak po 16 hodině odpoledne. Průměrná délka výpůjčky 28,3 minut odpovídala, při průměrné rychlosti 12 km/h, vzdálenosti kolem 5,7 km, což je přibližně dvojnásobek průměrné cesty MHD. Také tyto údaje ukazují na spíše nepravidelné, rekreační a turistické využívání nabízené služby.

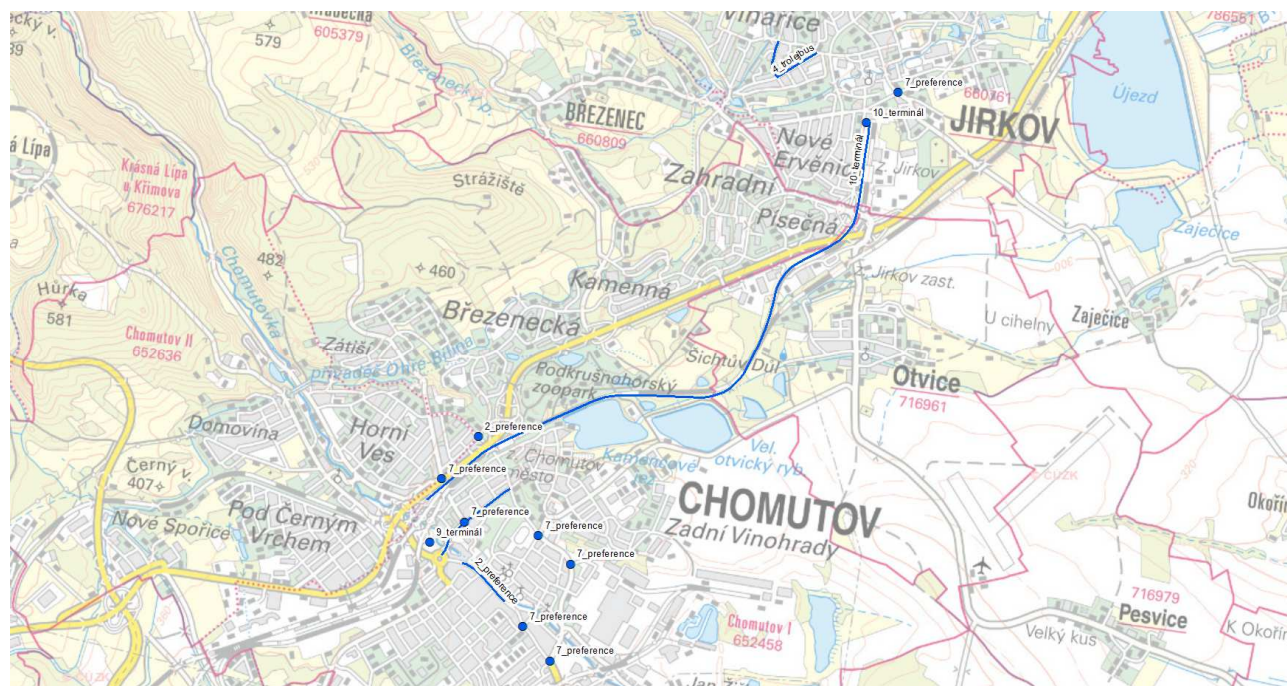
Na základě uvedených skutečností lze odvozovat, že služba, která se více orientuje na rekreační využití, žádným zásadním způsobem neovlivní dělbou přepravní práce. Tarifní struktura může naopak vyvolat konkurenční prostředí ve vztahu k využívání MHD. V případě krátké jízdy bez zpoplatnění nabídka konkuruje pěší dopravě.

Doporučujeme, z pozice měst Chomutov a Jirkov, podporovat sdílení jízdních kol, např. územní i finanční spoluúčastí při tvorbě mobiliáře cyklistické dopravy, koordinací se systémem B+R, propagací a dalšími. Ale ke zvážení je finanční účast města při krytí provozních nákladů za situace, kdy služba konkuruje nabídce MHD nebo je alternativou k pěší dopravě. Rozhodující pozice měst k podpoře cyklistické dopravy vidíme přednostně v budování a rozvoji bezpečné dopravní infrastruktury pro cyklisty, viz 9.3.

7.5 PŘEHLED OPATŘENÍ A NÁVRH ETAPIZACE ROZVOJE VHD

Číslo	Název	Horizont	Zodpovědnost
1	Rekonstrukce sítě linek MHD, zvýšení efektivity provozu	2023	města/DPCHJ
2	Preference vozidel MHD v dopravním proudu, 1. etapa	2023	města/DPCHJ
3	Budování informačního a dispečerského systému řízení MHD, koordinace se záměry DÚK	2023	DPCHJ/DÚK
4	Rozvoj ekologické dopravy, 1. etapa, výstavba tratě/hybridní vozidla	2023	města CH/J
5	Modernizace zastávek MHD, řešení bezbariérových přístupů	2023	města/DPCHJ
6	Dopravní terminál Jirkov, studie	2023	SŽ
7	Preference vozidel MHD v dopravním proudu, 2. etapa	2030	města CH/J
8	Rozvoj ekologické dopravy s využitím hybridních vozidel, II. etapa	2030	města CH/J
9	Modernizace, přestavba multimodálního terminálu žst. Chomutov	2030	SŽ
10	Výstavba dopravního terminálu žst. Jirkov, revize provozu	2030	SŽ

Tabulka 8: Přehled opatření rozvoje VHD/MHD měst Chomutov a Jirkov



Obrázek 48: Přehled opatření týkající se rozvoje VHD/MHD měst Chomutov a Jirkov (podrobněji v příloze)

AD 1) REKONSTRUKCE SÍTĚ LINEK MHD, ZVÝŠENÍ EFEKTIVNOSTI PROVOZU



Rekonstrukce sítě linek MHD v řešeném území představuje změnu organizace provozu podle dokumentace „Optimalizace obsluhy oblasti Chomutovsko veřejnou dopravou“; Ing. František Krτίčka, Dis, 10/2018. Změna obsahuje snížení počtu linek ze současných 22 na 16 linek, přičemž návrh předpokládá zvýšení dopravního výkonu o zhruba 12,8 % v běžném pracovním dni při zachování počtu vypravených vozidel. Dochází tak ke zvýšení četnosti spojů, zejména u trolejbusové dopravy, celkově pak ke zvýšení efektivnosti provozu. Nárůst dopravního výkonu o zhruba 280,7 tis. km/rok představuje zvýšení provozních nákladů nejméně o 1,4 mil. Kč za rok. Opatření je jedno z několika podporujících rozvoj MHD. Podrobněji v kapitole 7.2.1. Doporučujeme, aby součástí opatření byla také revize/doplnění tarifního systému.

AD 2) PREFERENCE VOZIDEL MHD V DOPRAVNÍM PROUDU, 1. ETAPA

Opatření jsou zaměřena na výraznější upřednostnění vozidel MHD na vybraných trasách s využitím telematických prvků, případně i vyhrazených jízdních pruhů. Cílem je snížení časových ztrát z titulu narůstajících front vozidel na komunikační síti a tak udržení jízdní/oběžné doby spojů. V rámci 1. etapy se jedná o trasu v ulicích Pražská a Palackého, kde doporučujeme řešit upřednostnění formou vyhrazeného jízdního pruhu, preferencí v rámci SSZ a okružní křižovatky. Rovněž může být řešena trasa v ulicích Cihlářská, Moravská, kde lze upřednostnění řešit v rámci přestavby SSZ. Ohledně upřednostnění vozidel MHD změnou přednosti v jízdě nelze pouze hodnotit provoz MHD, je nutné dále analyzovat rozhodující proudy vozidel, rozhledové poměry a další rizika spojená s konfigurací terénu, pěšími trasami atd. Opatření vyžaduje věcnou i časovou harmonizaci s opatření ad) 4 přehledu staveb a opatření IAD. Podrobnosti obsahují kapitoly 6.2 a 7.2.2.

AD 3) BUDOVÁNÍ INFORMAČNÍHO A DISPEČERSKÉHO SYSTÉMU ŘÍZENÍ MHD, KOORDINACE SE ZÁMĚRY DÚK

Jedná se o opatření využívající telematické systémy v dopravě, které jsou nezbytné při řešení upřednostnění vozidel MHD nebo informačního systému pro cestující. Řešení této problematiky vyžaduje spolupůsobení aktivního dispečerského řízení provozu MHD, včetně sledování vozidel. Opatření obsahuje budování inteligentních zastávek ve významných přestupních uzlech a důležitých zastávkách. U této problematiky je nezbytná harmonizace s řešením v rámci DÚK, podrobnosti obsahuje kapitola 7.2.3.

AD 4) ROZVOJ EKOLOGICKÉ DOPRAVY, 1. ETAPA, VÝSTAVBA TRATĚ/HYBRIDNÍ VOZIDLA

Rozvoj ekologické dopravy na území měst Chomutov a Jirkov navazuje na existující trolejbusový provoz v podobě výstavby trolejbusových tratí v ulici Zborovská v Chomutově a v ulicích Studentská, Žižkova v Jirkově o celkové délce cca 1,5 km. Opatření umožňuje zlepšit dopravní obsluhu území trolejbusovou dopravou v oblasti širšího centra města Chomutov a v lokalitě Vinařice v Jirkově. Uvedené úseky lze řešit rozvojem provozu hybridních/parciálních trolejbusů (vozidla vybavena baterií) s provázaností se stávající trolejbusovou sítí. Upozorňujeme, že využíváním parciálních vozidel musí být doprovázeno energetickým propočtem a zajištěním. Podrobnosti jsou obsaženy v kapitole 7.2.1.

AD 5) MODERNIZACE ZASTÁVEK MHD, ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ

Opatření vychází z kapitoly Pěší doprava, kde návrh základních pěších tras obsahuje také hodnocení bezbariérovosti přístupových tras k zastávkám MHD na těchto trasách. Detailně popsáno v kapitole 9.3. Jedná se o permanentní a dlouhodobý proces zkvalitňování pěší infrastruktury s cílem zajistit mobilitu pro všechny skupiny osob.

AD 6) DOPRAVNÍ TERMINÁL JIRKOV, STUDIE

Záměr na výstavbu dopravního terminálu Jirkov u ulice Chomutovská je obsažen v ÚP města Jirkova. Vzhledem k tomu, že záměr není dostatečně definován, doporučuje dopravně urbanistickou studii předmětné lokality. Ta by měla, vedle vlastního řešení terminálu, specifikovala další potřebná opatření týkající se např. změn tras MHD, upřednostnění vozidel MHD, výkonnost dotčených křižovatek, pěší trasy, kapacity dopravy v klidu a další. Zcela nezbytnou a důležitou součástí je pak návrh provozních opatření na trati Jirkov-Chomutov, kde doporučujeme výrazné zvýšení kvality nabídky. Další informace obsahuje kapitola 7.2.3.

AD 7) PREFERENCE VOZIDEL MHD V DOPRAVNÍM PROUDU, 2. ETAPA

Opatření představuje pokračování záměru na výraznější upřednostnění vozidel MHD na vybraných trasách s využitím telematických prvků, případně i vyhrazených jízdních pruhů. Cílem je další snížení časových ztrát z titulu narůstajících front vozidel na komunikační síti a tak udržení jízdní/oběžné doby spojů. V rámci 2. etapy

se jedná o trasu v ulicích Pražská, Zborovská, Blatenská a Moravská, kde doporučujeme řešit upřednostnění formou aktivní preferencí v rámci SSZ. Také zde upřednostnění vozidel MHD změnou přednosti v jízdě je nutné hodnotit v kontextu rozhodujících proudů vozidel, rozhledových poměrů a další dopravně bezpečnostních rizika spojená s konfigurací terénu, pěšími trasami atd. Opatření vyžaduje věcnou i časovou harmonizaci s opatření ad) 10 přehledu staveb a opatření IAD. Podrobnosti obsahují kapitoly 6.2 a 7.2.2.

AD 8) ROZVOJ EKOLOGICKÉ DOPRAVY S VYUŽITÍM HYBRIDNÍCH VOZIDEL, II. ETAPA

Další pokračování rozvoje ekologické dopravy na území měst Chomutov a Jirkov s využitím hybridních/parciálních vozidel (vozidla vybavena baterií) dokončí celkový záměr v dílčím nahrazení autobusového provozu ekologickou MHD. Možnosti rozvoje, resp. úseky s možností nahrazení autobusové dopravy jsou obsaženy v kapitole 7.2.1. Upozorňujeme, že zvýšené využíváním parciálních vozidel musí být doprovázeno energetickým propočtem a zajištěním.

AD 9) MODERNIZACE, PŘESTAVBA MULTIMODÁLNÍHO TERMINÁLU ŽST. CHOMUTOV

Stávající železniční stanice Chomutov v ulici Nádražní nabízí velmi omezenou nebo žádnou návaznost na další doprovodné dopravní systémy. Prostor neumožňuje dostatečný rozvoj dalších služeb dopravní obsluhy území, centrum města je pěší dopravou prakticky nedostupné. Nedostatky jsou natolik závažné, že doporučujeme sledovat záměr na jeho modernizaci a přestavbu, což představuje situování nástupišť v prostoru ulice Lipská. Dojde tak k vytvoření uceleného multimodálního terminálu, který výrazně zlepší dopravní návaznost a obsluhu území, včetně centra města Chomutov. Podrobnosti jsou obsaženy v kapitole 7.2.3.

AD 10) VÝSTAVBA DOPRAVNÍHO TERMINÁLU ŽST. JIRKOV, REVIZE PROVOZU

Dopravní terminál Jirkov v ulici Chomutovská představuje záměr na vytvoření kompaktního přestupního uzlu mezi železniční osobní dopravou, MHD a VLD a dalších druhů dopravní obsluhy území. Realizace zlepšuje dopravní obsluhu území, společně se zvýšením kvality nabídky se upřednostňuje železniční osobní doprava. Předpokládáme, že linky VHD/MHD, které jsou ukončeny na stávajícím AN Jirkov, budou přemístěny do prostor nového dopravního terminálu. V této souvislosti doporučujeme realizovat opatření na zajištění výkonnosti, kvality provozu a upřednostnění vozidel MHD v křižovatce Palackého-Zaječická, opatření ad) 7 kapitoly 6.2, případně také úpravy křižovatky Palackého-Chomutovská. Nezbytnou podmínkou je zvýšení kvality nabídky železniční osobní dopravy, doporučujeme následný interval 20-30 minut ve špičkovém období. Další informace jsou obsaženy v kapitolách 7.2.3 a 7.3.

Rovněž doporučujeme, aby na základě projednání byla do revize provozu zapracována také žst. Zastávka Chomutov-Písečná, která se nachází na území obce Otvice. Tento záměr by měl být podpořen i bezprostřední návazností na síť MHD. V této souvislosti dále upozorňujeme na připomínku obce Otvice, že tento záměr nebude z jejich strany finančně podporován.



8. DOPRAVA V KLIDU (STATICÁ DOPRAVA)

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

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

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

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

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

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

Naplnit zmíněné cíle, ke kterým se připojuje také udržitelná mobilita a finanční udržitelnost je úkolem pro týmy odborníků jako jsou urbanisté a architekti, odborníci na životní prostředí, sociologové, ekonomové, dopravní odborníci a další. Pouze komplexní řešení se zahrnutím nástrojů organizace dopravy v klidu může nabídnout nástroje pro dosažení vytýčených cílů ve snížení využívání automobilové dopravy a podporu udržitelných druhů dopravy. Problematika snížení negativních vlivů na životní prostředí obsahuje vedle dopravních aspektů také oblast ekologizace parkovacích ploch, jako např. plochy se vsakováním, doprovodná zeleň, mobiliář a další estetické prvky v předmětném veřejném prostoru.

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

- ekonomická stabilita a rozvoj systému v rámci udržitelného rozvoje města
 - finanční prostředky získané regulací dopravy v klidu investovat do rozvoje městského systému dopravy v klidu, výnosy rovněž využívat na řešení dopravy v klidu v obytných oblastech
 - záměry, které by zakládaly dlouhodobé ekonomické závazky města spíše podporovat finančními nebo jinými pobídkami
 - zajistit kvalitu bydlení a pobytové funkce v celém prostoru centra města a lázeňské zóny.
- Zajištění nabídky pro všechny uživatele systému dopravy v klidu
 - pro obyvatele sledovat beze zbytku zabezpečení odstavných stání, nutným předpokladem je jejich územní a dopravně organizační garance, odstavná stání v rámci zastupitelnosti dále využívat pro parkování firem a živnostníků; otázkou zůstává, jak přistupovat k domácnostem s více vozidly
 - atraktivitu centra města a dostupnost lázeňského území podpořit komplexním řešením krátkodobého parkování, nezbytná zaměstnanecká parkovací stání řešit především formou P+G bez nákladných investic a za akceptovatelného zpoplatnění a kvalitní nabídkou MHD.

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

Dle „Italské“ křivky růstu automobilizace byl pro výhledový rok 2030 v rámci Reálně optimistického scénáře stanoven odhad koeficientu růstu automobilizace v hodnotě 1,12.

8.1 VYBRANÉ VÝCHOZÍ PODKLADY

Rozhodujícími podklady k dané problematice jsou Územní plán města Chomutova, ve znění 06/2017 a Územní plán města Jirkova, ve znění 11/2013. Plochy vymezené ÚP pro potřeby dopravy v klidu jsou doloženy níže v rámci příslušných kapitol.

Následuje přehled dalších vybraných podkladů, námětů a studií, které byly studovány a hodnoceny a obsahově se zabývají problematikou dopravy v klidu. Uvedené díla doporučujeme diskutovat, případně dále rozpracovat:

- Parkoviště Admirál, ulice Bezručova
- Parkoviště Za domem, ulice Beethovenova
- Parkovací plochy, ulice Blatenská
- Parkoviště, ulice Cihlářská
- Návrh zřízení obytné zóny, Dolní Vinohrady
- RD ulice Lipská, u kina OKA; parkoviště, zastávky MHD
- Parkoviště ulice Lužická
- Parkovací domy Březenecká, Hálkova, Holešická, Mostecká
- Parkovací politika Chomutov
- Obytná zóna Za Zborovskou
- Parkoviště Blatenská, u divadla
- Parkování Kamenný Vrch
- Sídliště Severka, návrh veřejných ploch 2017
- Ulice Šrobárova, parkování
- Sídliště Zadní Vinohrady, studie.

Poznámka: Podbarvené položky jsou v příslušných kapitolách podrobněji specifikovány.

8.2 CENTRUM MĚSTA A NAVAZUJÍCÍ ÚZEMÍ

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

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

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

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

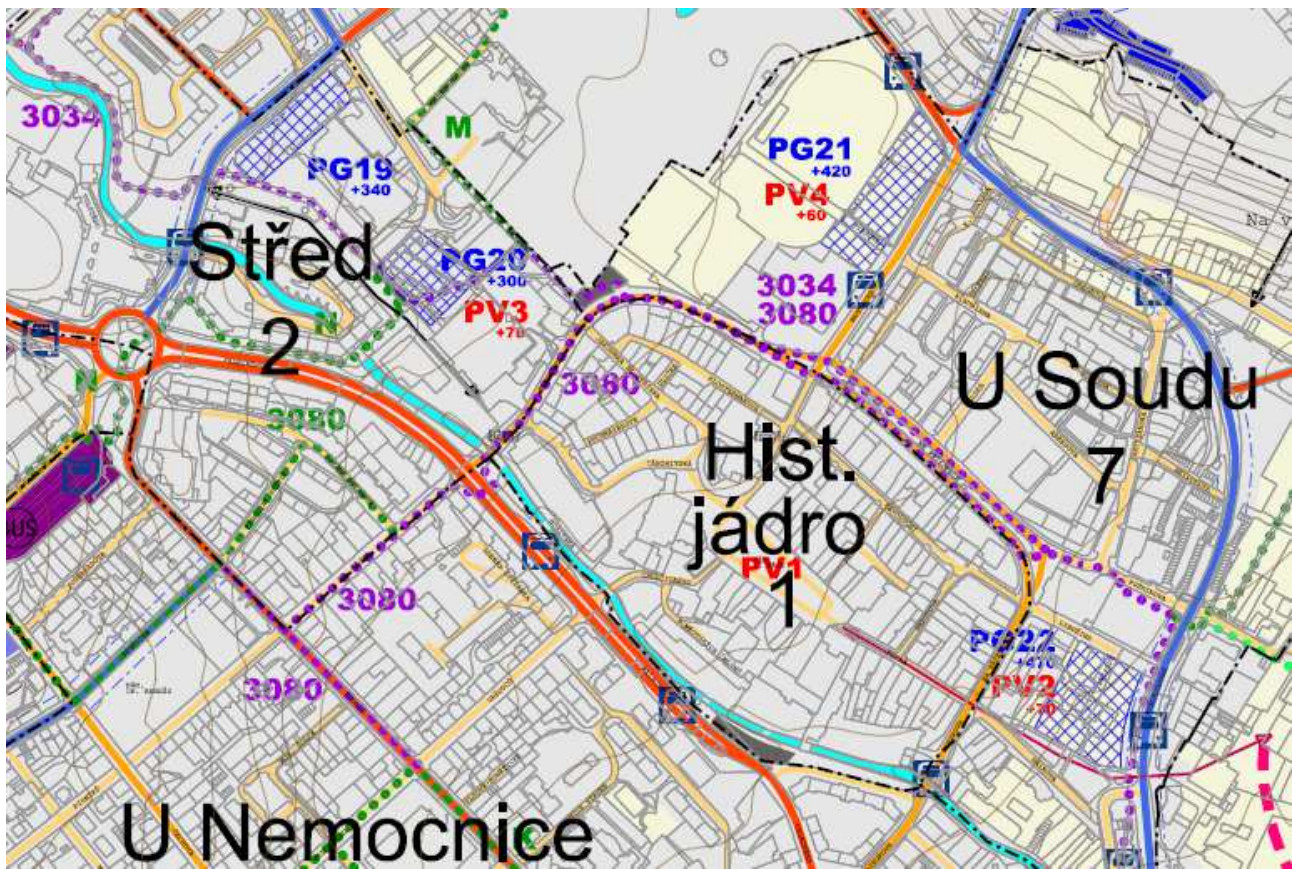
- zóny placeného parkování, případně se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště
- vyhrazená stání pro rezidenty a podnikatelské subjekty
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené, pro zásobování
- záchytná parkoviště na obvodu centrální oblasti (systém P+G, P+R)
- nezaplatněná krátkodobá stání ve veřejném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

Vlastní řešení parkování v centru města a navazujícím území vychází z provedeného dopravního průzkumu parkování a odstavování vozidel a následné bilance dopravy v klidu dopravy pro odhadovaný stupeň automobilizace ve výhledovém období roku 2030, sledovaný počet obyvatel a jeho demografické složení a vybraný výhledový reálně optimistický scénář dělby přepravní práce.



8.2.1 Město Chomutov

Řešení dopravy v klidu ve městě Chomutov dle ÚP dokládá následující obrázek.



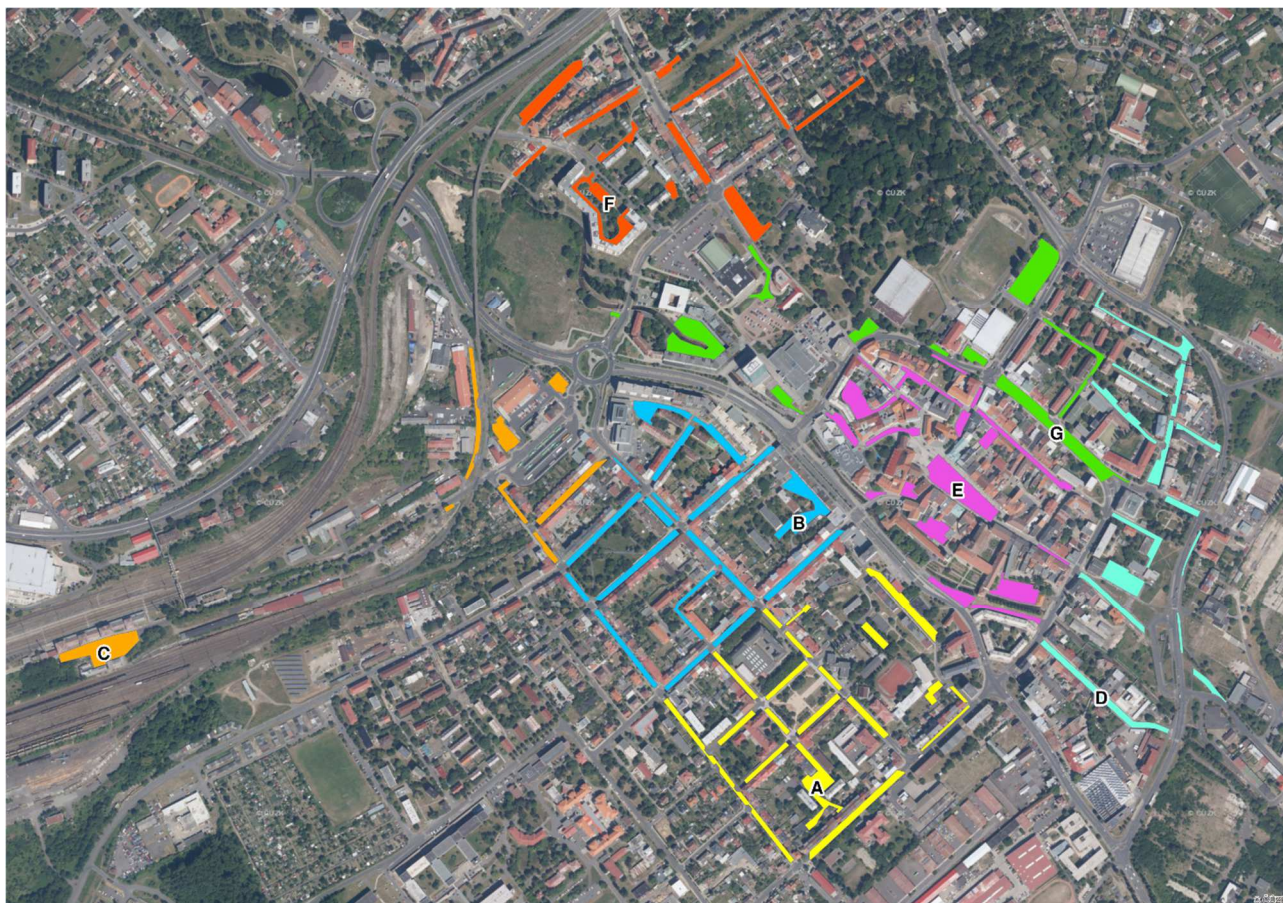
Obrázek 49: ÚP města Chomutova; Koncepce dopravní infrastruktury, řešení centra města

Legenda k předcházejícímu obrázku:

	PG18 +300	
	P3 G12 +120	
PV1	PV2 +70	

PODZEMNÍ GARÁŽE (V INDEXU OZNAČEN POČET NOVÝCH PARK. STÁNÍ)
 PARKOVIŠTĚ/GARÁŽE (V INDEXU OZNAČEN POČET NOVÝCH PARK. STÁNÍ)
 VEŘEJNÉ PARKOVIŠTĚ PRO NÁVŠTĚVNÍKY CENTRA MĚSTA
 (V INDEXU OZNAČEN POČET NOVÝCH PARKOVACÍCH STÁNÍ)

Vymezení průzkumu dopravy v klidu na území centra města Chomutov a v navazujících oblastech dokládá následující obrázek, tabulka níže pak bilanci vozidel pro jednotlivé uživatelské skupiny pro výhledový rok 2030.



Obrázek 50: Chomutov, sledované oblasti statické dopravy v centru města a přilehlém okolí

Město Chomutov, maximální hodina ve výhledovém období roku 2030

Konstrukce poptávky pro stupeň automobilizace 568,3 osobních vozidel/1000 obyvatel; rok 2030

Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Celkem max.
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.		
A	160	23	14	107	361	303	505
B	186	43	19	93	450	342	606
C	86	9	8	91	194	194	302
D	64	34	9	40	169	147	252
E	58	76	60	179	148	374	464
F	107	11	43	112	272	274	439
G	70	21	34	140	212	264	407
Celkem	730	218	188	763	1807	1898	2975

Tabulka 9: Chomutov, odhad poptávky pro výhledové období roku 2030, automobilizace 568,3 vozidel/1000 obyvatel

Poznámka: Sloupec „Celkem max.“ představuje poptávku, kdy je zcela uspokojena uživatelská skupina „Obyvatel max.“. Jedná se o situaci, kdy návrh výrazným způsobem vymezuje rezidentní oblasti s omezenou zastupitelností pro abonenty, tedy podnikatelskou sféru v předmětném území.



Obrázek 51: Oblasti statické dopravy v centru města a přilehlém okolí – počet vozidel v 5h ráno

DOPORUČENÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ

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

Doporučujeme diskutovat nad výraznějším snížením dopravního zatížení na území městské památkové zóny (MPZ), případně i vyloučením automobilové dopravy z území náměstí 1. máje a okolí, které by mohlo fungovat jako pěší zóna.

Důležitou podmínkou je dohled nad využíváním nabídky, právě dodržování pravidel regulace/organizování zvyšuje efektivitu systému a nevyvolává nevhodný provoz, případně i následný rozvoj. Domníváme se, že zjištěné vysoké počty zaměstnanců a dlouhodobě parkujících v zónách placeného stání (ZPS) jdou z velké části právě na vrub kvality dohledu. Nezbytným doprovodným prvkem řešení dopravy v klidu je integrovaný systém navádění vozidel na volné parkovací kapacity, včetně sledování obsazenosti parkovišť. Z tohoto titulu je upřednostněna koncentrace těchto kapacit před roztříštěností a fragmentací.

Analýza poptávky a rozhodující principy řešení:

- Parkování obyvatel, odstavná stání (rezident/abonent – R/A)
Stávající, z části kombinovaná nabídka rezidentního/abonentního parkování vozidel bydlících a firem v území a krátkodobého/střednědobého parkování vozidel návštěvníků, doporučujeme modifikovat na více segregovaný systém podporující a ochraňující uživatelskou skupinu obyvatel. Na území centra města a v navazujících oblastech jsou navrženy ke zřízení lokální rezidentní oblasti, ulice nebo plochy, přednostně je využívána regulace územní. Ve všech sledovaných oblastech jsou rozhodnými uživatelskými skupinami zaměstnanci s počtem 763 vozidel a obyvatelé s počtem 730 vozidel, přičemž u obyvatel činí maximální poptávka 1807 vozidel. Z tohoto důvodu je výraznější regulace parkování v centru města a navazujícím území, se zaměřením na větší ochranu a podporu rezidentní parkování, zcela na místě. S velkou pravděpodobností bude muset dojít k přerozdělení stávající nabídky

z krátkodobého parkování na komunikacích směrem k odstavování rezidentů/abonentů. Pro řešení výhledové poptávky byly vytipovány další plochy pro zvýšení nabídky, jedná se o lokality parkoviště Městské divadlo, Tyršova a Hálkova. Pro rezidentní/abonentní parkování doporučujeme také využití soukromé nabídky obchodních centrech, např. parkovací plocha Billa v ulici Blatenská, případně další, v rámci jednotného a celoměstského systému dopravy v klidu. Důležitou součástí by mohly být uvolněné prostory původního AN pro oblast kolem ulice Školní nebo ulice Spořická, rozhodovat bude urbanistická koncepce zájmového území. Návrh vychází ze zjištěného množství odstavených vozidel v 5h ráno.

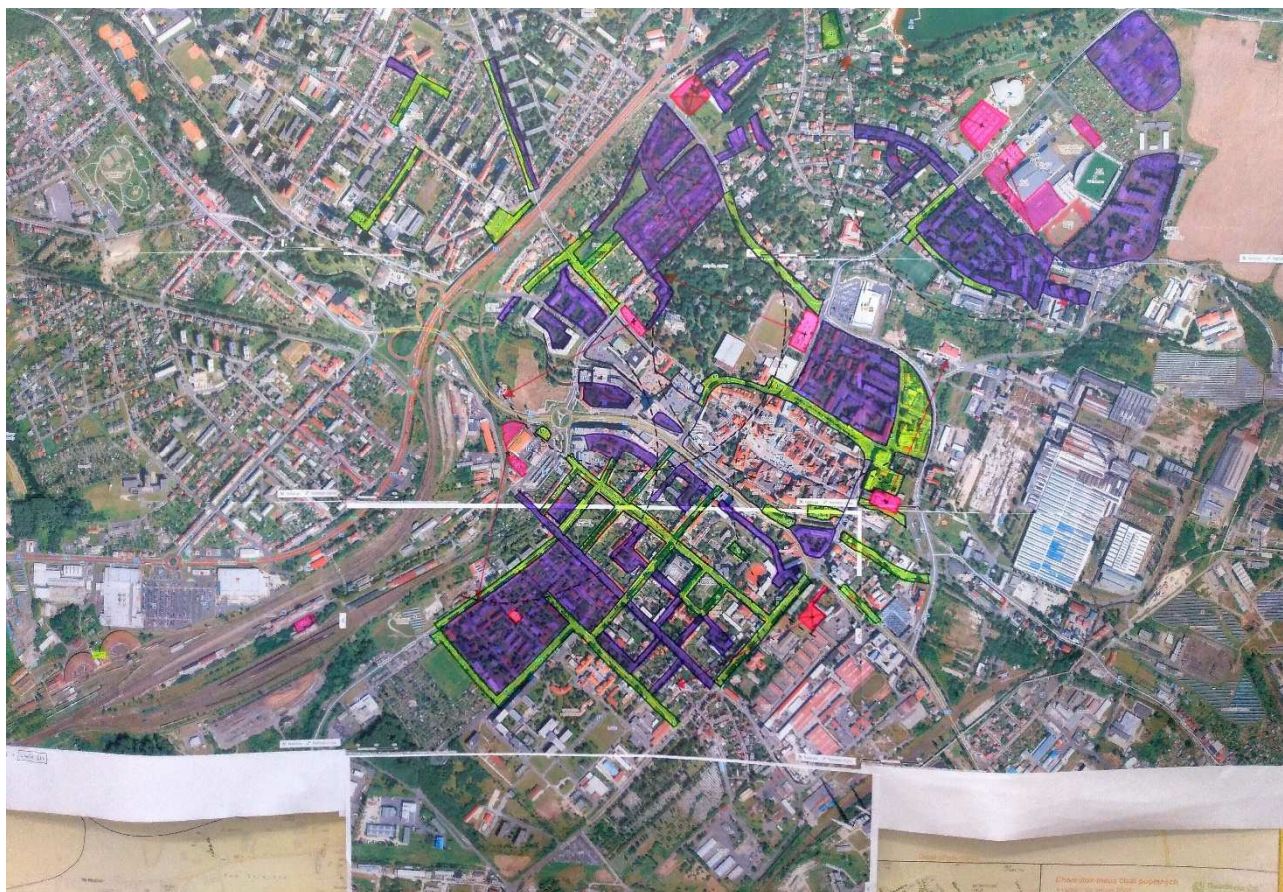
- Krátkodobé/střednědobé parkování návštěvníků (parkovací automat – PA);
Uživatelská skupina krátkodobého/střednědobého parkování využívá poměrně rozsáhlou nabídku zpoplatněného parkování v rámci ZPS. V podstatě veškerá stávající poptávka 356 vozidel (191/165 vozidel) byla v řešeném území uspokojena. Výhledově předpokládáme poptávku krátkodobého /střednědobého parkování na úrovni 406 vozidel (218/188 vozidel), přičemž jen kombinovaná nabídka v oblasti E, což je území MPZ, činí 420 parkovacích míst, resp. 350 míst po odečtení rezidentních stání. Pro parkování návštěvníků doporučujeme využít stávající kapacitní parkovací plochy v území MPZ nebo v blízkém sousedství jako například parkoviště Mánesova, Sportovní hala, U Městských mlýnů, Jezuitská kolej nebo Wolkerova. Využití nabídky na náměstí 1. máje se bude odvíjet z diskuse nad možností řešení území v podobě pěší zóny. Uvedené veřejné parkovací plochy představují souhrnnou nabídku kolem 300 stání. Koncepce předpokládá výraznější zapojení soukromé nabídky v rámci společného systému, jedná se např. o parkovací plochy Billa, parkoviště v ulici Blatenská, OC Chomutovka v ulici Farského nebo parkoviště Žižkovo náměstí. Výhledová bilance, včetně přerozdělení stávající nabídky, záměr na dopravní zklidnění náměstí 1. máje a míra/ochota zapojení soukromé nabídky mohou vyvolat potřebnost doplnění kapacit v navazujícím území centra města. S ohledem na potřebnost inteligentního naváděcího systému doporučujeme upřednostňovat kapacitní parkovací plochy před fragmentací nabídky.
- Dlouhodobé parkování zaměstnanců (systémy Park and Ride – P+R, Park and Go – P+G)
Uživatelská skupina zaměstnanec je „vykázána“ organizováním/regulací dopravy v klidu na okraj řešeného území. Souhrnná odhadovaná poptávka 763 vozidel, případně 951 vozidel se započítáním dlouhodobého parkování, je řešena formou záchytných parkovišť (systém P+G) v okrajových oblastech širšího centra města. Lze zvažovat s tzv. dvouúrovňovým systémem, který předpokládá akceptované zpoplatnění v atraktivnějších lokalitách a parkování bez poplatku v lokalitách vzdálenějších. Lze uvažovat také s částečným víceúčelovým využitím této nabídky pro obyvatele i podnikatele. Vzhledem k tomu, že v současné době tato nabídka, kromě ploch v ulicích Blatenská, Wolkerova a Bachmačská, prakticky neexistuje, bude nezbytné nabídku doplnit. Vhodnými lokalitami jsou stávající kapacitní parkovací plochy na ulici Blatenská, Tyršova nebo Hálkova. Důležitou součástí by mohlo být záchytné parkoviště v rámci modernizace/přestavby multimodálního terminálu Chomutov, případně uvolněné prostory původního AN. Zde bude rozhodující urbanistická koncepce zájmového území.
- Doplnující záměry organizování dopravy v klidu
Modifikace stávajícího systému povede k přesunu vozidel s upřednostněním bezplatného parkování do navazujícího území, tyto oblasti se považují za tzv. „náravníkové“ pásma, které vyžadují zvýšenou ochranu bydlicích. Na základě uvedeného doporučujeme zvážit rozšíření rezidentního parkování do oblasti ulic Zborovská, Vaníčková, Vilová, Mozartova, Gutenbergova a dalších.

Obdobnou koncepci doporučujeme v oblasti nemocnice, zde navrhujeme rozšíření ZPS s cílem větší ochrany obyvatel území před návštěvníky nemocnice. S ohledem na obecně nedostatečnou nabídku navrhujeme její doplnění s víceúčelovým využitím pro obyvatele a návštěvníky nemocnice. Rezervní plochy je situována v prostoru ulic Dr. Janského a Edisonova.

Následující dva obrázky jsou dílčími přílohami z podkladu „Parkovací politika Chomutov 2019+“, který obsahuje textovou, grafickou a tabulkovou část. V základních směrech je přestavba stávajícího stavu obdobná jako výše uvedené koncepční principy řešení, rozdílnosti a obsažené otázky budou diskutovány. Poslední, třetí obrázek představuje výsledný návrh koncepce dopravy v klidu na území města Chomutov a přilehlém okolí, včetně oblastí kolem nemocnice a ulice Zborovská.



Obrázek 52: Návrh řešení statické dopravy pro centrum města Chomutov a navazující území; /zdroj: Parkovací politika Chomutov 2019+

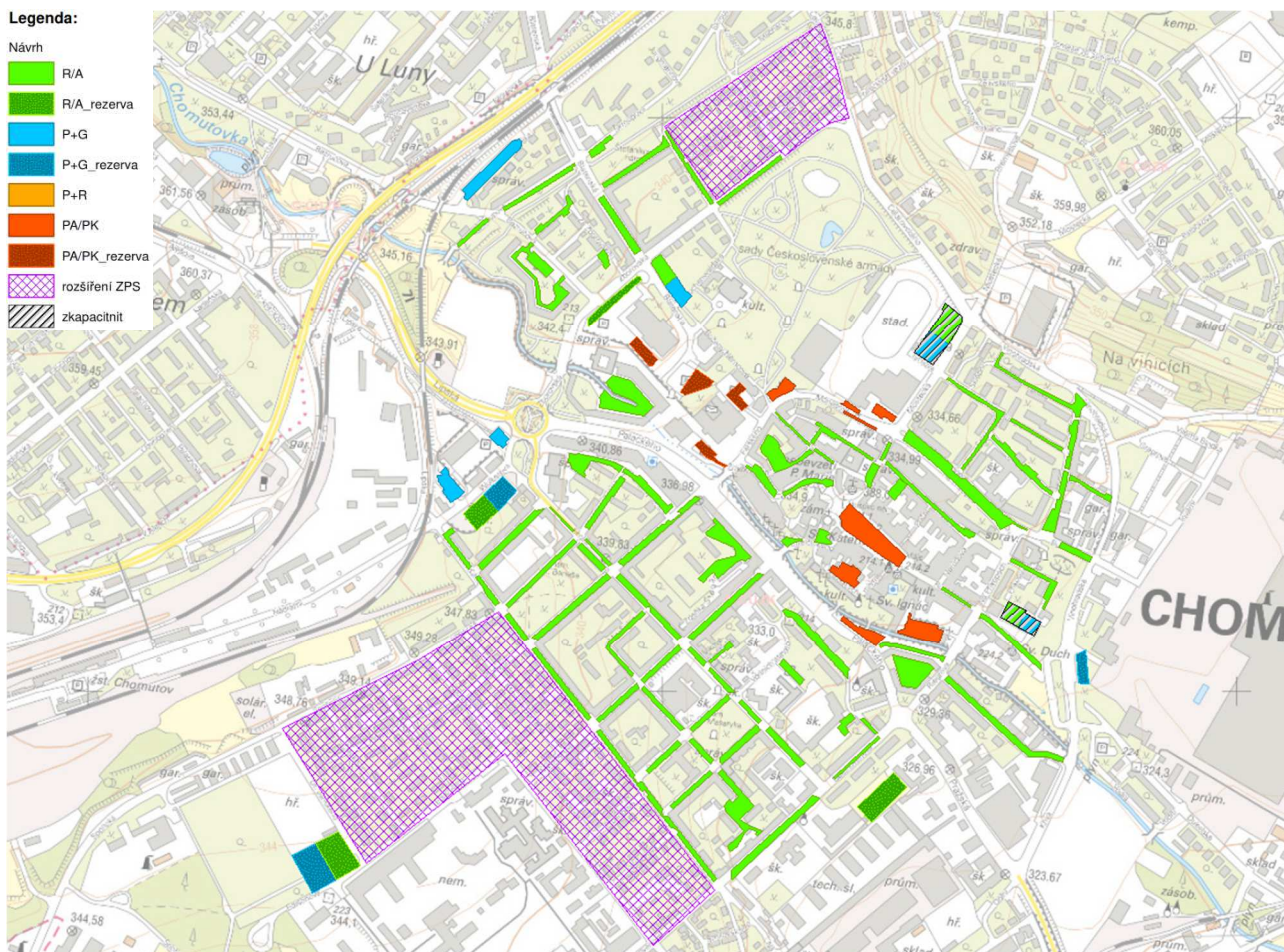


Obrázek 53: Návrh řešení statické dopravy pro centrum města Chomutov a navazující území; /zdroj: Parkovací politika Chomutov 2019+



Legenda:

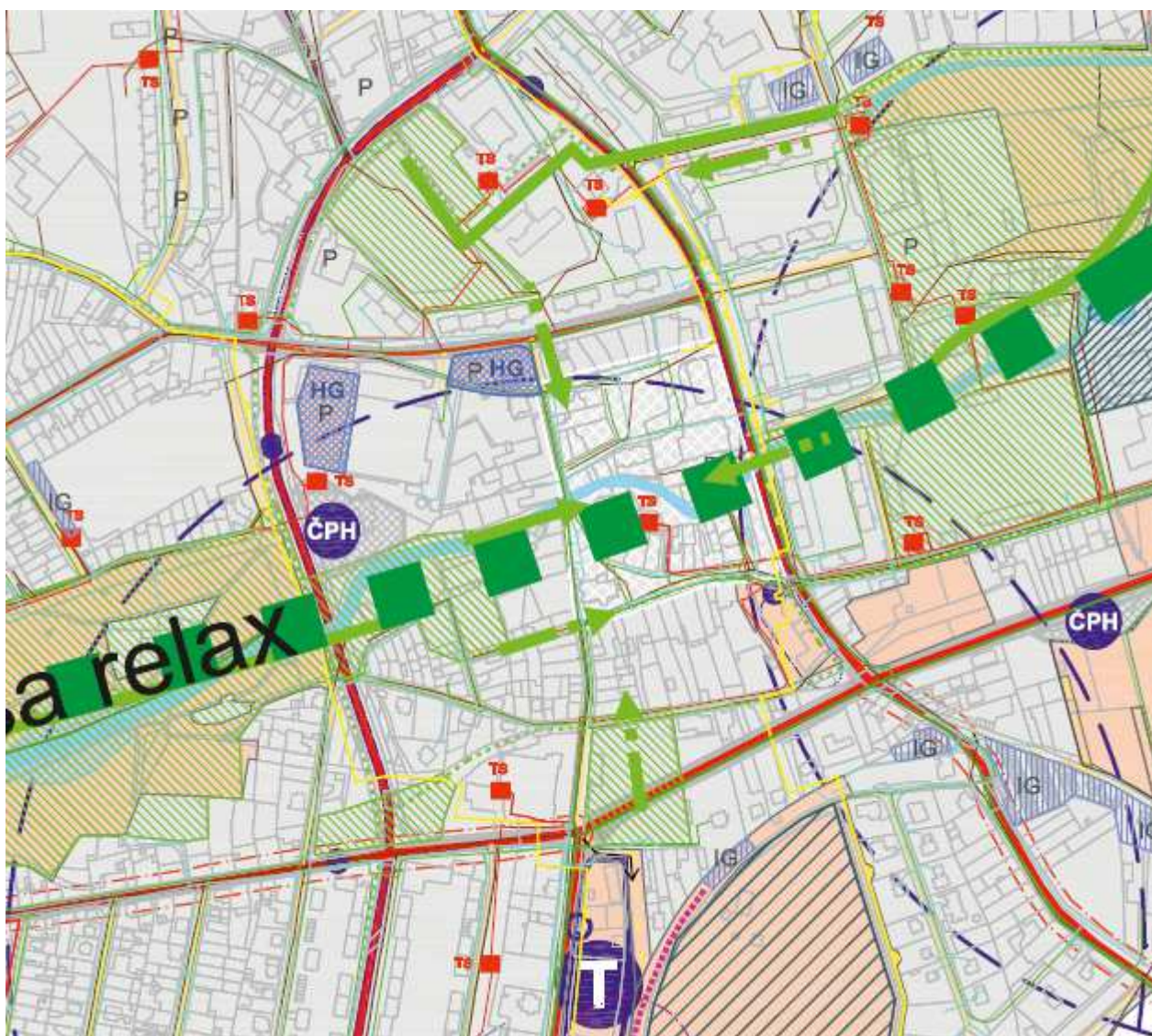
- Návrh
- R/A
 - R/A_rezerva
 - P+G
 - P+G_rezerva
 - P+R
 - PA/PK
 - PA/PK_rezerva
 - rozšíření ZPS
 - zkapacitnit



Obrázek 54: Návrh koncepce dopravy v klidu na území centra města Chomutov a přilehlém okolí, včetně oblastí kolem nemocnice a ulice Zborovská (podrobněji v příloze)

8.2.2 Město Jirkov

Řešení dopravy v klidu ve městě Jirkov dle ÚP dokládá následující obrázek.



Obrázek 55: ÚP města Jirkova; Návrh dopravní koncepce a technické infrastruktury, řešení centra města

P	P/P+	
HG	HG	
IG		

PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - PARKOVIŠTĚ - NOVÉ (P) / ROZŠÍŘENÍ STÁVAJÍCÍHO (P+)

PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - HROMADNÉ GARÁŽE

PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - INDIVIDUÁLNÍ GARÁŽE



Vymezení průzkumu dopravy v klidu na území centra města Jirkov a v navazujících oblastech dokládá následující obrázek, tabulka níže pak bilanci vozidel pro jednotlivé uživatelské skupiny pro výhledový rok 2030.

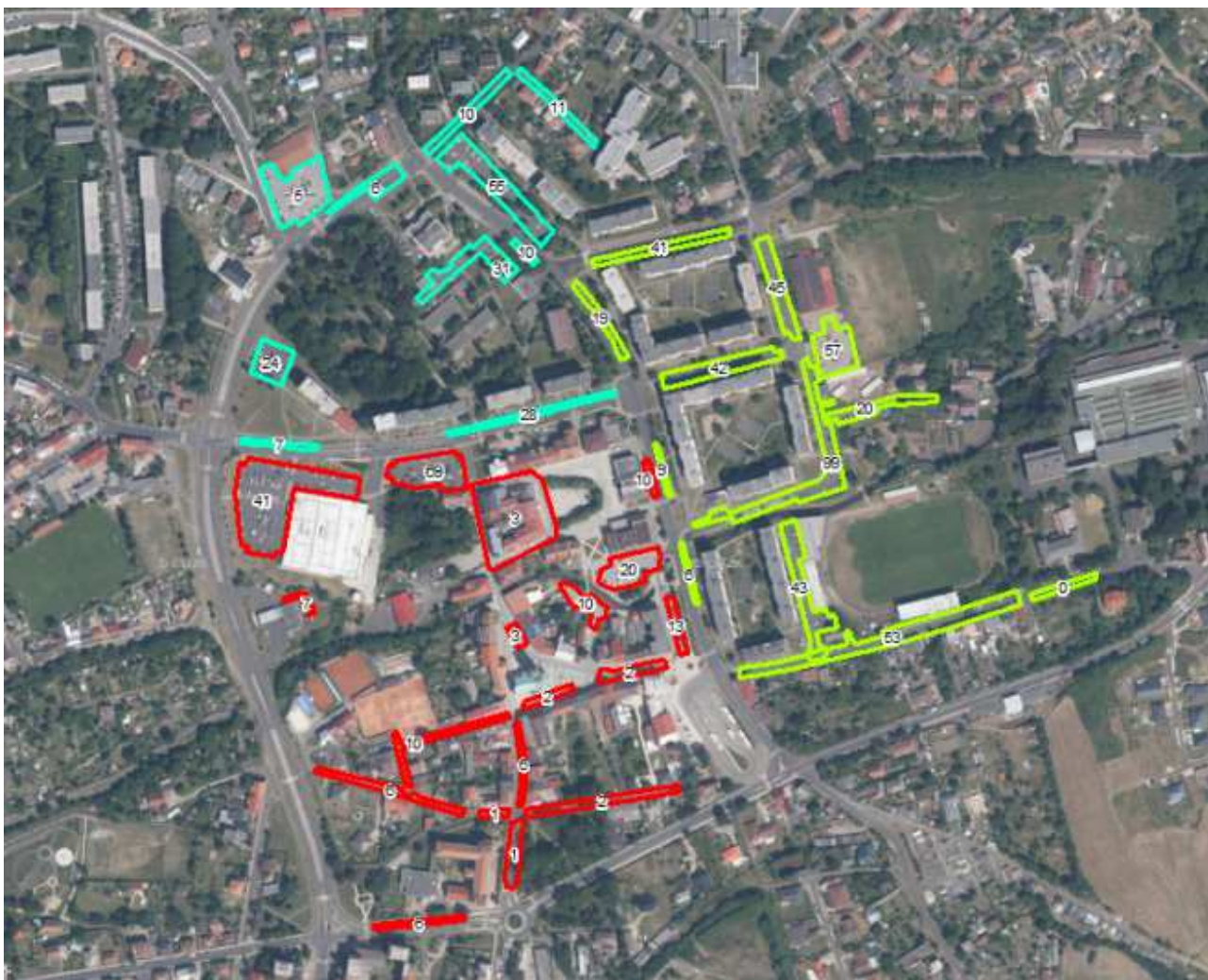


Obrázek 56: Jirkov, sledované oblasti statické dopravy v centru města a přilehlém okolí

Město Jirkov, maximální hodina ve výhledovém období roku 2030							
Konstrukce poptávky pro stupeň automobilizace 568,3 osobních vozidel/1000 obyvatel; rok 2030							
Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Celkem max.
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.		
H	148	106	18	60	241	333	425
I	316	0	14	48	494	377	555
J	108	57	14	48	212	227	331
Celkem	572	163	46	156	946	937	1311

Tabulka 10: Jirkov, odhad poptávky pro výhledové období roku 2030, automobilizace 568,3 vozidel/1000 obyvatel

Poznámka: Sloupec „Celkem max.“ představuje poptávku, kdy je zcela uspokojena uživatelská skupina „Obyvatel max.“. Jedná se o situaci, kdy návrh výrazným způsobem vymezuje rezidentní oblasti s omezenou zastupitelností pro abonenty, tedy podnikatelskou sféru v předmětném území.



Obrázek 57: Oblasti statické dopravy v centru města a přilehlém okolí – počet vozidel v 5h ráno

DOPORUČENÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ

Motivací koncepcí je zřízení/doplnění lokálních rezidentních oblastí a ulic, zejména v navazujících obytných lokalitách, které snižují obrátkovost odstavených/parkujících vozidel s efektem ve snižování intenzity dopravy na obslužných komunikacích. Systémovost a organizování/regulace také přispívá k intenzivnějšímu využívání soukromé nabídky, čímž je zajištěno hospodárnější využití území. Pozitivem je také podpora udržitelných druhů dopravy. Podmínkou pro fungování systému je dostatečná rezerva souhrnné nabídky, kterou lze dosáhnout infrastrukturním rozvojem, zapojením soukromé nabídky, včetně soukromých ploch a územní, dopravně organizační a cenovou regulací.

Doporučujeme diskutovat nad vymezení rezidentních oblastí i v samotném centru města Jirkov z důvodu podpory bydlicích a vhodnější organizace nabídky vozidel skupiny zaměstnanec.

Důležitou podmínkou je dohled nad využíváním nabídky, právě dodržování pravidel regulace/organizování zvyšuje efektivitu systému a nevyvolává neekonomický provoz, případně i následný rozvoj. Možným doprovodným prvkem řešení dopravy v klidu je integrovaný systém navádění vozidel na volné parkovací kapacity, včetně sledování obsazenosti. Z tohoto titulu je při řešení nových kapacit upřednostněna koncentrace této nabídky před roztříštěností a fragmentací.

Analýza poptávky a rozhodující principy řešení:

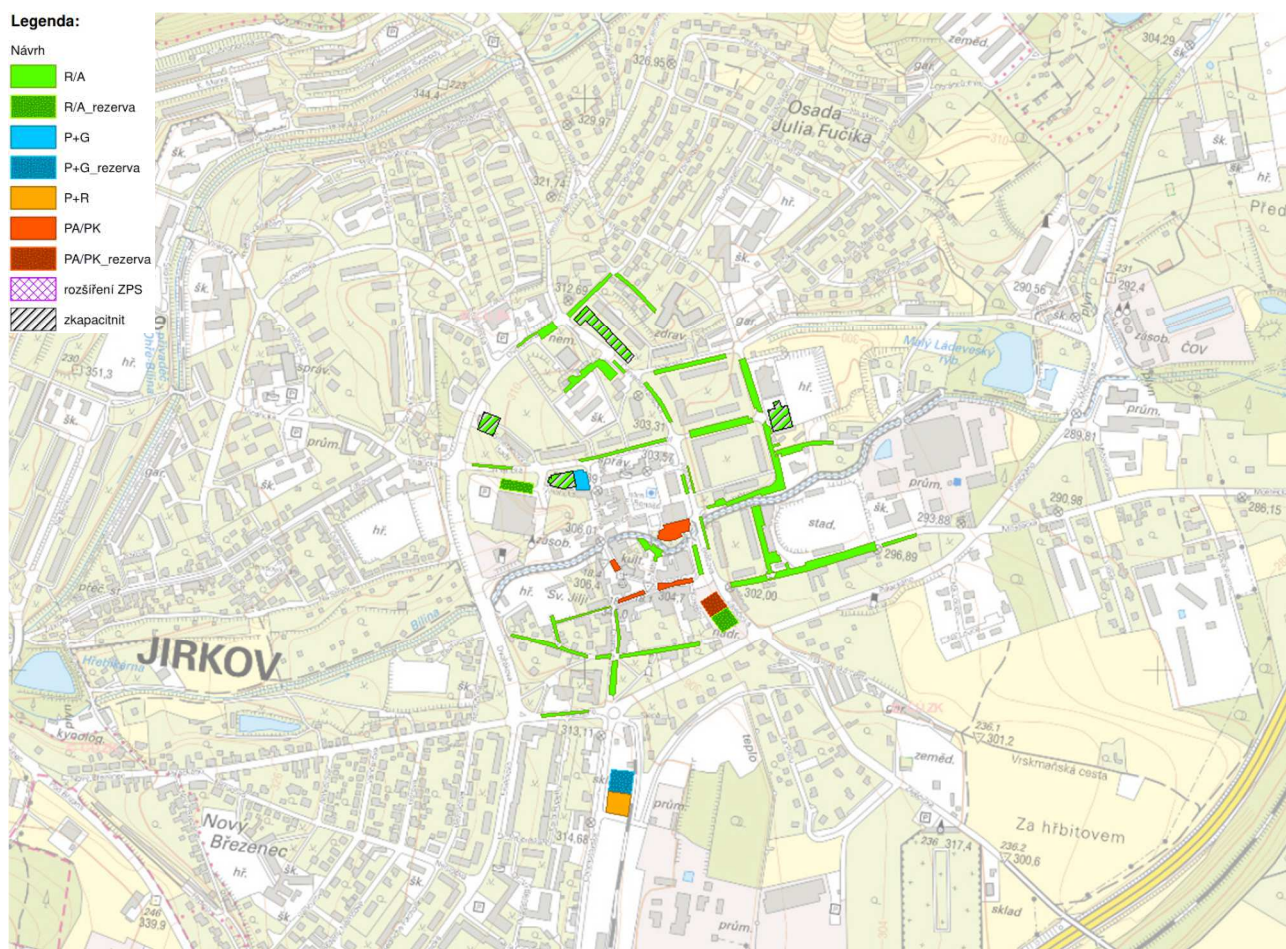
- Parkování obyvatel, odstavná stání (rezident/abonent – R/A);
Na území centra města Jirkov jsou odstavná stání v režimu rezident/abonent (parkovací karta) pouze podél části ulici Alešova. Doporučujeme tento systém rozšířit na další komunikace v centru města podle průzkumem zjištěné poptávky, např. ulice Kostelní, Husova, Mlýnská, Zahradní nebo Chomutovská a



další. Dále navrhujeme doplnění stávající regulace dopravy v klidu v obytné oblasti ulic Tkalcovská, Jezerská, U Sauny, 5. května, U Stadionu a části ulice Červenohrádecká o lokality ulic, které bezprostředně na území centra města navazují jako např. Alešova, Mostecká nebo Smetanovy sady. Záměr vychází z výsledku průzkumu, kdy ve všech sledovaných oblastech jsou rozhodující uživatelskou skupinou obyvatel s počtem 572 vozidel, přičemž maximální poptávka pro výhledové období činí 946 vozidel. Pravděpodobně bude muset dojít k přerozdělení stávající nabídky z částečně organizované směrem k odstavování rezidentů/abonentů. Pro rezidentní/abonentní parkování doporučujeme doplnit nabídku stávajícího parkoviště v ulici Tyršova (parkoviště Městské sklepy) a Dvořákova, případně lze využít soukromou nabídku obchodního centra Tesco v rámci celoměstského systému organizování dopravy v klidu. Důležitou součástí systému by mohly být uvolněné prostory původního AN, zde bude rozhodující urbanistická koncepce zájmového území. Základní návrh vychází ze zjištěného množství odstavených vozidel v 5h ráno.

- Krátkodobé/střednědobé parkování návštěvníků (parkovací automat – PA, parkovací kotouček – PK); Uživatelská skupina krátkodobého/střednědobého parkování může využívat nabídku zpoplatněného parkování v ulici Kostelní a na parkovišti Alešova, případně nezpoplatněné krátkodobé (do 30 minut) parkování v ulici Kostelní. Výhledovou poptávku krátkodobého/střednědobého parkování v oblasti H, kdy část představují zákazníci OC Tesco, na úrovni 106 vozidel lze uspokojit stávající nabídkou, která činí 54 stání. Vzhledem ke krátkým docházkovým vzdálenostem lze k řešení výhledové poptávky u této uživatelské skupiny využít uvolněné prostory původního AN, zde bude rozhodující urbanistická koncepce zájmového území. Součástí systému dopravy v klidu může být inteligentní naváděcí systém na parkovací plochy, včetně sledování obsazenosti, v tom případě bude vhodné upřednostnit kapacitní parkovací plochy před fragmentací nabídky.
- Dlouhodobé parkování zaměstnanců (systém Park and Go – P+G) Uživatelská skupina zaměstnanec je „vykázána“ organizováním/regulací dopravy v klidu na okraj řešeného území centra města. Souhrnná odhadovaná poptávka se započítáním dlouhodobého parkování pro oblast H v objemu 78 vozidel je řešena formou záchytných parkovišť (systém P+G) na okraji širšího centra města. Při dostatečné kapacitě lze také uvažovat s polyfunkčním využitím této nabídky pro uživatelské skupiny obyvatel i podnikatele. Protože dochází k přerozdělení nabídky k větší podpoře uživatelské skupiny obyvatel, předpokládáme doplnění kapacity pro dlouhodobé parkování zaměstnanců. Nabízí se využití stávající parkovací plochy Městské sklepy (kapacita 66 stání). Výhledově do systému P+G zahrnujeme parkovací kapacity v rámci nového dopravního terminálu Jirkov v ulici Chomutovská. Ve smyslu uvedeného nelze vyloučit tzv. dvouúrovňové řešení regulace, které předpokládá akceptované zpoplatnění v atraktivnějších lokalitách a parkování bez poplatku v lokalitách vzdálenějších jako např. nový dopravní terminál v ulici Chomutovská.

Ostatní sledované lokality, oblasti I a J, jsou řešeny v rámci lokalit vícepodlažního bydlení. Návrh koncepce řešení v centru města Jirkov a navazujícím území dokládá následující obrázek.



Obrázek 58: Návrh koncepce dopravy v klidu centru města Jirkov a přilehlém okolí

8.3 LOKALITY VÍCEPDLAŽNÍHO BYDLENÍ

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.

V rámci analytické části byly sledovány následující lokality s vícepodlažní bytovou zástavbou:

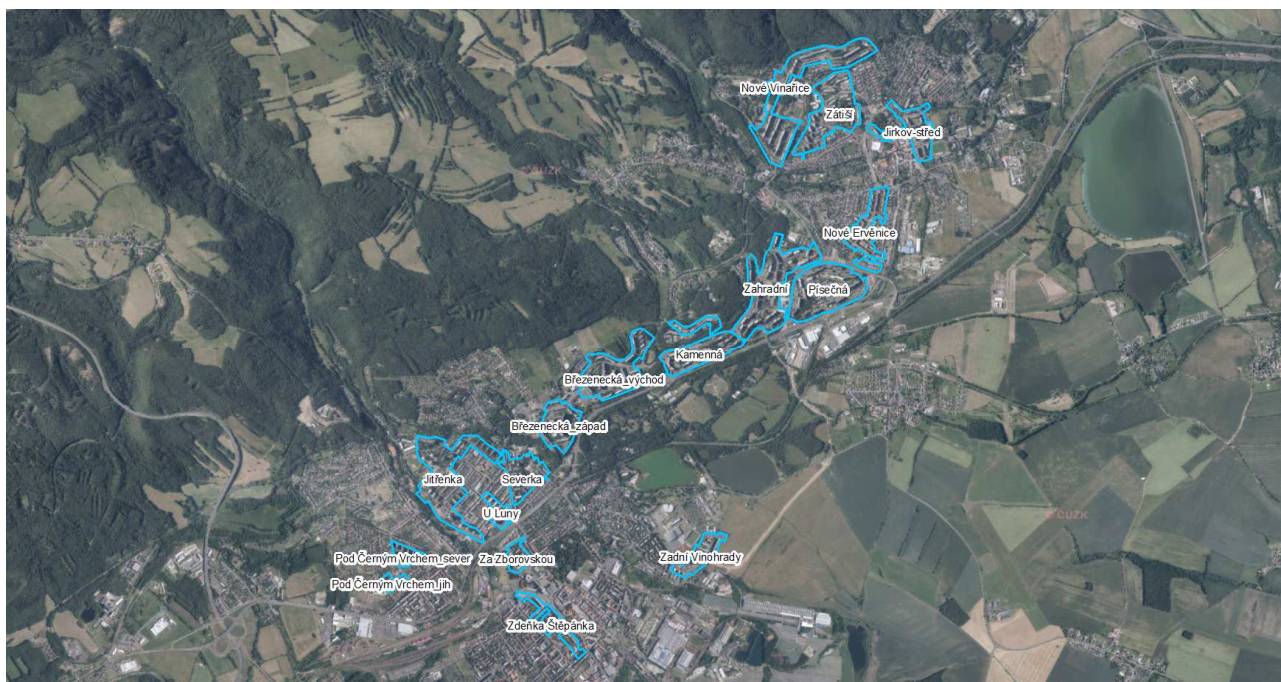
Město Chomutov

- Březenecká, východ a západ
- Jitřenka
- Kamenná
- Písečná
- Pod Černým Vrchem, sever a jih
- Severka
- U Luny
- Zadní Vinohrady
- Zahradní
- Za Zborovskou
- Zdeňka Štěpánka



Město Jirkov

- Jirkov-střed
- Nové Ervěnice
- Nové Vinařice
- Zátíší



Obrázek 59: Sledované a řešené lokality vícepodlažní bytové zástavby na území obou měst

Při řešení dopravy v klidu v lokalitách bydlení bylo vycházeno z reálně optimistického vývoje dělby přepravní práce. Předpokládáme, že stupeň automobilizace se bude nadále zvyšovat a do stanoveného výhledového roku 2030 dosáhne úrovně až 568,3 osobních vozidel/1000 obyvatel. Změna demografické struktury (stárnutí) a probíhající městská a regionální migrace obyvatel povede pravděpodobně ke korekci růstu počtu vozidel, předpokládáme nárůst objemu osobních vozidel v předmětných oblastech o zhruba 10-12 %. Principem řešení statické dopravy v obytných územích je zajištění pokrytí poptávky, kterou nelze žádným zásadním způsobem omezovat či regulovat. Nároky výhledových potřeb jsou tak dány počtem obyvatel, resp. počtem domácností a úrovní automobilizace. Přednostně se jedná o řešení nevyhovujícím způsobem odstavených vozidel. Neřešenou, avšak významnou součástí je zajištění dostupnosti vozidel IZS, včetně vymezení požárních ploch pro nástup IZS, tyto plochy se beze zbytku uplatňují u bytových domů s 5 a více podlažími, a mohou zhoršit výslednou bilanci v jednotlivých lokalitách.

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

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

- odstavná stání v uličním profilu
- odstavné plochy volné nebo zabezpečené
- objekty hromadných garáží/stání
- vyhrazená stání pro fyzické a právnické osoby
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené osoby
- odstavná stání vozidel nákladní dopravy.

Společně s uvedenými využívanými prvky nabídky je nutné využívat dopravně územní regulace ve formě oblastí zákazu stání nebo oblastí placeného stání (rezidentní zóny), kdy cílem je ochrana parkování obyvatel v oblastech, kde jsou společně s bydlením další funkce využity nebo zefektivnění nabídky větším využíváním stávajících garážových objektů.

Nové kapacity odstavných ploch a objektů hromadných garáží jsou v návrhu téměř výhradně situovány na stávajících odstavných plochách, případně v místech stávajících garážových objektů, ne v uvolněných lokalitách, přičemž je upřednostněno jejich umístění na okraji obytného území. Současně doporučujeme, na základě dobrých zkušeností, rozvoj/podporu zabezpečeného rezidentního parkování, včetně cenové harmonizace nabídky a poptávky se zapojením soukromého sektoru. Je nezbytné, aby společně s výstavbou nových kapacit docházelo k systémové změně organizace dopravy na komunikacích s cílem odstranění nevyhovujícím způsobem odstavených vozidel, což umožňuje zajištění dostupnosti vozidel IZS, včetně nezbytných nástupních ploch pro vozidla HZS.

Souhrnné výhledové bilance dopravy v klidu, popis jednotlivých oblastí a navržená řešení jsou obsahem následujících kapitol.

8.3.1 Město Chomutov

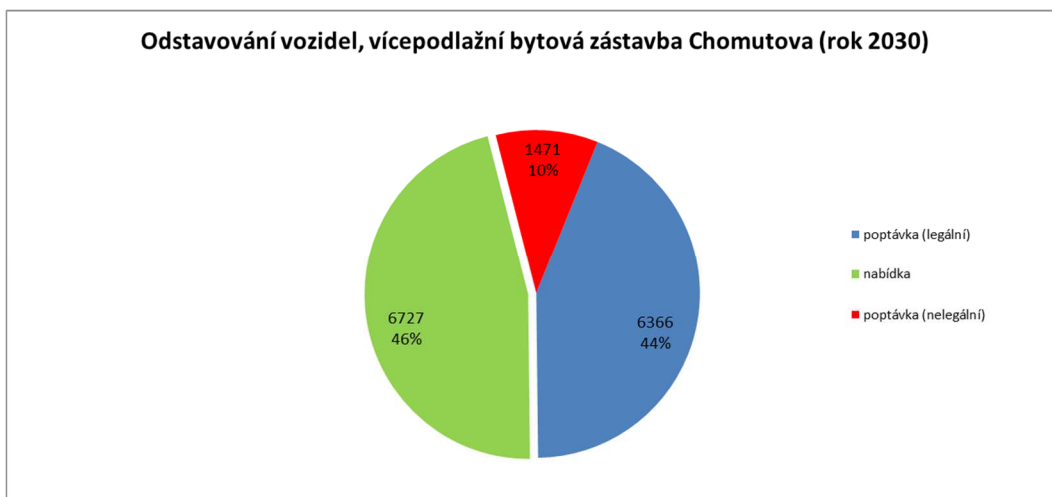
Souhrnné výsledky signalizují poměrně shodnou dopravní situaci v odstavování vozidel ve sledovaných lokalitách, kdy dochází k postupnému naplňování dostupné kapacity a přelévání do formy odstavování nevyhovujícím způsobem (v rozporu s legislativou). Nepříznivý výsledek celkové statistické bilance města Chomutov, v hodnotě -1110 stání, významně snižuje oblast Písečná, která je jako jediná v dílčí statistické bilanci kladná. Oproti stávajícímu stavu z roku 2018/2019 (-271 odstavných stání) se tak jedná o čtyřnásobný nárůst nedostatku odstavných stání.

Problematictější zjištění však je, že bez vytvoření dalších opatření pro uspokojení výhledové poptávky může počet vozidel odstavených nevyhovujícím způsobem, aniž by byla plně využita dostupná stávající nabídka, narůst oproti stávajícímu stavu z roku 2018/2019 (959 vozidel) až o 53 % na výsledných 1471 vozidel. To by při lineárním rozložení znamenalo pro meziobdobí 10 let nárůst zhruba 51 nevyhovujících odstavení vozidel/rok. Dle vyhodnocení analytické části, kdy bylo cca 92 % nevyhovujících stání lokalizováno v hlavním dopravním prostoru, by mohlo toto znamenat zhoršení dostupnosti vozidel IZS oproti roku 2018/2019 o dalších 471 vozidel.

Jednotlivé lokality jsou řešeny v podkapitolách níže, včetně příslušné grafické přílohy, které jsou koncipovány jako ideový návrh řešení dopravy v klidu. Návrh se soustředí na uspokojení především statistické bilance, která oproti současnému vývoji počítá s plnohodnotným využitím dostupné stávající kapacity jednotlivých oblastí.

oblast Chomutova	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
Březenecká, východ	866	890	229	-205	0
Březenecká, západ	510	510	148	-148	156
Jitřenka	811	811	234	-234	262
Kamenná	707	741	176	-142	200
Písečná	704	955	17	234	276
Pod Černým Vrchem, sever	208	208	90	-90	0
Pod Černým Vrchem, jih	62	62	49	-49	149
Severka	380	380	70	-70	80
U Luny	218	219	39	-38	11
Za Zborovskou	88	88	51	-51	41
Zadní Vinohrady	226	226	89	-89	221
Zahradní	1206	1240	205	-171	73
Zdeňka Štěpánka 1,2 a 3	380	397	74	-57	20
Σ	6366	6727	1471	-1110	1489

Tabulka 11: Bilance odstavování vozidel v oblastech vícepodlažní bytové zástavby Chomutova, výhled roku 2030

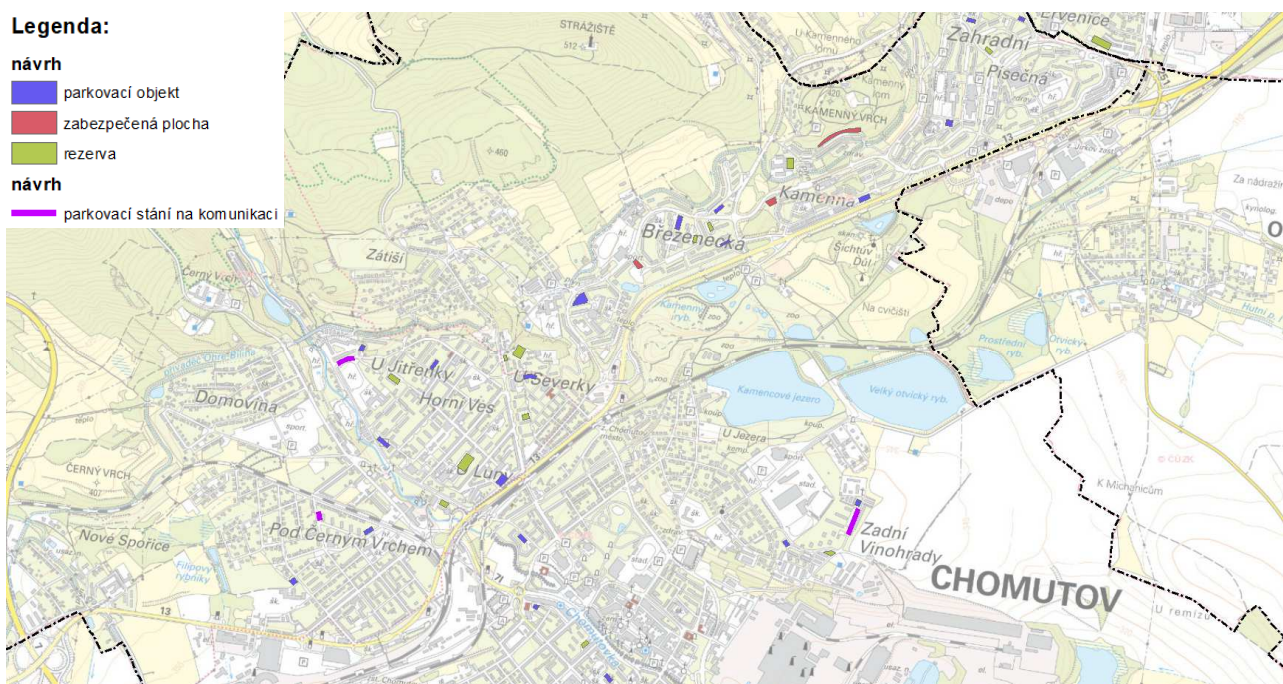


Graf 10: Odstavování vozidel ve vícepodlažní bytové zástavbě Chomutova, výhled roku 2030

Legenda:

návrh

- parkovací objekt
 - zabezpečená plocha
 - rezerva
- návrh**
- parkovací stání na komunikaci



Obrázek 60: Návrh řešení statické dopravy ve vícepodlažní bytové zástavbě – Chomutov r. 2030 (podrobněji v příloze)

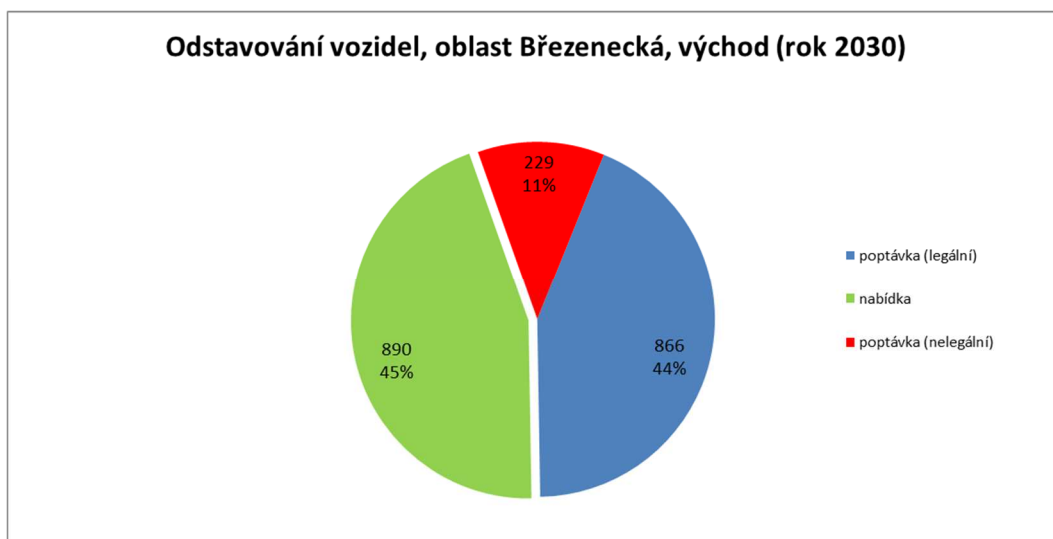
BŘEZENECKÁ, VÝCHOD

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o druhou nejhustěji obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje v současném stavu zhruba 220, v maximu 510 obyvatel na hektar. Předpokládané významné nároky na kapacitu odstavných stání potvrzuje i následující tabulka s celkově druhou nejvyšší poptávkou ze všech zkoumaných oblastí Chomutova, v objemu 1095 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 229 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 21 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m navíc nepokrývá žádnou dodatečnou kapacitu garážových stání.

Při předpokladu využití dostupné kapacity z 97 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Kyjická, 17. listopadu a Holešická, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 167 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 28 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance odstavných stání pro výhledový rok 2030 je pak záporná s hodnotou -205 stání.

Březenecká, východ	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Dřínovská	255	255	22	-22	
Kyjická	58	58	37	-37	
17. listopadu	243	243	68	-68	
Holešická	124	124	62	-62	
Hutnická	170	170	40	-40	
III/2524	16	40	0	24	
Σ	866	890	229	-205	0

Tabulka 12: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Březenecká, východ; výhled roku 2030



Graf 11: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Březenecká, východ; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- zabezpečená parkovací plocha v ulici Dřínovská
- parkovací objekty Holešická, Kyjická, 17. listopadu; holešická polozapuštěná, 3 podlaží, 160 stání
- výhledová rezervní plocha v ulicích Dřínovská, 17. listopadu.



- oblast průzkumu
- návrh**
- parkovací objekt
- zabezpečená plocha
- rezerva
- návrh**
- regulace parkování
- parkovací stání na komunikaci



Obrázek 61: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Březenec, východ

Návrh parkovacího objektu Holešická



Obrázek 62: Novostavba parkovacího domu v ulici Holešická (07/2018) /zdroj: MmCH

Poznámka: Kapacita 4 podlažního parkovacího objektu je navržena s počtem 239 stání. Návrh řešení dopravy v klidu v předemtné lokalitě je koncipován jako decentralizovaný do více objektů.

BŘEZENECKÁ, ZÁPAD

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o poměrně hustě obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje v současném stavu zhruba 200, v maximu 460 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 658 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 148 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 22 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 156 garážových stání (ul. Pod Strážišťem).

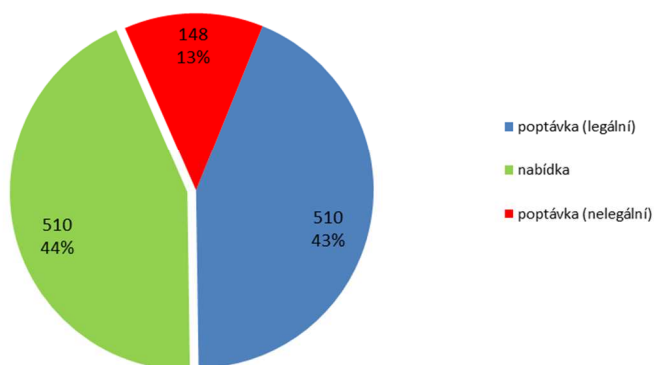
Při předpokladu využití dostupné kapacity ze 100 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Březenecká a Kundratická, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 133 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 28 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance odstavných stání je pak shodná s množstvím nevyhovujících stání vozidel, tedy -148 stání.

Březenecká, západ	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Stavbařská	164	164	15	-15	
Březenecká	297	297	96	-96	
Kundratická	49	49	37	-37	
Pod Strážišťem	-	-	-	-	156
Σ	510	510	148	-148	156

Tabulka 13: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Březenecká, západ; výhled roku 2030



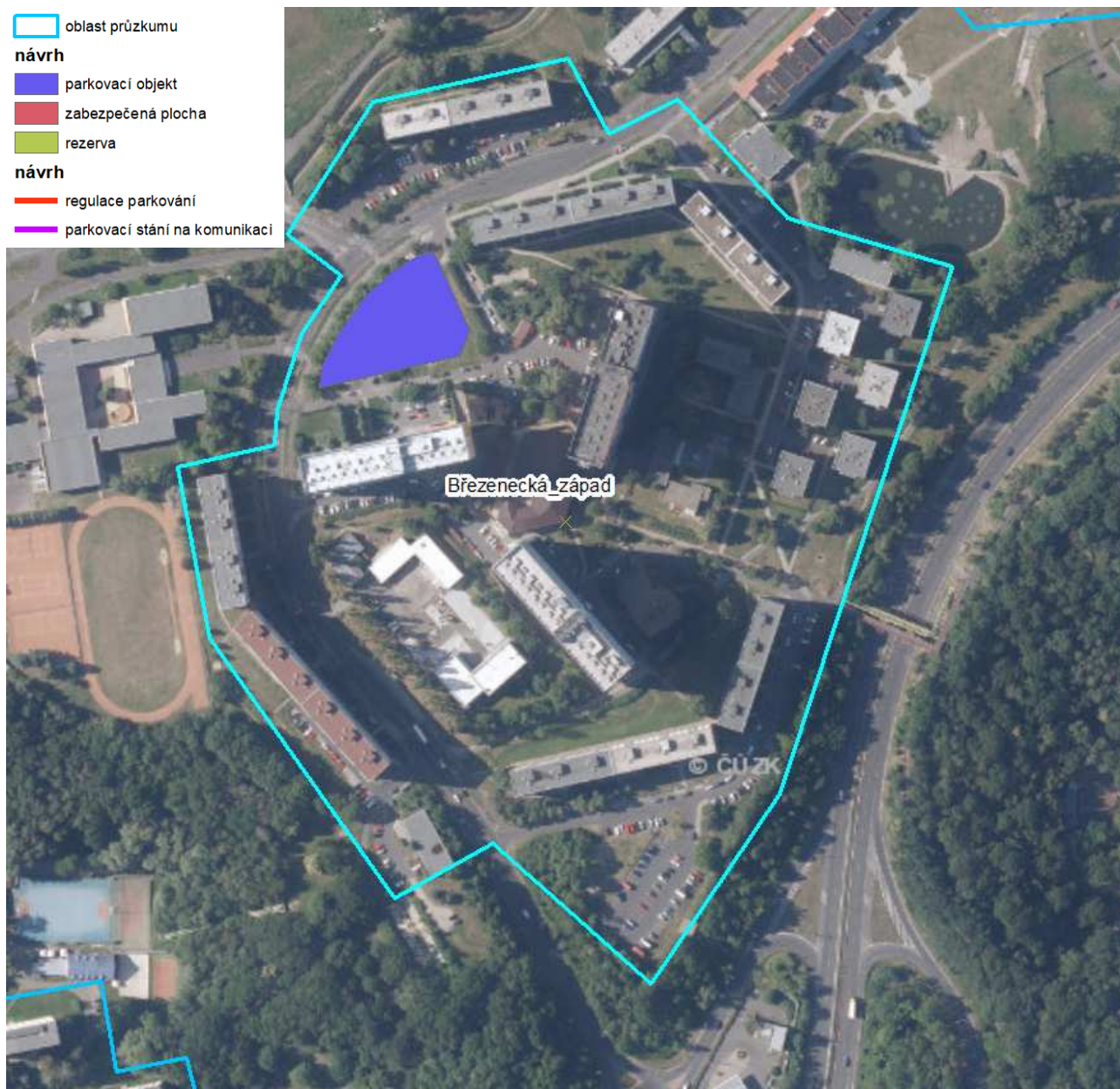
Odstavování vozidel, oblast Březenecká, západ (rok 2030)



Graf 12: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Březenecká, západ; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekt Březenecká



Obrázek 63: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Březenecká, západ



Návrh parkovacího objektu Březenecká



Obrázek 64: Novostavba parkovacího domu v ulici Březenecká u experimentů (07/2018) /zdroj: MmCH

Poznámka: Kapacita 5 podlažního parkovacího objektu 342 stání je více než dvojnásobná oproti výhledové bilanci roku 2030

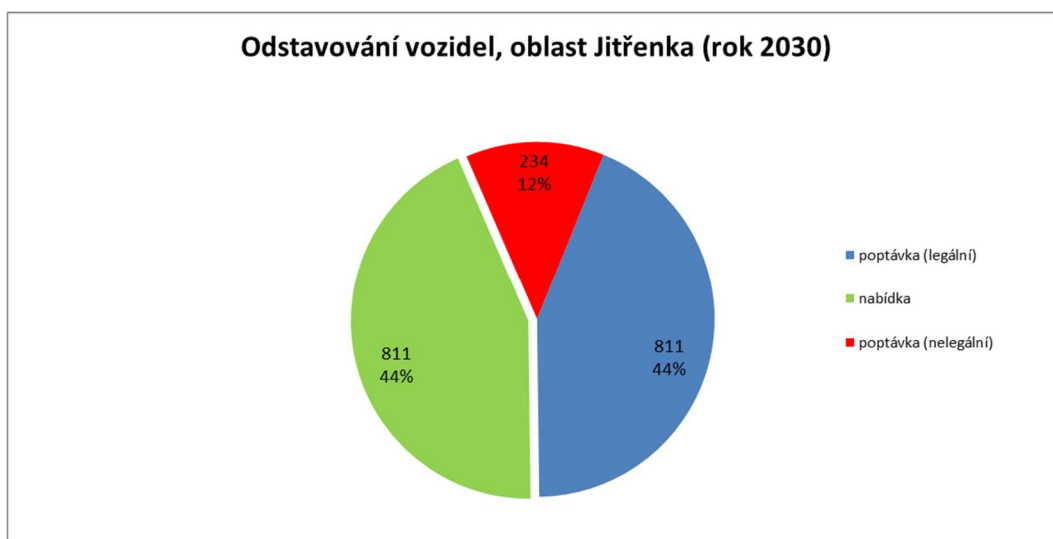
JITŘENKA

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o relativně řídkce obydlenu oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 120, v maximu 320 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 1045 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 234 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 22 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 262 garážových stání (ul. Mýtná, Kostelní a Moravská).

Při předpokladu využití dostupné kapacity ze 100 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Bezručova, Jiráskova, Havlíčkova a Svahová, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 127 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 31 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance odstavných stání je pak shodná s množstvím nevyhovujících stání vozidel, tedy -234 stání.

Jitřenka	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	balance	garážová stání
ulice					
Erbenova	22	22	2	-2	
Bezručova	76	76	42	-42	56
Akademika Heyrovského	63	63	15	-15	
Gerstnerova	17	17	9	-9	
Zengerova	45	45	8	-8	
Hornická	94	94	22	-22	
Kostnická	93	93	20	-20	
Jiráskova	73	73	22	-22	
Seifertova	64	64	5	-5	
Lužická	45	45	15	-15	
Havíčkova	68	68	18	-18	20
Václavská	87	87	11	-11	35
Svahová	64	64	45	-45	60
Kostelní	-	-	-	-	31
Mýtná	-	-	-	-	25
Moravská	-	-	-	-	35
Σ	811	811	234	-234	262

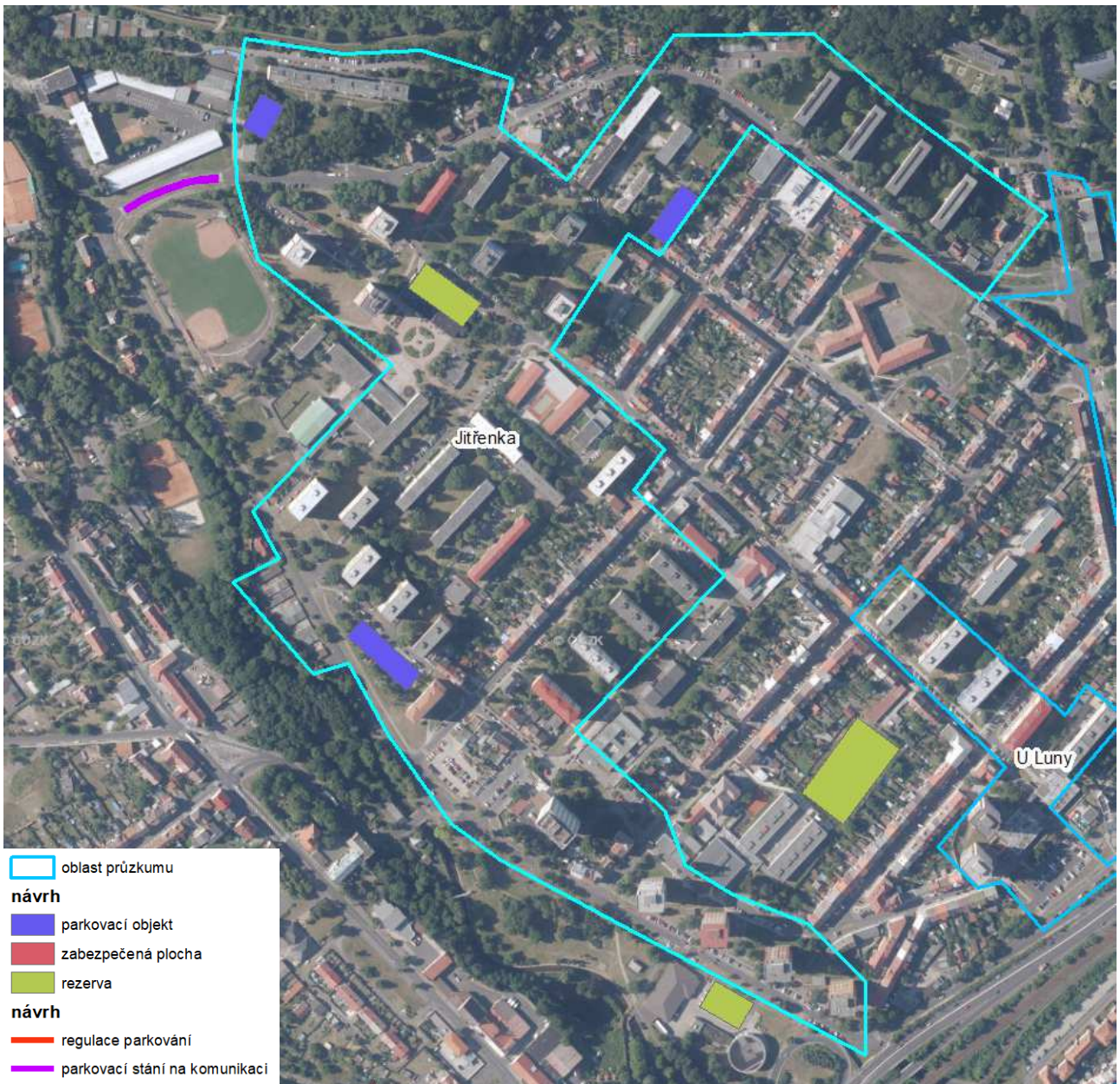
Tabulka 14: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Jitřenka; výhled roku 2030



Graf 13: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Jitřenka; výhled roku 2030

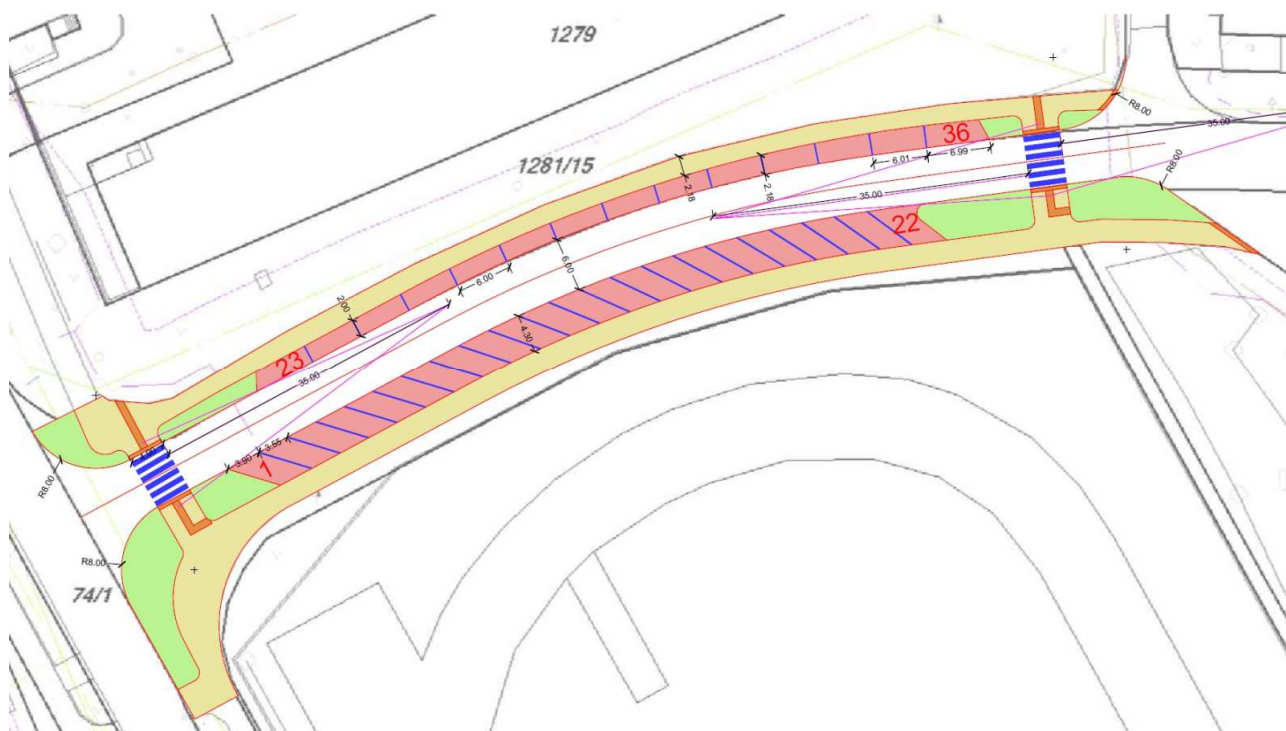
Ideové náměty řešení:

- parkovací objekty Lužická (4 podlaží, 90 stání), Bezručova (2 podlaží, 80 stání), Havlíčkova (polozpuštěný 2 podlaží, 60 stání)
- parkovací stání v ulici Lužická (36 stání)
- výhledová rezervní plocha Bezručova (Penny Market), Jiráskova (soukromá plocha), Jiráskova (víceúčelový objekt)



Obrázek 65: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Jitřenka

Návrh parkovacích stání v ulici Lužická



Obrázek 66: Parkovací stání v ulici Lužická /zdroj: MmCH

KAMENNÁ

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o středně hustě obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 170, v maximum 400 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 883 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 176 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 20 % z celkové poptávky v oblasti). 200 garážových stání (ul. Kamenná).

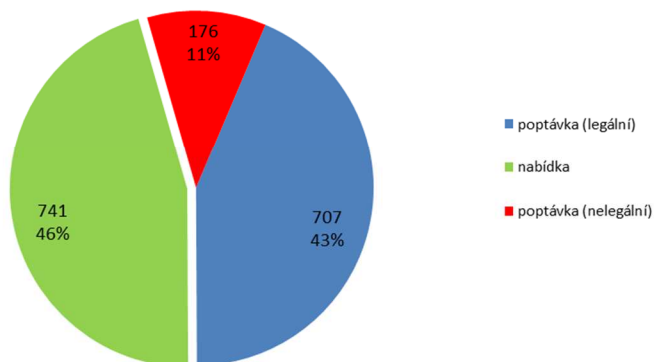
Při předpokladu využití dostupné kapacity z 95 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Školní pěšina a Kamenný vrch, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 121 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 28 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance odstavných stání je pak záporná s hodnotou -142 stání.

Kamenná	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Školní pěšina	77	77	34	-34	0
Kamenná	398	432	55	-21	200
Kamenný vrch	232	232	87	-87	0
Σ	707	741	176	-142	200

Tabulka 15: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Kamenná; výhled roku 2030



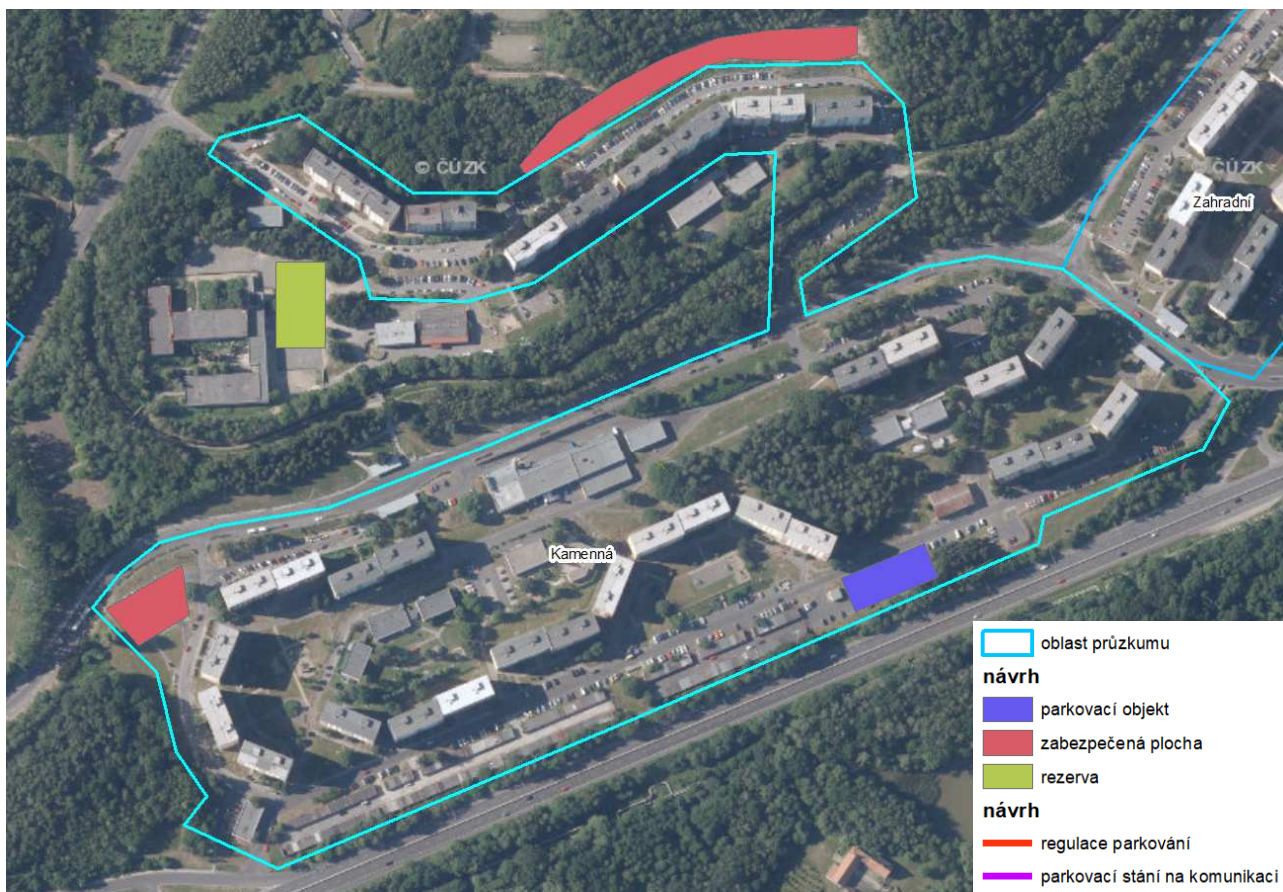
Odstavování vozidel, oblast Kamenná (rok 2030)



Graf 14: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Kamenná; výhled roku 2030

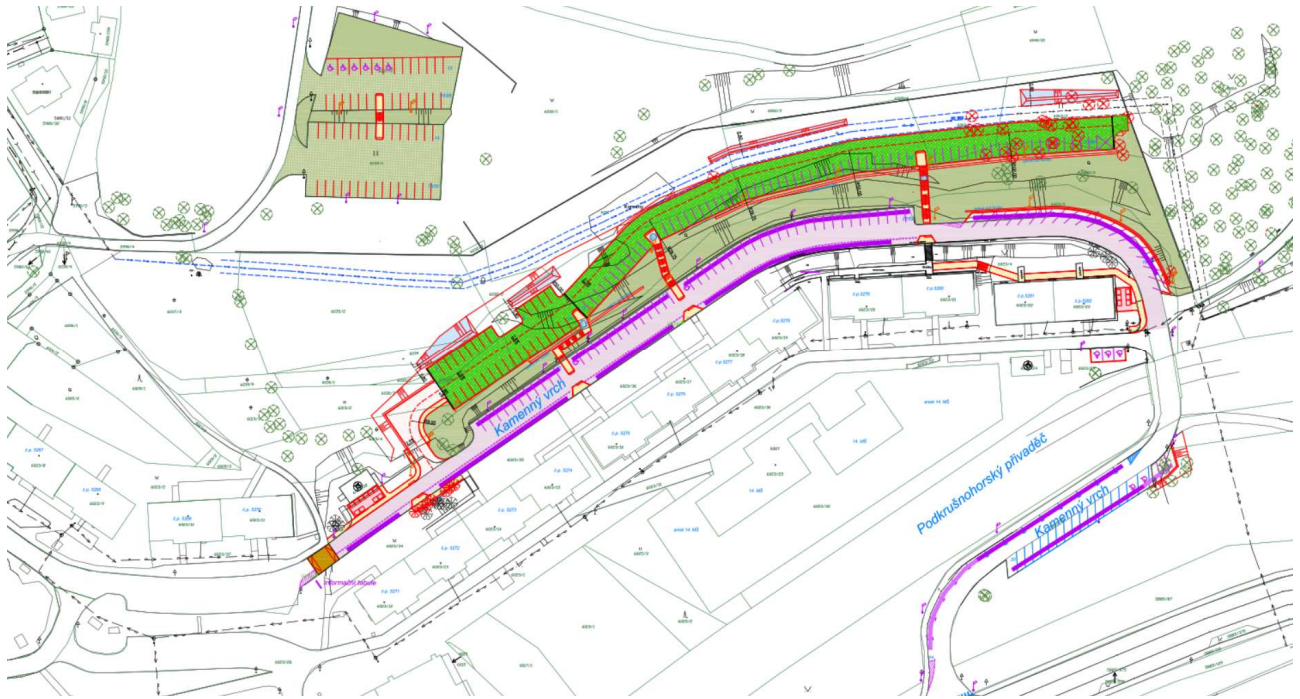
Ideové náměty řešení:

- zabezpečená parkovací plocha v ulicích Kamenný Vrch (128 stání), Kamenná (65 stání)
- parkovací objekt Kamenná (2 podlaží, 70 stání)
- výhledová rezervní plocha v ulicích Kamenný vrch



Obrázek 67: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Kamenná

Návrh parkovacích stání v ulici Kamenný vrch



Obrázek 68: Návrh parkovacích stání v ulici Kamenný vrch (03/2018) /zdroj: MmCH

Poznámka: Doporučujeme navrženou parkovací plochu jako zabezpečenou



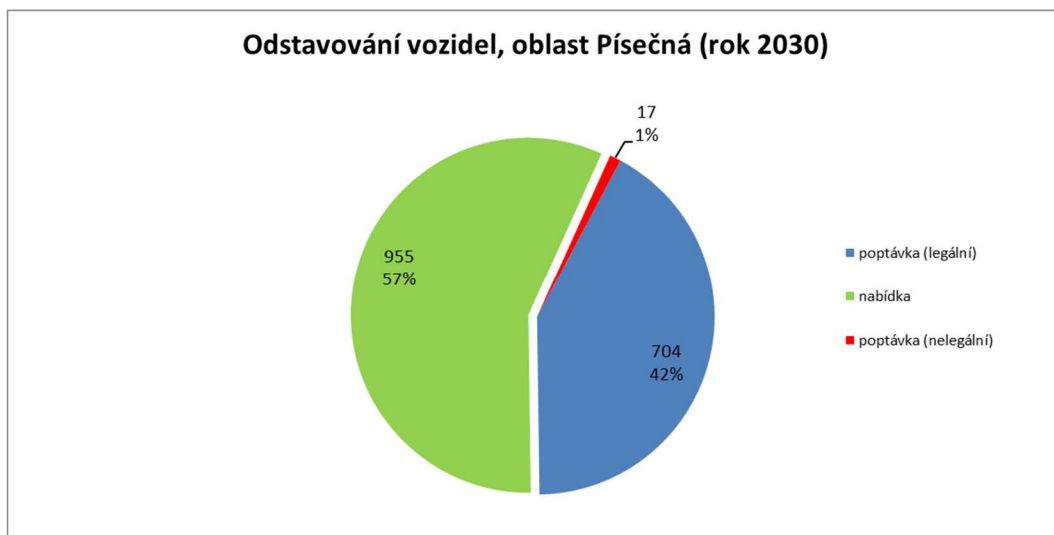
PÍSEČNÁ

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o nejhustěji obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 270, v maximum 523 obyvatel na hektar. Významné výhledové nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 721 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad „pouze“ 17 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 22 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m navíc pokrývá 276 garážových stání (ul. Kamenná).

Předpoklad využití dostupné kapacity je 73 %, oblast je tak i ve výhledu pokryta dostatečnou nabídkou. Výsledná výhledová statistická bilance odstavných stání je pak kladná s velice příznivou hodnotou 234 volných stání, tuto oblast lze z hlediska kapacity odstavných stání považovat za vyhovující. Výhledově lze kapacitní plochy řešit jako zabezpečené.

Písečná	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Písečná	318	474	7	149	
Jirkovská	386	481	10	85	276
Σ	704	955	17	234	276

Tabulka 16: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Písečná; výhled roku 2030



Graf 15: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Písečná; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- bez návrhu

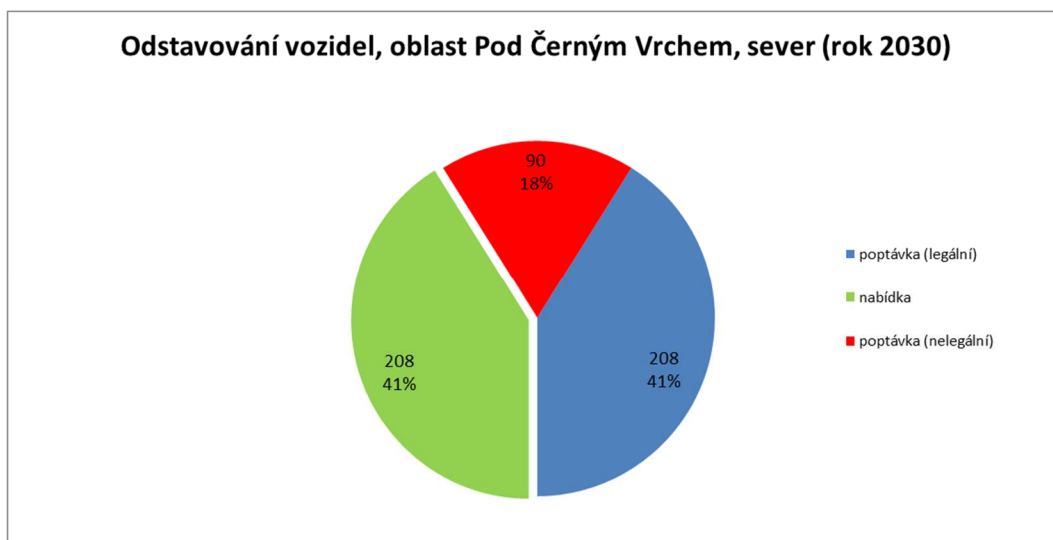
POD ČERNÝM VRČEM, SEVER

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná relativně řídkou obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 135, v maximum 230 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 298 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 90 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 30 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m nepokrývá žádnou dodatečnou kapacitu garážových stání.

Při předpokladu využití dostupné kapacity ze 100 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Klicperova a Matěje Kopeckého, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 90 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 34 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance odstavných stání je pak shodná s množstvím nevyhovujících stání vozidel, tedy -90 stání.

Pod Černým Vrchem, sever	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	balance	garážová stání
ulice					
Klicperova	94	94	26	-26	
Sokolská	3	3	0	0	
Adámkova	37	37	10	-10	
Dvořákova	30	30	8	-8	
Matěje Kopeckého	44	44	46	-46	
Σ	208	208	90	-90	0

Tabulka 17: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Pod černým vrchem, sever; výhled roku 2030



Graf 16: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Pod Černým vrchem, sever; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekt Klicperova (polozapuštěný, 3 podlaží 85 stání)
- parkovací stání v ulici Adámkova (14 stání)
- výhledová rezervní plocha v ulicích Dřínovská, 17. listopadu.



Obrázek 69: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Pod černým vrchem, sever

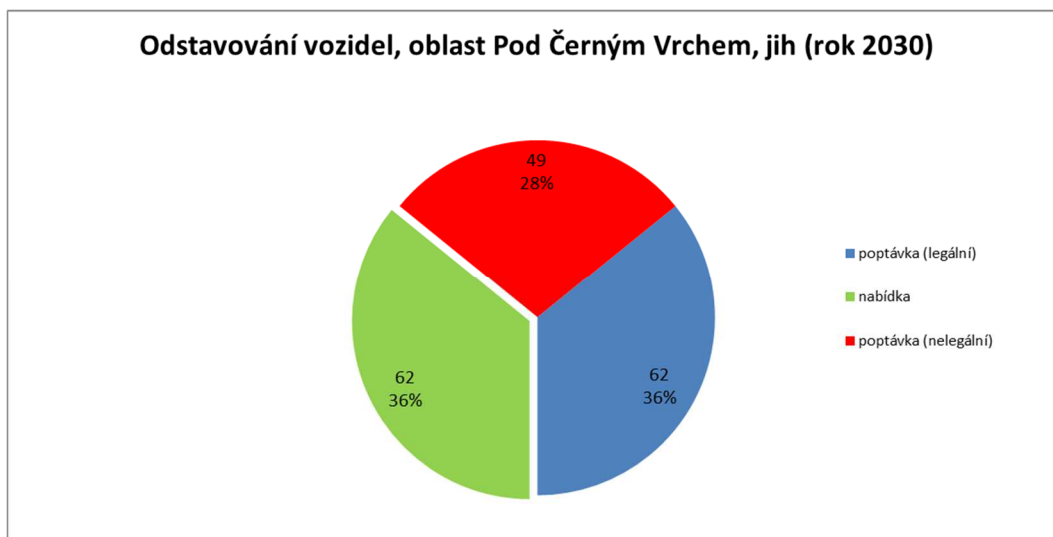
POD ČERNÝM VRCHEM, JIH

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o nejméně obydlenu oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje pouze zhruba 79 obyvatel na hektar ve svém maximu. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 111 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 49 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 44 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m navíc pokrývá 149 garážových stání (ul. Sokolská a Na Průhoně).

Při předpokladu využití dostupné kapacity ze 100 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulici Komenského, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 32 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 70 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance je pak shodná s množstvím nevyhovujících stání vozidel, tedy -49 stání.

Pod Černým vrchem, jih	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Komenského	14	14	32	-32	
Sokolská	16	16	5	-5	13
Na Průhoně	32	32	12	-12	136
Σ	62	62	49	-49	149

Tabulka 18: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Pod černým vrchem, jih; výhled roku 2030



Graf 17: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Pod černým vrchem, jih; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekt Na Průhoně (polozapuštěný, 2 podlaží, 60 stání)



Obrázek 70: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Pod černým vrchem, jih

SEVERKA

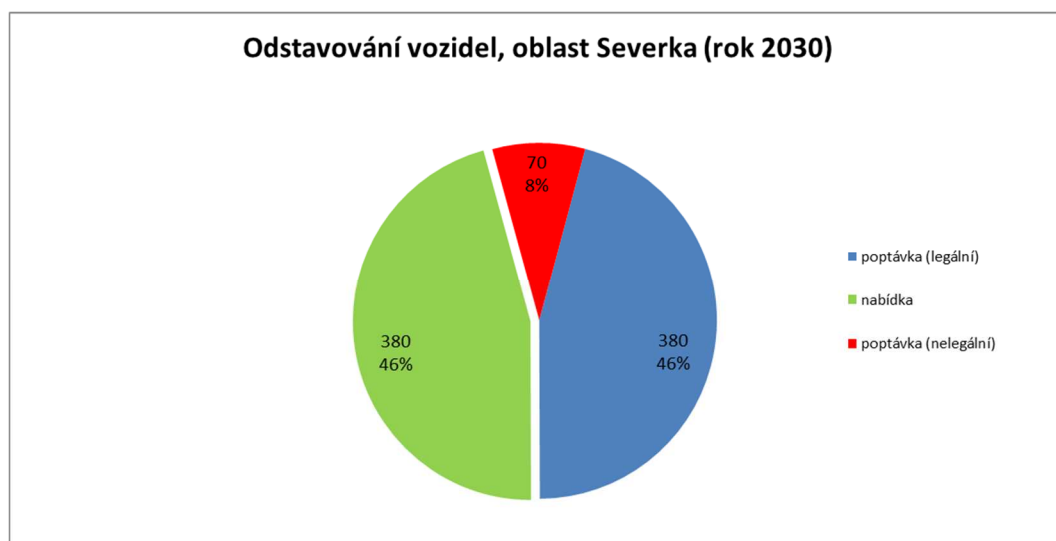
V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o relativně řídkce obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 132, v maximu 215 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 450 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 70 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 16 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m navíc pokrývá 80 garážových stání (ul. Blatenská a Vrchlického).



Při předpokladu využití dostupné kapacity ze 100 % není nedostatečná kapacita odstavných výrazně patrná, za zmínku stojí ulice Blatenská a Cihlářská, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 49 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 17 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance je pak shodná s množstvím nevyhovujících stání vozidel, tedy -70 stání.

Severka	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Blatenská	96	96	22	-22	48
Václavská	23	23	2	-2	
Cihlářská	139	139	27	-27	
Marie Pujmanové	64	64	8	-8	
Vrchlického	58	58	11	-11	32
Σ	380	380	70	-70	80

Tabulka 19: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Severka; výhled roku 2030



Graf 18: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Severka; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

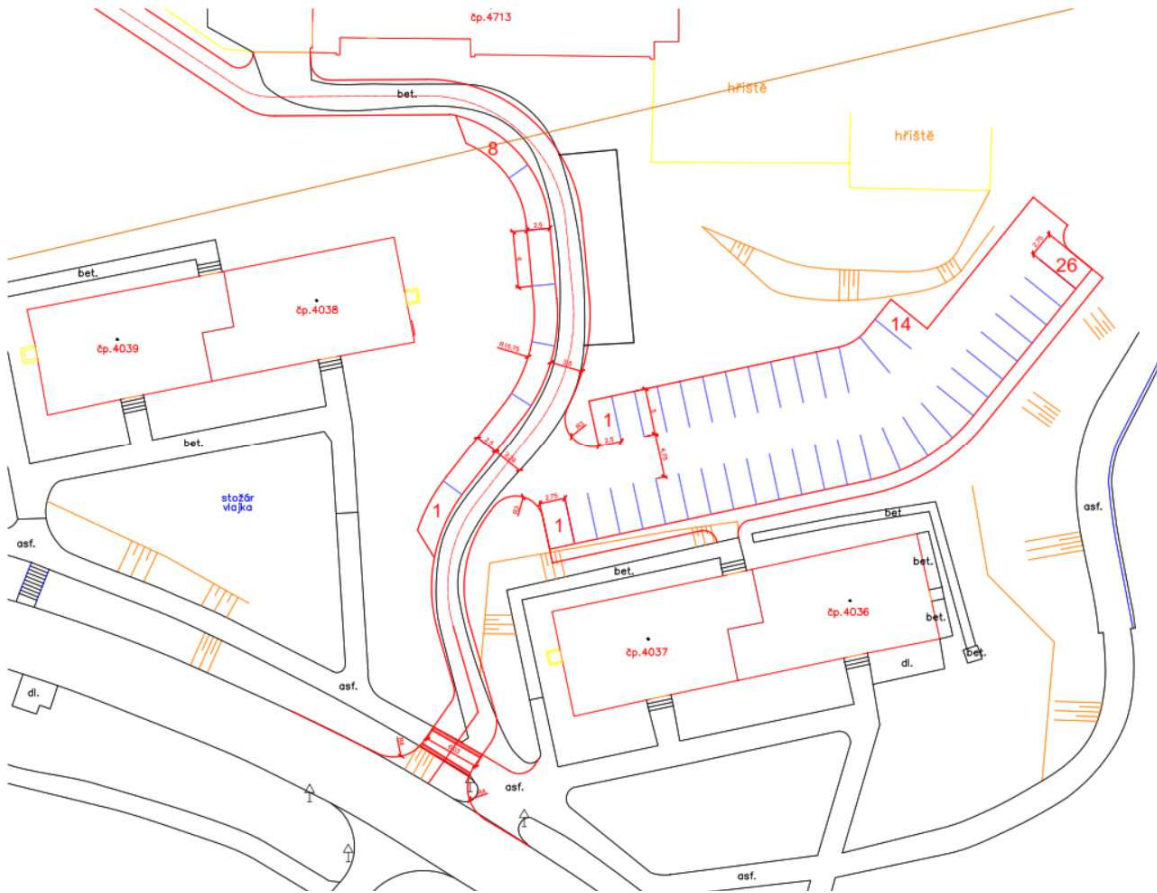
- parkovací plocha v ulici Cihlářská (26 stání)
- parkovací objekt Cihlářská (polozapuštěný, 2 podlaží, 70 stání)
- výhledové rezervní plochy v ulici Marie Pujmanové, Blatenská



Obrázek 71: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Severka

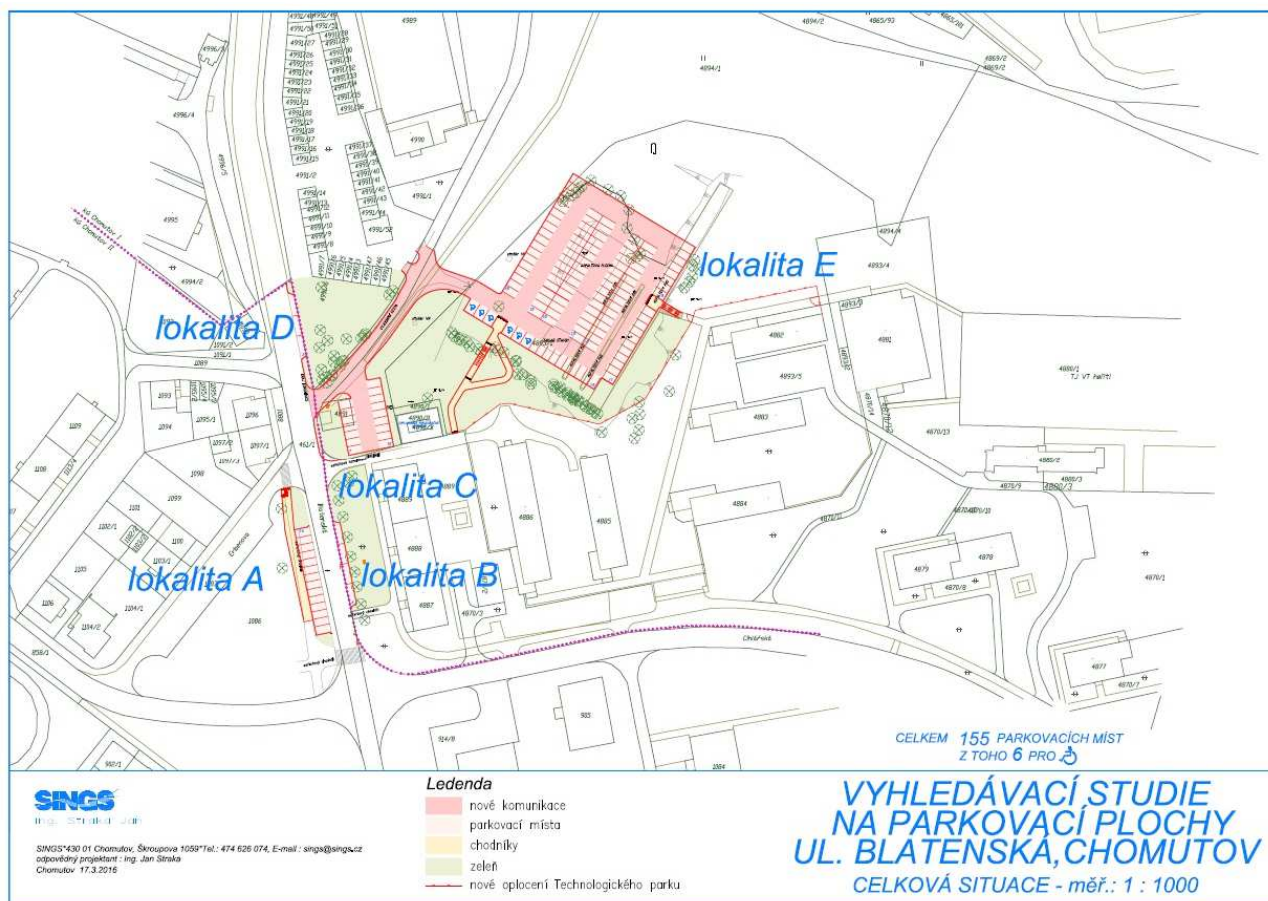


Návrh parkovacích stání v ulici Cihlářská



Obrázek 72: Návrh parkovacích stání v ulici Cihlářská /zdroj: MmCH

Návrh parkovacích ploch v ulici Blatenská



Obrázek 73: Návrh parkovacích ploch v ulici Blatenská (03/2016) /zdroj: MmCH

Poznámka: Lokalita D, E byla zařazena mezi rezervní plochy



Sídliště Severka – návrh veřejných ploch



Obrázek 74: Sídliště Severka – zpracování návrhu veřejných ploch (10/2017) /zdroj: MmCH

Poznámka: Některé z navržených ploch byly již realizovány, ze studie byla využita parkovací plocha v ulici Cihlářská na severu území, která je řešena formou polozapuštěného parkovacího objektu.

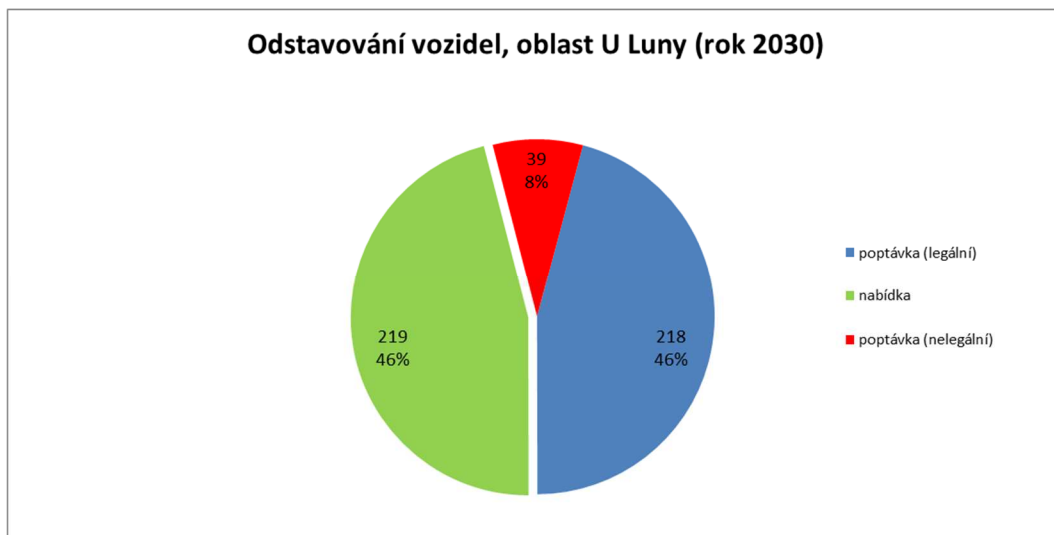
U LUNY

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o poměrně hustě obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 260, v maximum 390 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavňích stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 257 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 39 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 15 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá dodatečných 11 garážových stání (ul. Jiráskova).

Při předpokladu využití dostupné kapacity z 99 % je nedostatečná kapacita odstavňích stání patrná zejména v ulici Jiráskova, v rámci které by se mělo ve výhledu vyskytovat 30 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 32 % zjištěné poptávky. Výsledná statistická bilance odstavňích stání je pak záporná s hodnotou -38 stání.

U Luny	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Rooseveltova	86	87	0	1	
Jiráskova	92	92	30	-30	11
Šafaříkova	40	40	9	-9	
Σ	218	219	39	-38	11

Tabulka 20: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě U Luny; výhled roku 2030



Graf 19: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby U Luny; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekt Rooseveltova (podzemní, 2 podlaží, 130 stání)
- výhledová rezervní plocha v ulici Jiráskova (soukromý vlastník).



Obrázek 75: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení U Luny

ZA ZBOROVSKOU

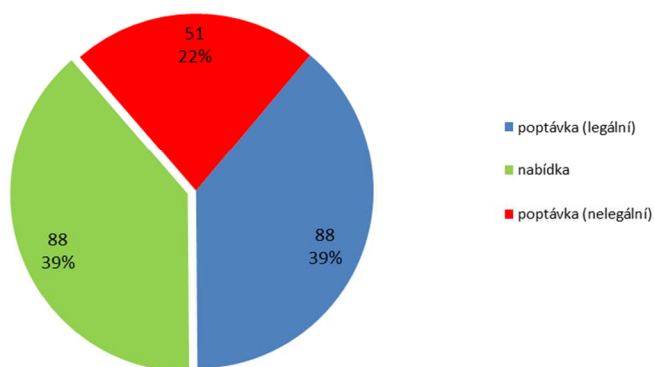
V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o středně hustě obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 140, v maximum 240 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 139 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 51 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 37 % z celkové poptávky v oblasti Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 41 garážových stání (ul. Za Zborovskou a Bezručova).

Při předpokladu využití dostupné kapacity ze 100 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Za Zborovskou a Bezručova, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 44 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 42 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance je pak shodná s množstvím nevyhovujících stání vozidel, tedy -51 stání.

Za Zborovskou	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Škroupova	26	26	7	-7	
Za Zborovskou	17	17	23	-23	29
Bezručova	45	45	21	-21	12
Σ	88	88	51	-51	41

Tabulka 21: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Za Zborovskou; výhled roku 2030

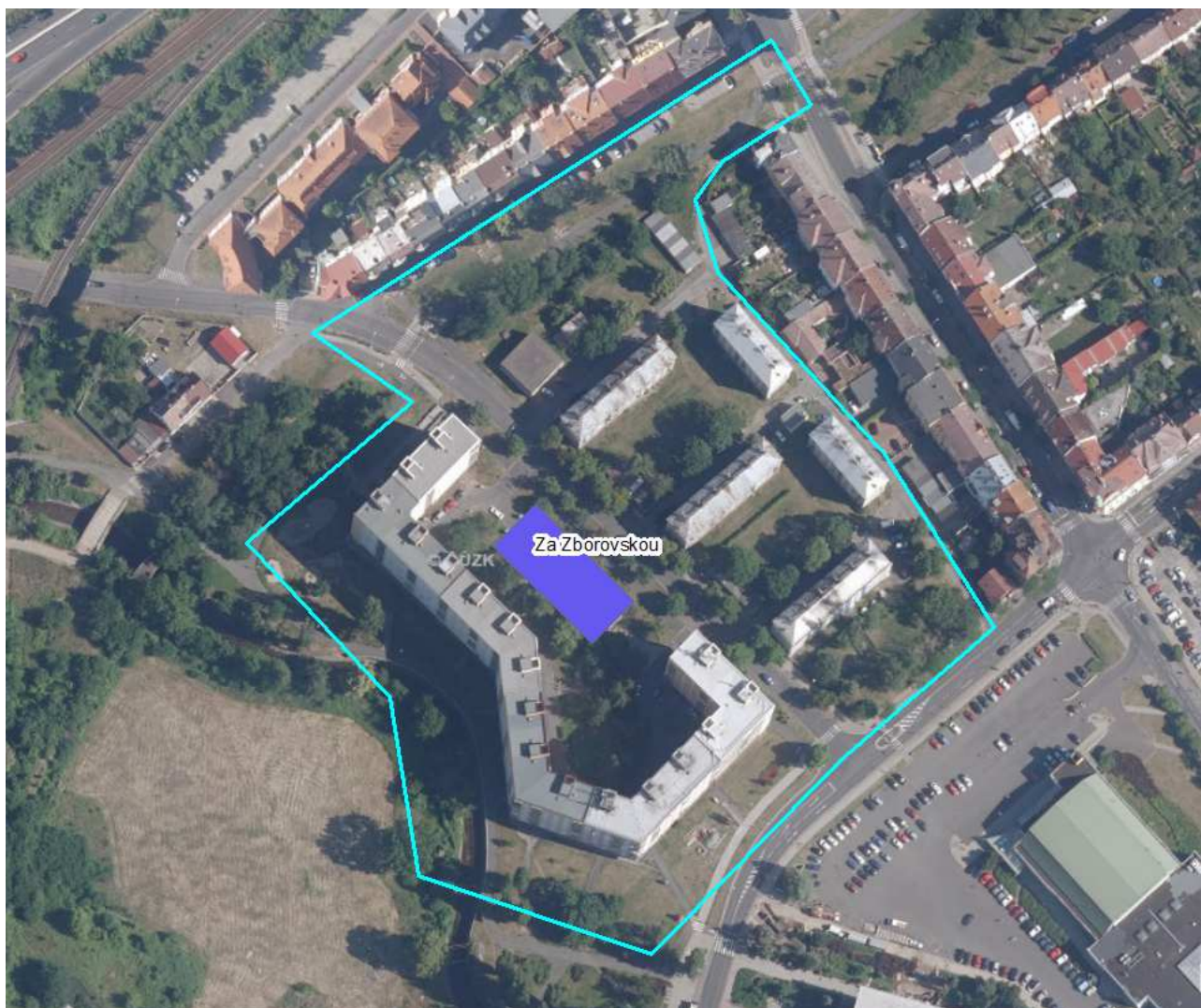
Odstavování vozidel, oblast Za Zborovskou (rok 2030)



Graf 20: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Za Zborovskou; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekt Bezručova (polozapuštěný, 3 podlaží, 90 stání)



Obrázek 76: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Za Zborovskou



Návrh parkovacích stání v ulici Bezručova/Za Zborovskou



Obrázek 77: Návrh parkovacích stání v ulici Bezručova/Za Zborovskou /zdroj: MmCH

Poznámka: Navržené parkovací stání ve vnitřní zástavbě jsou nahrazeny přestavbou stávajícího objektu v ulici Bezručova

ZADNÍ VINOHRADY

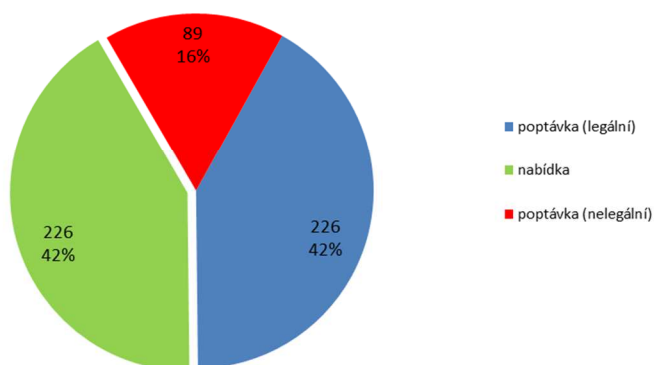
V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o relativně řídkce obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje pouze zhruba 90, v maximum pak 180 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 315 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 89 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 28 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m navíc pokrývá 221 garážových stání (ul. Zadní Vinohrady a Vítězslava Nezvala).

Při předpokladu využití dostupné kapacity ze 100 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulici Zadní Vinohrady, v rámci které by se mělo ve výhledu vyskytovat 60 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 64 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance je pak shodná s množstvím nevyhovujících stání vozidel, tedy -89 stání.

Zadní Vinohrady	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Zadní Vinohrady	94	94	60	-60	112
Vítězslava Nezvala	132	132	29	-29	109
Σ	226	226	89	-89	221

Tabulka 22: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Zadní Vinohrady; výhled roku 2030

Odstavování vozidel, oblast Zadní Vinohrady (rok 2030)



Graf 21: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Zadní Vinohrady; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekty Vítězslava Nezvala (2 podlaží, 50 stání), Zadní Vinohrady (2 podlaží, 50 stání)
- parkovací stání v ulici Zadní Vinohrady (40 stání)
- rezervní plocha v ulici Vítězslava Nezvala (soukromí vlastníci)



Obrázek 78: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zadní Vinohrady



Sídliště Zadní Vinohrady – návrh veřejných ploch



Obrázek 79: Sídliště Zadní Vinohrady – návrh veřejných ploch (06/2017) /zdroj: MmCH

Poznámka: Z návrhu byly převzaty parkovací stání podél ulice Zadní Vinohrady.

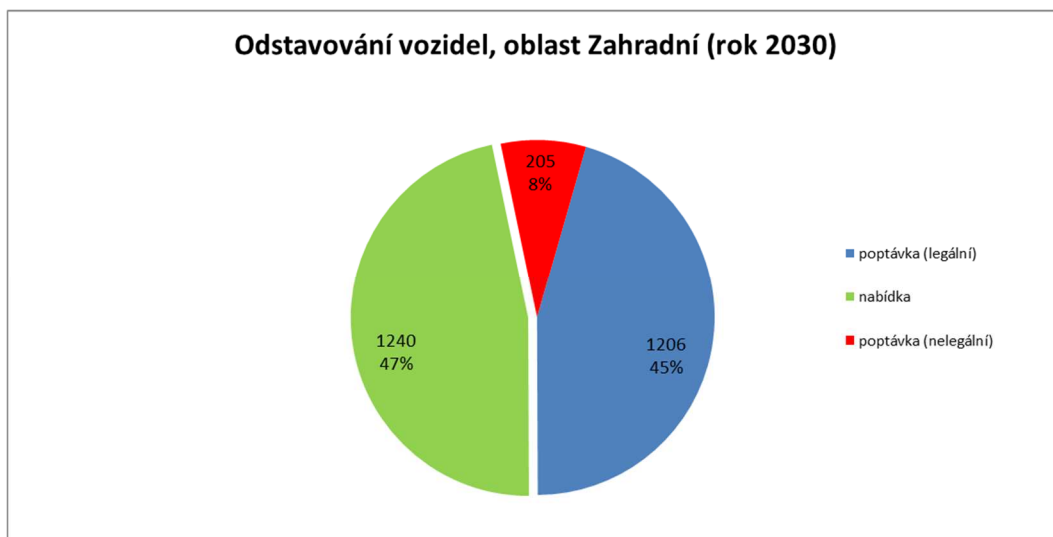
ZAHRADNÍ

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o středně hustě obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 200, v maximum 370 obyvatel na hektar. Předpokládané zvýšené nároky na kapacitu odstavných stání potvrzuje i následující tabulka s celkově nejvyšší poptávkou ze všech zkoumaných oblastí Chomutova, v objemu 1411 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 205 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 14 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 73 garážových stání (ul. Pod Břízami).

Při předpokladu využití dostupné kapacity ze 97 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Růžová a Skalková, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 63 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 24 % zjištěné poptávky. Výsledná statistická bilance odstavných stání je pak záporná s hodnotou -171 stání.

Zahradní	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Zahradní	468	501	17	16	
Výletní	93	94	20	-19	
Růžová	60	60	18	-18	
Pod Břízami	211	211	52	-52	73
Skalková	135	135	45	-45	
Borová	222	222	47	-47	
Písečná	17	17	6	-6	
Σ	1206	1240	205	-171	73

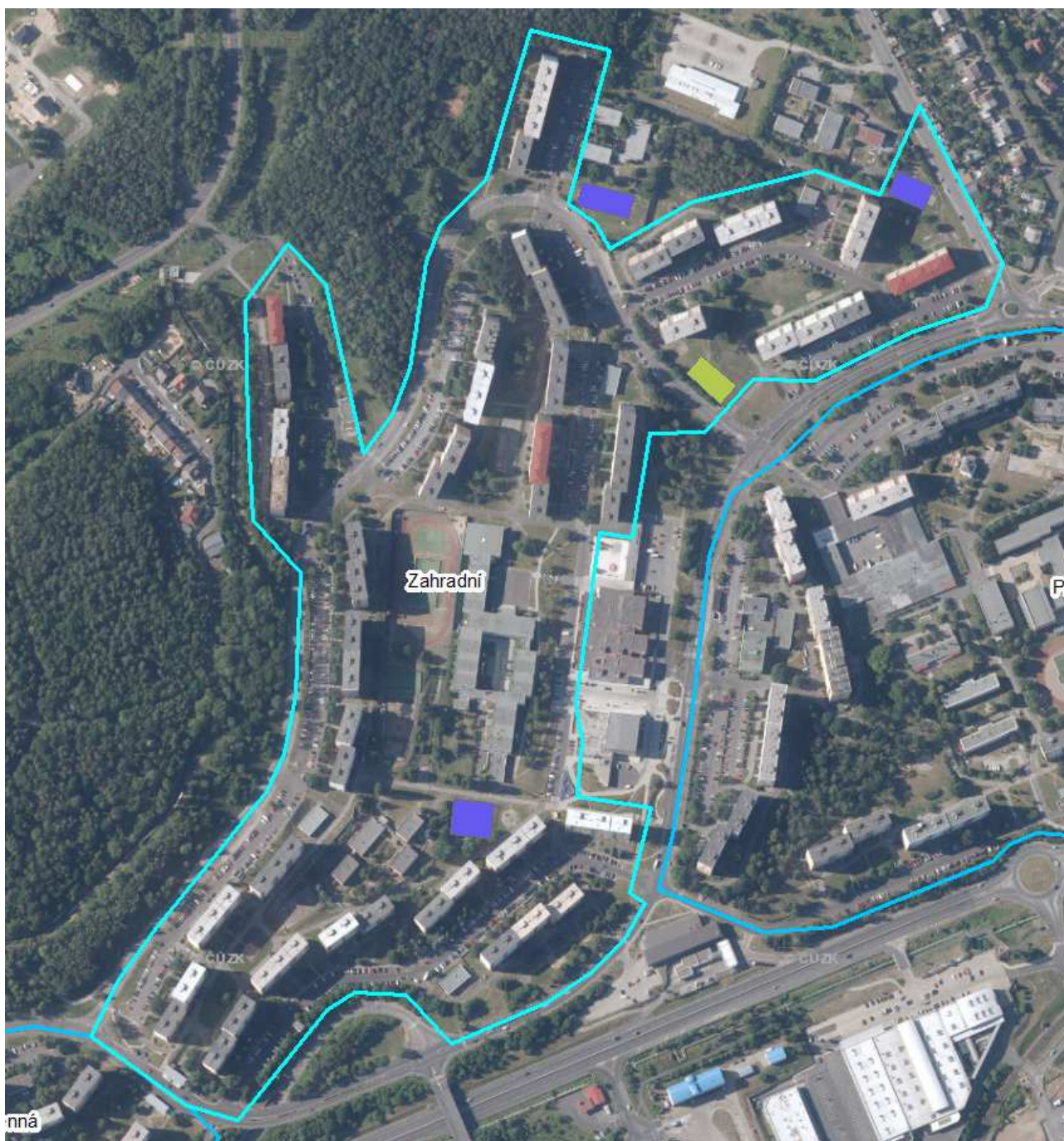
Tabulka 23: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Zahradní; výhled roku 2030



Graf 22: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Zahradní; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekty Borová (polozapuštěný, 2 podlaží, 70 stání), Pod Břízami (polozapuštěný, 3 podlaží, 70 stání), Zahradní (polozapuštěný, 3 podlaží, 90 stání)
- výhledová rezervní plocha v ulici Zahradní.



Obrázek 80: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zahradní

ZDEŇKA ŠTĚPÁNKA

V rámci zkoumaných území města Chomutov se jedná o poměrně hustě obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 210, v maximum 390 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 454 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 74 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 16 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 20 garážových stání (ul. Zdeňka Štěpánka).

Při předpokladu využití dostupné kapacity z 96 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulici Karolíny Světlé, v rámci které by se mělo ve výhledu vyskytovat 40 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 41 % zjištěné poptávky. Výsledná statistická bilance odstavných stání je pak záporná s hodnotou -57 stání.

Zdeňka Štěpánka	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	balance	garážová stání
ulice					
Karolíny Světlé	98	98	40	-40	0
Školní	44	51	0	7	0
28. října	41	41	5	-5	0
Zdeňka Štěpánka	43	43	5	-5	20
Vršovců	37	47	0	10	0
Vodních staveb	117	117	24	-24	0
Σ	380	397	74	-57	20

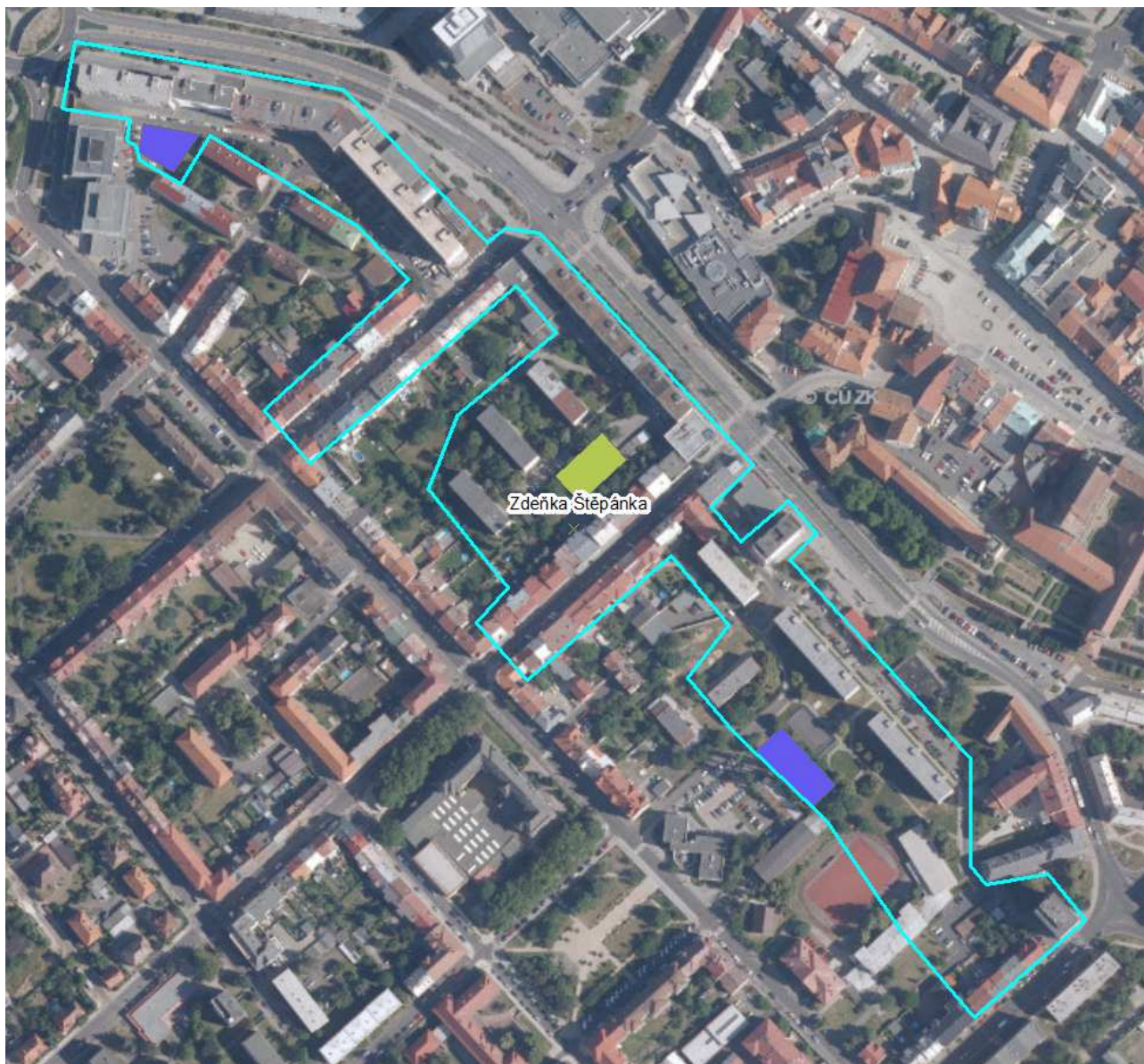
Tabulka 24: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Zdeňka Štěpánka; výhled roku 2030



Graf 23: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Zdeňka Štěpánka; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekty Vodních staveb (2 podlaží, 60 stání), Karolíny Světlé (podzemní, 3 podlaží, 70 stání)
- výhledová rezervní plocha v ulici Zdeňka Štěpánka.



Obrázek 81: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zdeňka Štěpánka

8.3.2 Město Jirkov

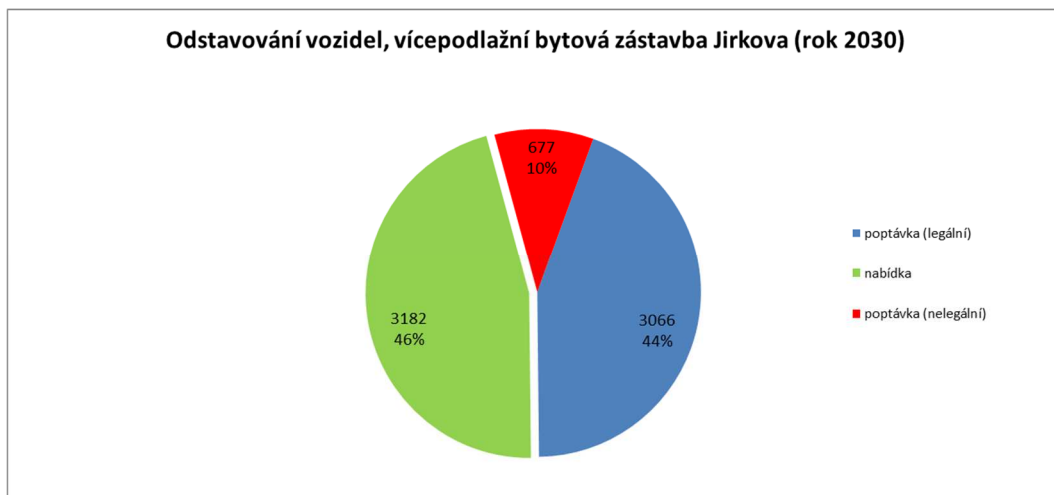
Souhrnné výsledky ve sledovaných lokalitách, obdobně jako v Chomutově, signalizují poměrně shodnou dopravní situaci v odstavování vozidel, kdy dochází k postupnému naplňování dostupné kapacity a přelévání do formy odstavování nevyhovujícím způsobem (v rozporu s legislativou). Nepříznivý výsledek celkové statistické bilance města Jirkov činí -561 stání. Oproti stávajícímu stavu z roku 2018/2019 (-159 odstavných stání) se tak jedná o více než trojnásobný nárůst nedostatku odstavných stání.

Bez vytvoření dalších opatření pro uspokojení výhledové poptávky může počet vozidel odstavených nevyhovujícím způsobem, aniž by byla plně využita dostupná stávající nabídka, narůst oproti stávajícímu stavu z roku 2018/2019 (533 vozidel) až o 27 % na výsledných 677 vozidel. To by při lineárním rozložení znamenalo pro meziobdobí 10 let nárůst zhruba 14 nevyhovujících odstavení vozidel/rok. Dle vyhodnocení analytické části, kdy bylo cca 91 % nevyhovujících stání lokalizováno v hlavním dopravním prostoru, by mohlo toto znamenat zhoršení dostupnosti vozidel IZS oproti roku 2018/2019 o dalších 131 vozidel.

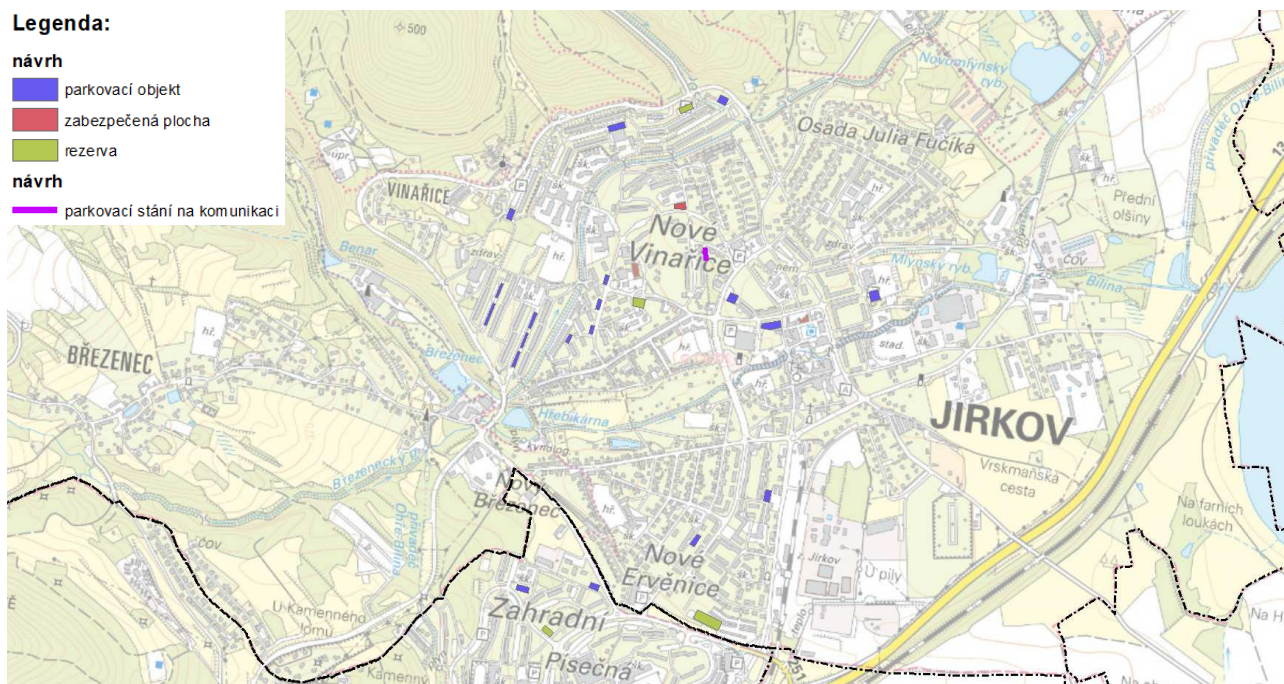
Jednotlivé lokality jsou řešeny v podkapitolách níže, včetně příslušné grafické přílohy, které jsou koncipovány jako ideový návrh řešení dopravy v klidu. Návrh se soustředí na uspokojení především statistické bilance, která oproti současnému vývoji počítá s plnohodnotným využitím dostupné stávající kapacity jednotlivých oblastí.

oblast Jirkova	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	balance	garážová stání
Jirkov-střed	689	713	164	-140	301
Nové Ervěnice	275	285	81	-71	306
Nové Vinařice	1521	1578	323	-266	29
Zátíší	581	606	109	-84	136
Σ	3066	3182	677	-561	772

Tabulka 25: Bilance odstavení vozidel v oblastech vícepodlažní bytové zástavby Chomutova, výhled roku 2030



Graf 24: Odstavování vozidel ve vícepodlažní bytové zástavbě Chomutova, výhled roku 2030



Obrázek 82: Návrh řešení statické dopravy ve vícepodlažní bytové zástavbě – Chomutov r. 2030 (podrobněji v příloze)

JIRKOV-STŘED

V rámci zkoumaných území města Jirkov se jedná o druhou nejhustěji obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 253, v maximum 689 obyvatel na hektar. Předpokládané významné nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 853 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 164 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 19 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti



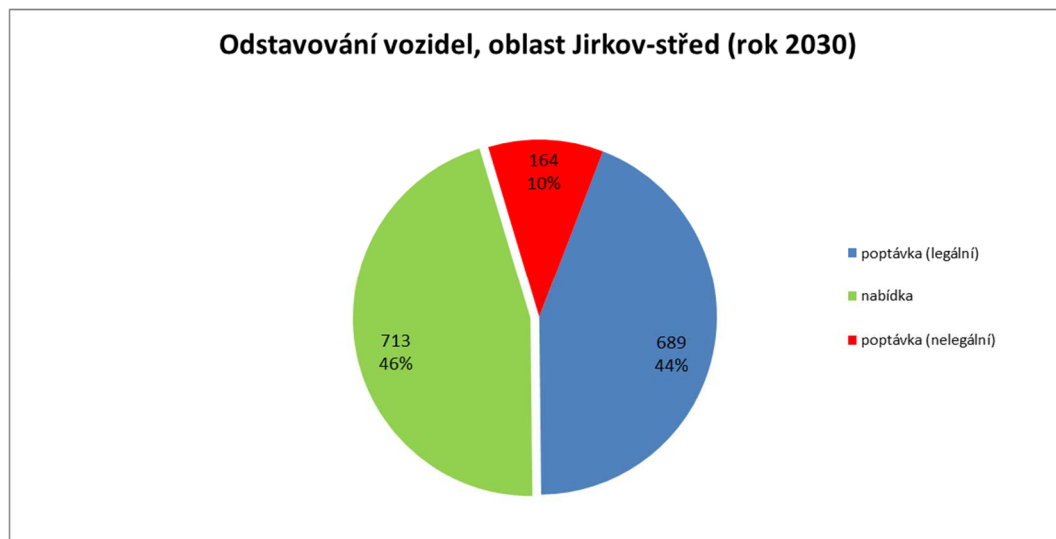
z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 301 garážových stání (ul. Jezerská, 5. května a Vrskmaňská cesta).

Při předpokladu využití dostupné kapacity z 96 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulici U Stadionu, 5. května a Mostecká, v rámci které by se mělo ve výhledu vyskytovat 82 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 29 % zjištěné poptávky. Výsledná statistická bilance odstavných stání je pak záporná s hodnotou -140 stání.

Jirkov-střed	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
U Stadionu	44	44	21	-21	
Alešova	26	26	4	-4	
Tkalcovská	45	45	13	-13	
U Sauny	96	96	23	-23	
Jezerská	43	43	11	-11	76
U Dubu	3	3	6	-6	
Červenohradecká	116	118	7	-5	
Smetanovy sady	37	45	4	4	
Tyršova	72	72	8	-8	
Dvořákova	40	40	2	-2	
5. května	103	103	43	-43	23
Mostecká	56	70	18	-4	
Jablůčkova	8	8	4	-4	
Vrskmaňská cesta	-	-	-	-	202
Σ	689	713	164	-140	301

Tabulka 26: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Jirkov-střed; výhled roku 2030

Poznámka: podbarvené ulice vykazují více než pětinnový podíl nelegálně odstavených vozidel



Graf 25: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Jirkov-střed; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekty U Sauny (3 podlaží, 120 stání), Dvořákova (polozapuštěné, 2 podlaží, 60 stání), Městské sklepy – parkoviště je koncipováno jako společné pro rezidenty a záchytné pro návštěvníky a zaměstnance centra města (polozapuštěné, 2 podlaží, 130 stání)



Obrázek 83: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Jirkov-střed

NOVÉ ERVĚNICE

V rámci zkoumaných území města Jirkov se jedná o středně hustě obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 180, v maximum 296 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání dokládá následující tabulka s celkovou poptávkou 356 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 81 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 23 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 306 garážových stání (ul. Osvobození a Karla Popelky).

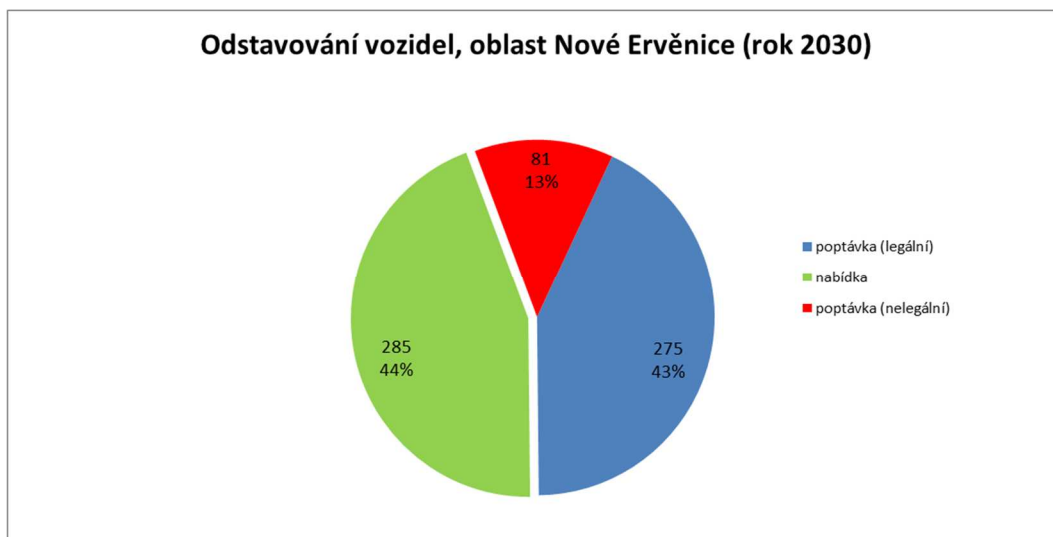
Při předpokladu využití dostupné kapacity z 97 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Osvobození a Ervěnická, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 36 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 26 % zjištěné poptávky. Výsledná statistická bilance odstavných stání je pak záporná s hodnotou -71 stání.



Nové Ervěnice	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	balance	garážová stání
ulice					
Osvobození	51	51	19	-19	254
Bedřicha Pacholík	31	36	8	-3	
J. K. Tyla	0	0	9	-9	
K. H. Máchy	47	48	6	-5	
Karla Čapka	40	40	4	-4	
Ervěnická	54	54	17	-17	
Karla Popelky	46	50	8	-4	52
Dr. Vrbenského	6	6	10	-10	
Σ	275	285	81	-71	306

Tabulka 27: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Nové Ervěnice; výhled roku 2030

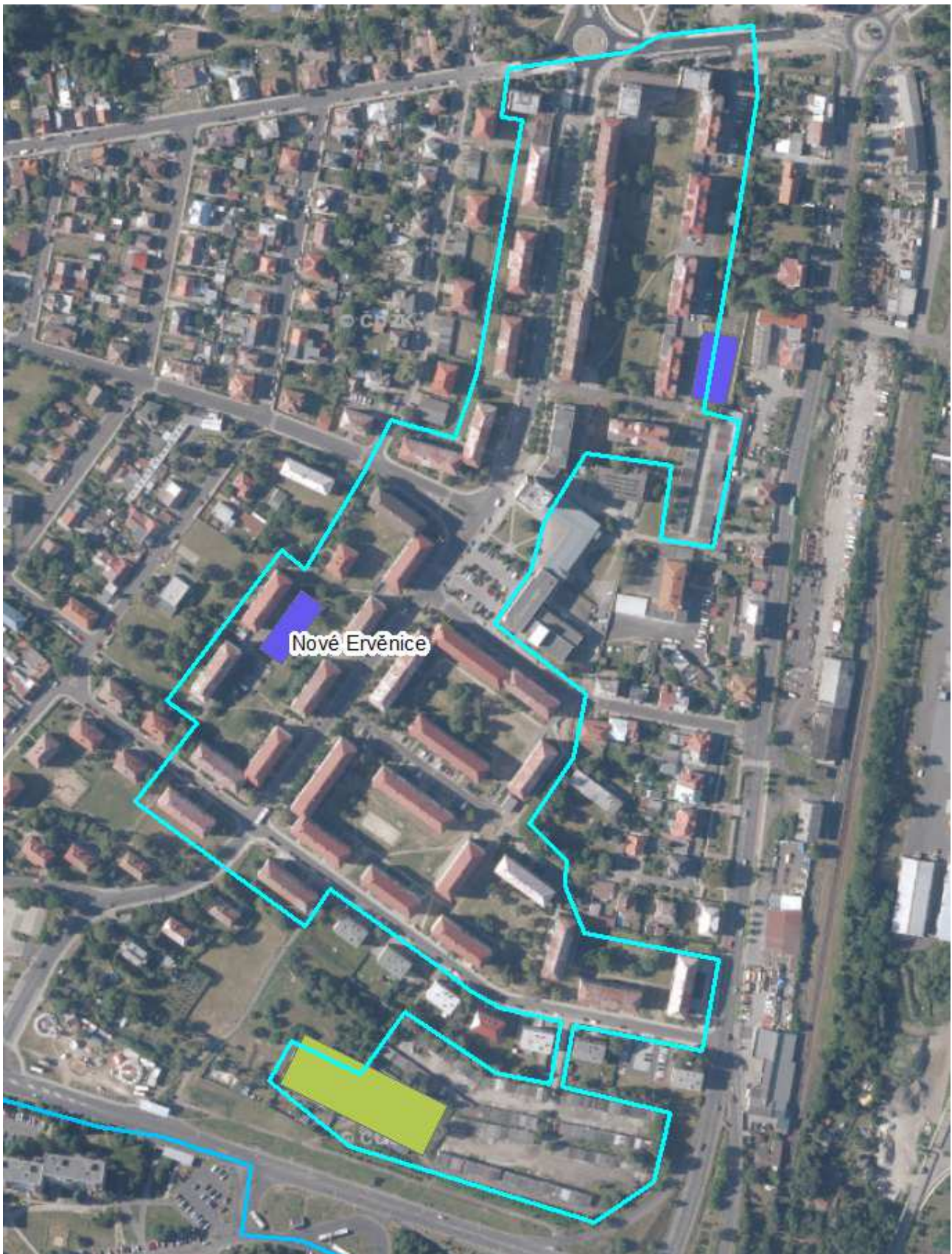
Poznámka: podbarvené ulice vykazují více než pětinnový podíl nelegálně odstavených vozidel



Graf 26: Odstavení vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Nové Ervěnice; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekt Karla Popelky (polozapuštěné, 2 podlaží, 60 stání), Bedřicha Pacholíka (polozapuštěné, 2 podlaží 50 stání)
- výhledová rezervní plocha v ulici Osvobození (stávající garážové objekty)



Obrázek 84: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Nové Ervěnice



NOVÉ VINAŘICE

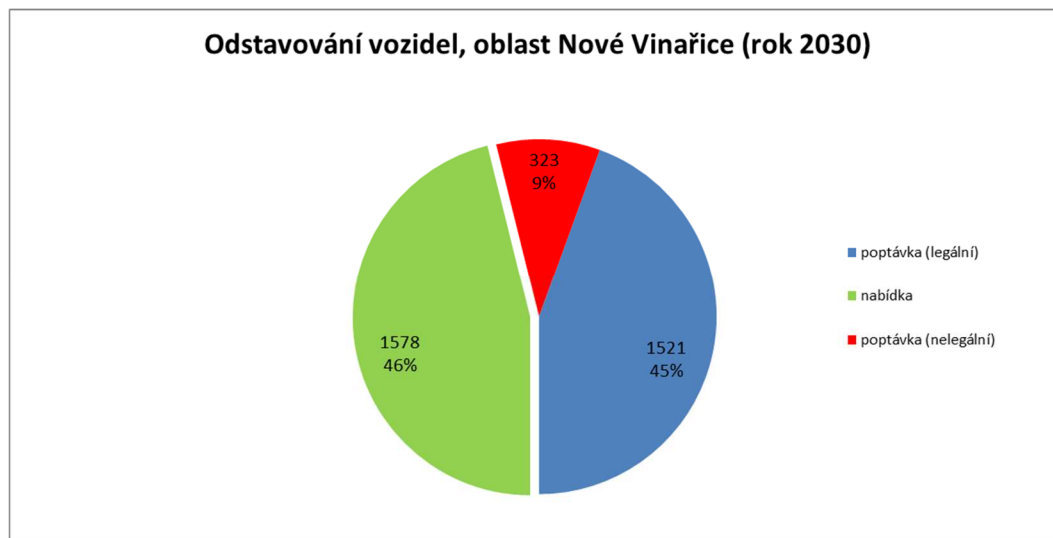
V rámci zkoumaných území města Jirkov se jedná o nejhustěji obydlenou oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 310, v maximum 594 obyvatel na hektar. Předpokládané významné nároky na kapacitu odstavných stání potvrzuje i následující tabulka s nejvyšší poptávkou ze všech zkoumaných oblastí Jirkova, v objemu 1844 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 323 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 18 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 29 garážových stání (ul. Na Borku).

Při předpokladu využití dostupné kapacity z 96 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Krušnohorská a Mládežnická, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 87 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 34 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance odstavných stání pro výhledový rok 2030 je pak záporná s hodnotou -266 stání.

Nové Vinařice	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	bilance	garážová stání
ulice					
Jiráskova	12	31	2	17	
Generála Svobody	268	268	37	-37	
Pionýrů	58	58	13	-13	
spojka III/25220 a III/2525	269	269	64	-64	
K. Marxe	258	267	34	-25	
Krušnohorská	100	100	58	-58	
Mládežnická	72	95	29	-6	
Krátká	34	37	0	3	
SNP	195	195	39	-39	
Na Borku	255	258	47	-44	29
Σ	1521	1578	323	-266	29

Tabulka 28: Odhad poptávky a bilance odstavení vozidel v lokalitě Nové Vinařice; výhled roku 2030

Poznámka: podbarvené ulice vykazují více než pětinnový podíl nelegálně odstavených vozidel



Graf 27: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Nové Vinařice; výhled roku 2030

K zajištění dostupnosti se předpokládá územní regulace parkování v ulici Na Borku s cílem zvýšení využívání garáží, dále pak nezbytné doplnění nové nabídky v podobě parkovacích objektů a zkapacitnění stávajících ploch.

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekty Jiráskova/Generála Svobody (3 podlaží, 80 stání), Na Borku (etáž, 50 stání), SNP (etáž, 40 stání), Krušnohorská (polozapuštěné, 3 podlaží, 80 stání), K. Marxe (2 podlaží, 100 stání)
- výhledová rezervní plocha v ulici Pionýrů



Obrázek 85: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Nové Vinařice

ZÁTÍŠÍ

V rámci zkoumaných území města Jirkov se jedná o nejdříve obydlenu oblast. Průměrná hustota sčítacích obvodů dosahuje zhruba 115, v maximu 250 obyvatel na hektar. Předpokládané nároky na kapacitu odstavných stání potvrzuje i následující tabulka s poptávkou v objemu 690 vozidel (poptávka 2030 + nevyhovující stání vozidel), přičemž pro výhled je při stávajícím trendu odhad 109 vozidel odstavených v rozporu s platnou legislativou (zhruba 16 % z celkové poptávky v oblasti). Izochrona docházkové vzdálenosti z těžiště oblasti s poloměrem 400m pokrývá 136 garážových stání (ul. Žižkova, Studentská a Pod Přivaděčem).

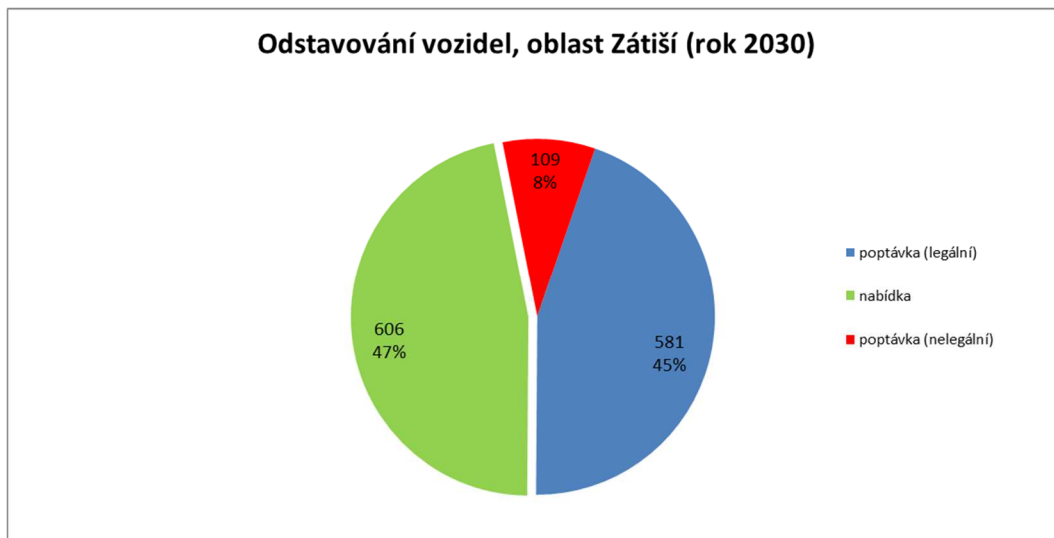
Při předpokladu využití dostupné kapacity z 96 % je nedostatečná kapacita odstavných stání patrná zejména v ulicích Žižkova a Studentská, v rámci kterých by se mělo ve výhledu vyskytovat 70 nelegálně odstavených vozidel, představujících až 26 % zjištěné poptávky. Výsledná výhledová statistická bilance odstavných stání pro výhledový rok 2030 je pak záporná s hodnotou -84 stání.



Zátiší	poptávka 2030	nabídka	nevyhovující stání vozidel	balance	garážová stání
ulice					
Žižkova	9	9	18	-18	79
Studentská	190	192	52	-50	34
Vinařická	123	129	2	4	
Pod Přivaděčem	53	56	3	0	23
Hornická	206	220	34	-20	
Σ	581	606	109	-84	136

Tabulka 29: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Zátiší; výhled roku 2030

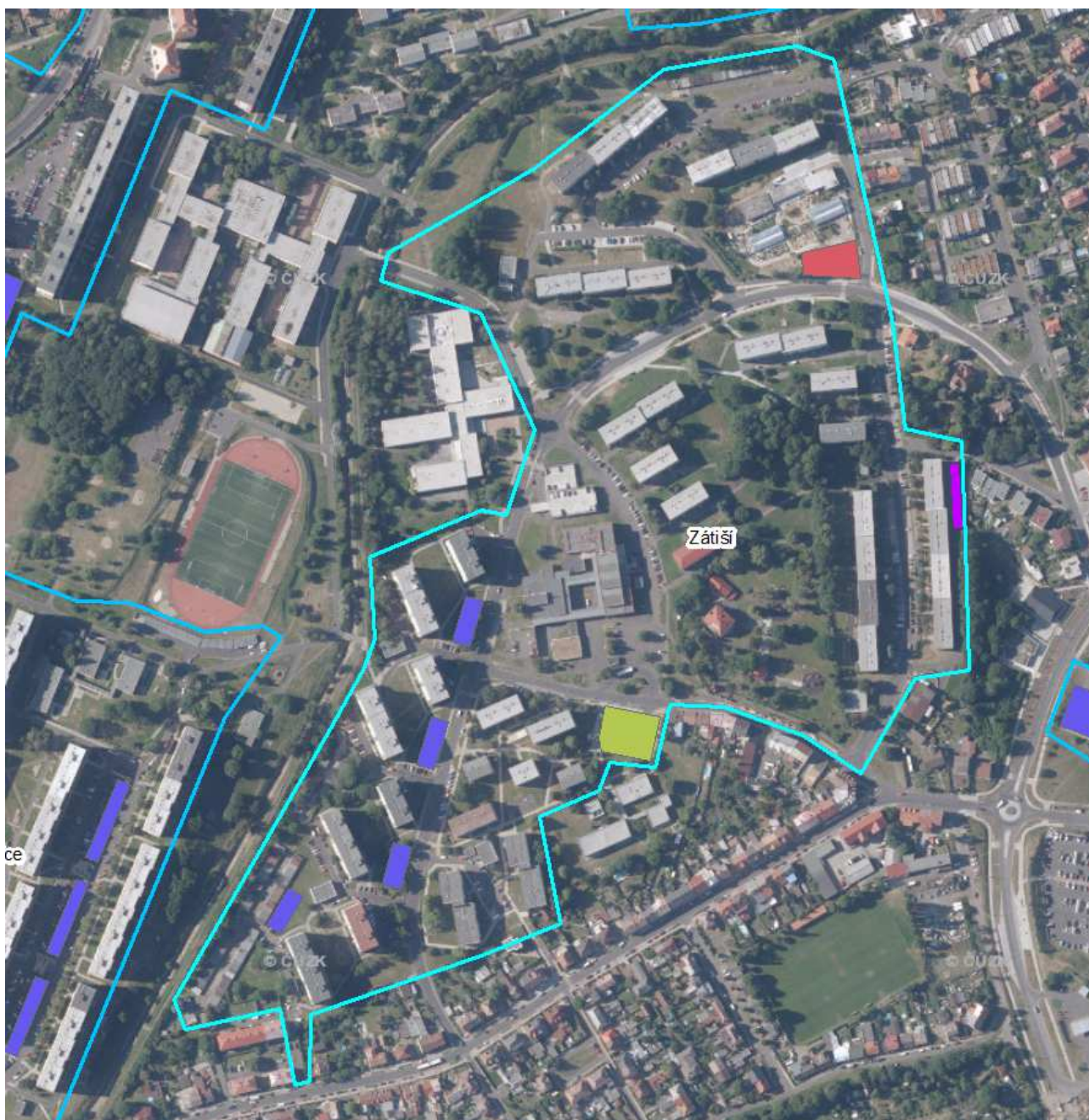
Poznámka: podbarvené ulice vykazují více než pětinnový podíl nelegálně odstavených vozidel



Graf 28: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Zátiší; výhled roku 2030

Ideové náměty řešení:

- parkovací objekty Studentská (3x etáž, 2 podlaží, 60 stání), Žižkova (etáž, 2 podlaží, 20 stání)
- zabezpečená parkovací plocha v ulici Hornická (soukromý vlastník)
- parkovací stání v ulici Hornická
- výhledová rezervní plocha stávajícího parkoviště v ulici Vinařická.



Obrázek 86: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zátíší

8.4 SYSTÉMY CARSHARING A K+R

Problematiku parkování a odstavení vozidel lze alternativně podpořit systémem spoluvlastnictví a sdílením osobního vozu, tzv. carsharingem. Jedná se o spoluvlastnictví auta mezi více osobami, je dovoleno také vlastnictví vozidla třetím subjektem, který zajišťuje servis a údržbu. Do systému mohou být zapojeny fyzické osoby, korporace i veřejné organizace. Vhodná podpora carsharingu ze strany města může spočívat ve vymezení bezplatných stání v rezidentních oblastech, v centru města a atraktivních lokalitách nebo zajištěním celé služby, včetně například ekologické dopravy. V tom případě je model možné přirovnat k půjčování aut, kdy vozidlo je odstaveno k výpůjčce, ale okruh uživatelů specifického vozidla je omezen. Provozování systému je vhodné doplnit IT technologiemi v podobě rezervačních aplikací a webů. Tento systém však může ve výhledovém období pokrýt pouze velmi omezený objem poptávky. V dubnu 2017 bylo v České republice nabízeno ke sdílení celkem 344 vozidel ve 12 městech, přičemž ve srovnání s rokem 2016 se jedná o nárůst kolem 62 % (/zdroj: Asociace českého carsharingu).

Podle vývojových trendů v západní Evropě, včetně rozvoje tzv. plovoucích vozidel, odhadujeme pro



výhledové období roku 2030-2035 a území ČR nabídku zhruba až 2 tisíce sdílených vozidel, ale jsou odhady i na dvojnásobný počet vozidel. Podle skromnější vize vychází výhledový odhad pro území měst Chomutov a Jirkov kolem 30 vozidel a počet potřebných parkovacích a odstavných stání může dosáhnout zhruba 50-70 stanovišť v rozhodujících rezidentních oblastech, centru města, železniční stanici a dalších dopravně exponovaných lokalitách.



Obrázek 87: Vyhrazená parkovací místa systému Car Sharing, Freiburg DEU (/zdroj: Badische Zeitung/ Ingo Schneider)

Systém K+R (Kiss and Ride) představuje vyhrazená krátkodobá stání v trvání do 10 minut za účelem vyložení nebo naložení osob a zavazadel v návaznosti na železniční osobní dopravu a autobusovou linkovou dopravu. Výhledově doporučujeme potřebnost až 10 vyhrazených stání pro potřeby nádraží a železniční stanice. Systémy P+R a B+R jsou popsány v kapitole Veřejná hromadná doprava.

8.5 NÁVRH OPATŘENÍ DOPRAVY V KLIDU, ETAPIZACE ROZVOJE

8.5.1 Město Chomutov

Město Chomutov			
Číslo	Název opatření	Horizont	Zodpovědnost
1	Revize koncepce dopravy v klidu, příprava systému organizování dopravy v klidu	2023	město Chomutov
2	Doplnění/budování nabídky záchytných parkovišť na okraji centra města v režimu P+G, včetně naváděcího systému	2023	město Chomutov
3	Realizace koncepce dopravy v klidu (oblasti R/A, PA) na území centra města a v navazujících lokalitách, dopravní zklidnění - 1. etapa	2023	město Chomutov
4	Doplnění/budování nabídky rezidentních stání v lokalitě Březenecká, východ a Jitřenka, včetně řešení odstavování nákladních vozidel do 3,5 t, případně regulace dopravy - 1. fáze	2023	město Chomutov
5	Kompletace koncepce dopravy v klidu na území centra města a v navazujících lokalitách, dopravní zklidnění, doplnění oblastí R/A, PA, systému P+G, včetně navádění vozidel - 2. etapa	2030	město Chomutov
6	Doplnění/budování nabídky rezidentních stání v lokalitách bydlení Zahradní, Březenecká, západ a Kamenná, včetně řešení nákladních vozidel do 3,5 t, případně regulace dopravy - 2. fáze	2030	město Chomutov
7	Podpora čisté mobility a systému Car Sharing (infrastruktura, vyhrazená stání apod.)	2030	město Chomutov

Tabulka 30: Návrh opatření dopravy v klidu v řešeném území města Chomutov, etapizace rozvoje do roku 2030

AD 1) REVIZE KONCEPCE DOPRAVY V KLIDU, PŘÍPRAVA SYSTÉMU ORGANIZOVÁNÍ A ŘÍZENÍ DOPRAVY V KLIDU

Revize stávajícího uspořádání záchytného parkovacího systému (ZPS) představuje soubory činností spojených s dlouhodobou celoměstskou strategií a plánováním dopravy v klidu jako např. organizování a jeho forma (institucionalizace), financování, technické zabezpečení, zapojení soukromých aktivit a další. Koncepce se dotýká celého města, přednostně lokality historického centra města a navazujícího území, lokality kolem

nemocnice a obytných oblastí s vícepodlažní zástavbou. Výstupem opatření by měly být návrhy dopravně urbanistického řešení vybraných lokalit města, včetně technického a finančního zabezpečení.

AD 2) DOPLNĚNÍ/BUDOVÁNÍ NABÍDKY ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ V SYSTÉM P+G, VČETNĚ NAVÁDĚCÍHO SYSTÉMU

Opatření obsahuje bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění systému zachytných parkovišť na okraji historického centra města s motivací navádění vozidel na kapacitní zaměstnanecká (dlouhodobá) parkoviště. Doporučujeme zvážit tzv. dvojúrovňovou regulaci s využitím inteligentního parkovacího a naváděcího systému, přednostně se jedná o ulice Blatenská, Tyršova, Hálkova a Wolkerova. Opatření ad 2) a ad 3) je nezbytné věcně i časově koordinovat.

AD 3) REALIZACE KONCEPCE DOPRAVY V KLIDU (OBLASTI R/A, PA) NA ÚZEMÍ CENTRA MĚSTA A V NAVAZUJÍCÍCH LOKALITÁCH, DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ - 1. ETAPA

Obsahem je příprava a realizace/doplnění rezidentních oblastí/ulic na území historického centra města a jeho okolí. Současně se jedná o revizi krátkodobého parkování v rámci ZPS směrem k vymezení kapacitních parkovacích ploch v zájmovém území pro tuto uživatelskou skupinu (lokality PA), včetně inteligentního parkovacího a naváděcího systému na tuto koncentrovanou nabídku. Rozhodujícím cílem opatření je dopravní zklidnění historického centra města. Mezi rezidentní oblasti lze zařadit historické centrum města, navazující lokality bydlení Zdeňka Štěpánka, Za Zborovskou a Karla Buriana, což jsou oblasti s již existující regulací dopravy v klidu. Mezi lokality PA (krátkodobé parkování) byly zahrnuty kapacitní parkovací plochy Mánesova, U Městských mlýnů, Palackého a Jezuitská kolej, případně náměstí 1. máje podle výsledné formy dopravního zklidnění. Do nabídky PA se předpokládá také zapojení soukromého sektoru, např. parkovací plochy OC Billa, Blatenská, OC Chomutovka nebo Žižkovo náměstí. Vzhledem k tomu, že se jedná o obsahově i časově náročná opatření, jsou navrženy 2 etapy řešení.

AD 4) DOPLNĚNÍ/BUDOVÁNÍ NABÍDKY REZIDENTNÍCH STÁNÍ V LOKALITÁCH BŘEZENECKÁ, VÝCHOD JITŘENKA, VČETNĚ ŘEŠENÍ Odstavování NÁKLADNÍCH VOZIDEL DO 3,5 T, PŘÍPADNĚ REGULACE DOPRAVY - 1. FÁZE

Opatření obsahuje bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění řešení rezidentního parkování, včetně zapojení/podpory soukromého/družstevního sektoru. Rozhodujícím cílem je postupná eliminace stání vozidel v rozporu s legislativou, což zajistí dopravní dostupnosti území vozidly IZS. Realizaci nové nabídky předpokládáme v podobě rezidentních parkovacích domů, přednostně doporučujeme řešit lokalitu bydlení Březenecká, východ, ulici Holešická a lokalitu bydlení Jitřenka, ulici Svahová, kde je objekt situován do ulice Lužická. Součástí opatření je řešení odstavování lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okraji zájmových lokalit, případně v rámci navrhované nabídky, obsahovat může také regulaci dopravy v klidu s cílem zvýšeného využívání garáží, což se dotýká především lokality Jitřenka.

AD 5) KOMPLETACE KONCEPCE DOPRAVY V KLIDU NA ÚZEMÍ CENTRA MĚSTA A V NAVAZUJÍCÍCH LOKALITÁCH, DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ, DOPLNĚNÍ OBLASTÍ R/A, PA, SYSTÉMU P+G, VČETNĚ NAVÁDĚNÍ VOZIDEL - 2. ETAPA

Jedná se o dotvoření parkovacího systému na území historického centra města a v navazujících lokalitách v návaznosti na konečný rozsah 1. etapy. Obsahem může být realizace záměru za zřízení pěší zóny na náměstí 1. máje a přístupových komunikacích (kapitola Pěší doprava), další rozvoj lokálních rezidentních oblastí, zachytných parkovišť (systémy P+G, P+R), včetně inteligentního parkovacího a naváděcího systém v prostorách nového multimodálního přestupního uzlu Chomutov nebo v místě stávajícího AN. Může se jednat také o náročnější záměry v doplnění nabídky v lokalitách kolem nemocnice, Blatenská, Tyršova, Hálkova nebo zapojení soukromého sektoru do celoměstské koncepce.

AD 6) DOPLNĚNÍ/BUDOVÁNÍ NABÍDKY REZIDENTNÍCH STÁNÍ V LOKALITÁCH BYDLENÍ ZAHRADNÍ, BŘEZENECKÁ, ZÁPAD A KAMENNÁ, VČETNĚ ŘEŠENÍ NÁKLADNÍCH VOZIDEL DO 3,5 T, PŘÍPADNĚ I REGULACE DOPRAVY - 2. FÁZE

Podstatou opatření je dotvoření systému odstavování vozidel v dalších lokalitách bydlení s využitím parkovacích objektů, realizovaných téměř výhradně na stávajících parkovacích plochách a zabezpečených parkovacích ploch. Jedná se zejména o lokalitu Zahradní, ulice Zahradní nebo Borová, lokalitu Březenecká, západ, ulici Březenecká, v obou případech jsou navrženy k realizaci parkovací objekty. Dále pak o lokalitu Kamenná, ulici Kamenný vrch s realizací nové zabezpečení parkovací plochy a ulici Kamenná s doplněním dohledového a zabezpečovacího systému stávající parkovací plochy na okraji území. Také u této etapy je primárním cílem řešení vozidel odstavených v rozporu s legislativou. Obsahově zde patří řešení odstavování lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okraji zájmových lokalit, v rámci navrhované nabídky, předmětem



opatření může být také regulace dopravy v klidu s cílem zvýšení využívání garáží, což se dotýká především lokalit Březenecká, západ a Kamenná. Do komplexního řešení doporučujeme zapojit a podporovat soukromý a družstevní sektor.

AD 7) PODPORA ČISTÉ MOBILITĚ A SYSTÉMU CAR SHARING (INFRASTRUKTURA, VYHRAZENÁ STÁNÍ APOD.)

Opatření jsou obsažena v samostatných kapitolách.

8.5.2 Město Jirkov

Město Jirkov			
Číslo	Název opatření	Horizont	Zodpovědnost
1	Návrh/příprava celoměstského systému organizování dopravy v klidu	2023	město Jirkov
2	Realizace návrhu řešení dopravy v klidu (ulice R/A, PA) na území centra města a okolí	2023	město Jirkov
3	Doplnění nabídky rezidentních stání v lokalitě bydlení Nové Vinařice, ulice Krušnohorská, Na Borku, včetně řešení odstavování nákladních vozidel do 3,5 t - 1. fáze	2023	město Jirkov
4	Doplnění nabídky rezidentních stání v lokalitě bydlení Nové Vinařice, ulice SNP, K. Marxe, případně dalších, včetně řešení odstavování nákladních vozidel do 3,5 t - 2. fáze	2030	město Jirkov
5	Podpora čisté mobility a systému Car Sharing (infrastruktura, vyhrazená stání apod.)	2030	město Jirkov

Tabulka 31: Návrh opatření dopravy v klidu v řešeném území města Jirkov, etapizace rozvoje do roku 2030

AD 1) NÁVRH/PŘÍPRAVA CELOMĚSTSKÉHO SYSTÉMU ORGANIZOVÁNÍ DOPRAVY V KLIDU

Výstupem opatření by měl být návrh dopravně urbanistického řešení vybraných lokalit města, obsahující dopravně organizační řešení, technické a finanční zabezpečení nebo zapojení soukromých aktivit v kontextu/rámci celoměstské strategie a plánování dopravy v klidu. Dokumentace by měla být podkladem a východiskem jak pro odvětví dopravy, tak i územní plánování. Mezi vybrané lokality patří např. centrum města a navazující území obytné zástavby a obytné oblasti s vícepodlažní zástavbou.

AD 2) REALIZACE NÁVRHU ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU (ULICE R/A, PA) NA ÚZEMÍ CENTRA MĚSTA A OKOLÍ

Obsahem je příprava a realizace/doplnění rezidentních ulic na území centra města a jeho okolí. Jedná se o další ochranu obyvatel v dotčeném území, součástí je také zvýšení nabídky v lokalitě stávajícího parkoviště Městské sklepy, případně využití soukromé nabídky OC Tesco. Doplnění nabídky v místě stávajícího parkoviště Městské sklepy je součástí řešení rezidentního odstavování vozidel v lokalitě bydlení Jirkov, střed.

AD 3) DOPLNĚNÍ NABÍDKY REZIDENTNÍCH STÁNÍ V LOKALITĚ BYDLENÍ NOVÉ VINAŘICE, ULICE KRUŠNOHORSKÁ, NA BORKU, VČETNĚ ŘEŠENÍ ODSTAVOVÁNÍ NÁKLADNÍCH VOZIDEL DO 3,5 T - 1. FÁZE

Opatření obsahuje bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění řešení rezidentního parkování, včetně zapojení/podpory soukromého/družstevního sektoru. Rozhodujícím cílem je postupná eliminace stání vozidel v rozporu s legislativou, což zajistí dopravní dostupnosti území vozidly IZS. Návrh představuje realizaci rezidentního parkovacího domu v ulici Krušnohorská a rezidentních parkovacích etážích v ulici Na Borku. Současně je nezbytná územní regulace dopravy v klidu, která zajistí zvýšení dopravní bezpečnosti a efektivnější využívání veřejných ploch. Předmětem opatření je také řešení odstavování lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okraji zájmových lokalit, případně v rámci navrhované nabídky.

AD 4) DOPLNĚNÍ NABÍDKY REZIDENTNÍCH STÁNÍ V LOKALITĚ BYDLENÍ NOVÉ VINAŘICE, ULICE SNP, K. MARXE, PŘÍPADNĚ DALŠÍCH, VČETNĚ ŘEŠENÍ ODSTAVOVÁNÍ NÁKLADNÍCH VOZIDEL DO 3,5 T - 2. FÁZE

Jedná se o navazující fázi obsahující rovněž bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění řešení rezidentního parkování, včetně zapojení/podpory soukromého/družstevního sektoru. Rozhodujícím cílem je také zde eliminace stání vozidel v rozporu s legislativou, což zajistí dopravní dostupnosti území vozidly IZS. Nová nabídka je řešena výstavbou rezidentních parkovacích etážích v ulici SNP a rezidentního parkovacího domu v ulici K. Marxe. Současně je nezbytná územní regulace dopravy v klidu, která zajistí zvýšení dopravní bezpečnosti a efektivnější využívání veřejných ploch. Předmětem opatření je také řešení odstavování lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okraji zájmových lokalit, případně v rámci navrhované nabídky.

Jako další lokalita k řešení se nabízí obytná oblast Zátíší, ulice Studentská ve formě rezidentních parkovacích etážích.

AD 5) PODPORA ČISTÉ MOBILITĚ A SYSTÉMU CAR SHARING (INFRASTRUKTURA, VYHRAZENÁ STÁNÍ APOD.)

Opatření jsou obsažena v samostatných kapitolách.

8.5.3 Příklady vhodných parkovacích objektů



Obrázek 88: Dvoupodlažní napůl zapuštěná garáž s celkovou kapacitou 50 stání, Ostrava, ulice B. Nikodéma



Obrázek 89: Ilustrační foto, montované parkovací domy



9. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava se stává důležitou součástí mobility, výhledovým záměrem je zjištěný podíl na dělbě přepravní práce kolem 7,1 % zvýšit alespoň na 8 %, což představuje přibližně 18,8 tis. cest za 24 hodin v běžném pracovním dni vykonaných obyvateli měst Chomutov a Jirkov. Problémem současné cyklistické dopravy v řešeném území měst je především v nedobudované ucelené cyklistické síti tras umožňující bezpečný a plynulý pohyb na území obou měst, včetně omezeného řešení kolizních míst, což se odráží ve zvýšené nehodovosti cyklistů. Cílem je doplnění cyklistických tras, zvýšení kvality a bezpečnosti cyklistické infrastruktury, včetně technického zázemí tak, aby se cyklistická doprava stala zajímavou pro denní používání.

Návrh představuje doplnění chybějících úseků a rozvoj (výstavbu) cyklistické infrastruktury pro dosažení celistvosti sítě pro denní používání ve formě základní sítě cyklistické dopravy. Návrh využívá integraci cyklistického provozu s vozidly, kde je intenzita dopravy nižší, jsou uplatněny zklidňující prvky podporující společný integrovaný provoz. Naopak v koridorech, kde je automobilová doprava rychlá nebo intenzivní je kvalita a bezpečnost cyklistů zabezpečena segregací od automobilového provozu, a to samostatnými jízdními pruhy nebo samostatnou stezkou. Ve vztahu k pěší dopravě a nutnosti budovat společné stezky jsou přednostně uplatňovány dělené stezky pro pěší a cyklisty, sdružené stezky jsou vhodné pouze v podmínkách slabého pěšího provozu nebo v místech se stísněnými podmínkami, které neumožňují jiné vedení cyklistického provozu. V omezeném rozsahu je umožněn cyklistický provoz na vyznačených stezkách pro chodce nebo v trasách, kde je v současnosti zamezen vjezd všem vozidlům.

9.1 VYBRANÉ VÝCHOZÍ PODKLADY

Rozhodujícími podklady k dané problematice jsou Územní plán města Chomutova, ve znění 06/2017 a Územní plán města Jirkova, ve znění 11/2013.

Následuje přehled dalších vybraných podkladů, námětů a studií, které byly studovány a hodnoceny a obsahově se zabývají problematikou cyklistické dopravy. Uvedené díla doporučujeme diskutovat, případně dále rozpracovat:

- Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku, aktualizace 2012

[STUDIE VYBUDOVÁNÍ CYKLOSTEZEK NA CHOMUTOVSKU, AKTUALIZACE 2012](#)

Studie byla vypracována pro území města Chomutova, obecná charakteristika návrhu je zřejmá z doloženého textu z úvodu kapitoly 4.8. Stav a návrh nových úseků cyklistických tras.

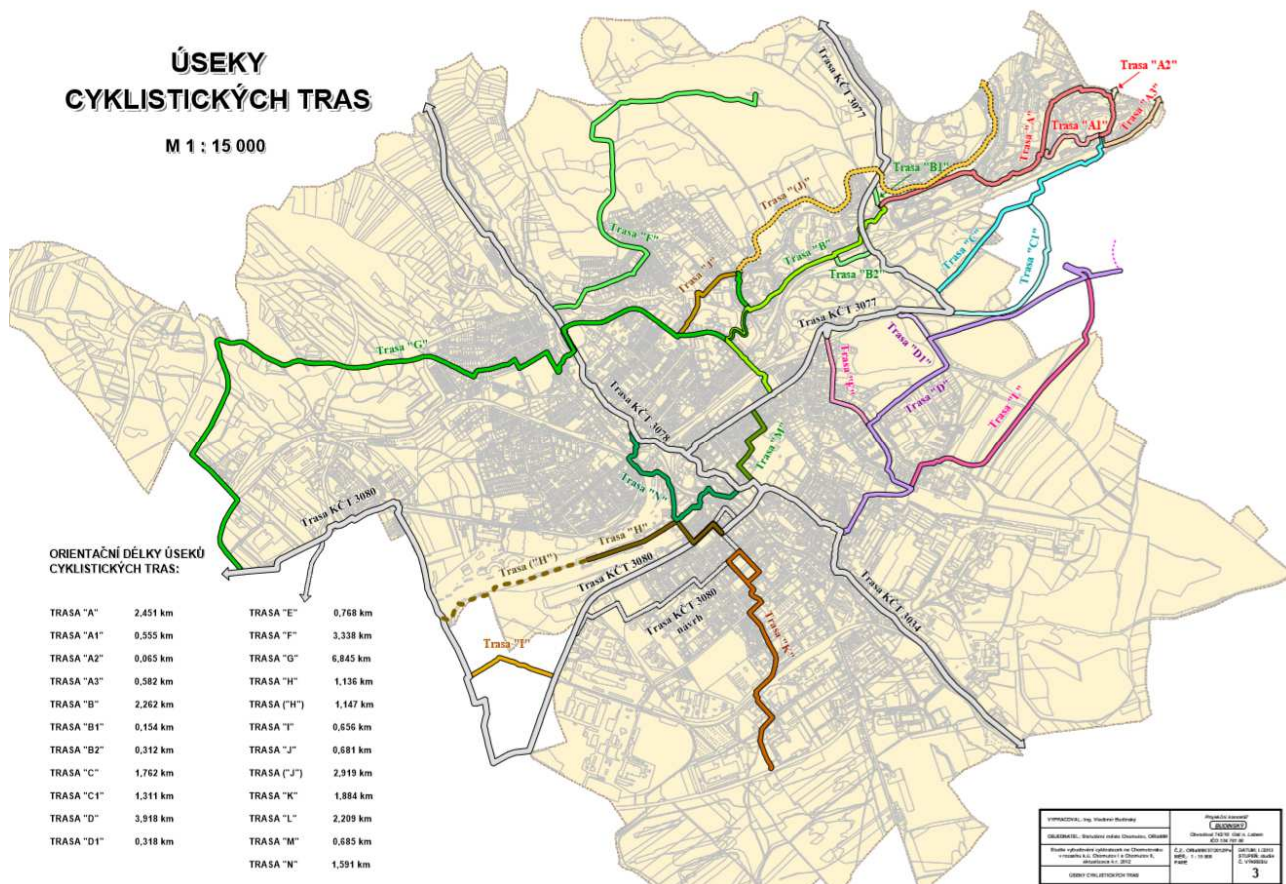
Navržené cyklistické trasy v Chomutově mají přímou vazbu na nadřazené cyklotrasy vnějšího zájmového prostoru, sledované Klubem českých turistů a vedené zastavěnou částí města po místních komunikacích nebo po samostatných stezkách pro cyklisty.

Cyklistické trasy na území města mají jednak charakter cyklotras, vedených po stávajících místních komunikacích a jednak charakter stezek spadajících do kategorie cykloturistických tras, kde je provoz omezen výhradně na cyklistický provoz resp. je kombinován s pěšími.

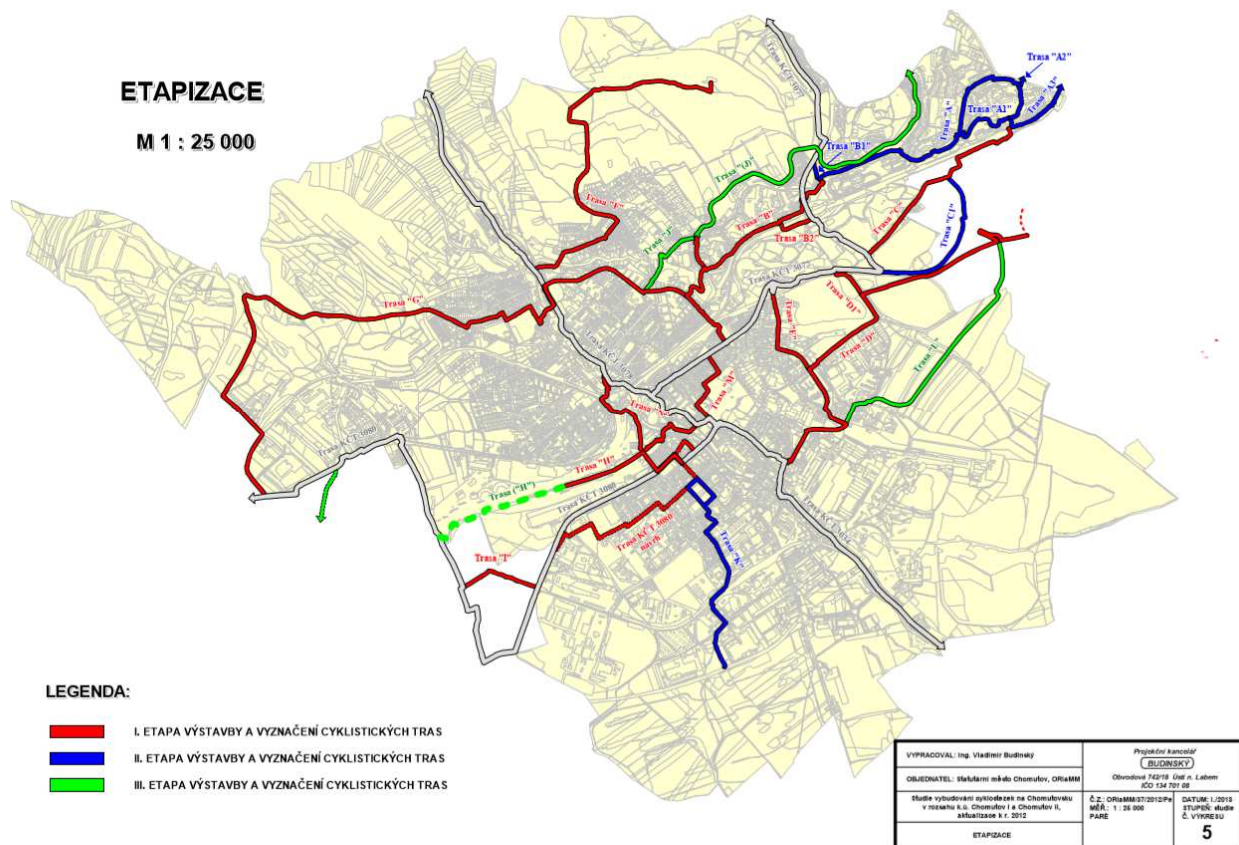
Následuje přehled kapitol návrhové části studie.

4. NÁVRH
 - 4.1. Vymezení funkce cyklistické dopravy
 - 4.2. Vazby na širší zájmové území
 - 4.3. Vazba cyklistických tras na rekreační, sportovní a kulturní zajímavosti
 - 4.4. Cyklistické trasy ve vztahu k územnímu plánu města
 - 4.5. Návrh cyklistických tras v prostoru komunikace
 - 4.6. Cyklistická doprava v jednosměrných ulicích
 - 4.7. Cyklisté a chodci
 - 4.8. Stav a návrh nových úseků cyklistických tras
 - 4.9. Odpočinková místa, informační tabule, vybavenost pro cyklisty
 - 4.10. Organizace provozu, značení cyklistických tras
5. ORIENTAČNÍ NÁKLADY
 - 5.1. Náklady na značení cyklotras
 - 5.2. Náklady na nové úseky
6. ZÁVĚR, ETAPIZACE
7. DOKLADOVÁ ČÁST

V úhrnu bylo navrženo celkem zhruba 37,6 km cyklistických tras, první etapa výstavby a vyznačení činila přibližně 24,3 km. Následující 2 obrázky dokládají rozsah navržené sítě cyklistických tras a etapizaci rozvoje.



Obrázek 90: Návrh cyklistických tras na území města Chomutov; /zdroj: Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku



Obrázek 91: Etapizace výstavby a vyznačení tras; /zdroj: Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku

ZÁMĚR ZELENÉHO OKRUHU CHOMUTOVA



Obrázek 92: Ideový návrh zeleného okruhu Chomutova

CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY ŘSD 2016, CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Následující tabulka dokládá intenzity cyklistické dopravy z CSD 2016, zjištěné intenzity jsou důležitým východiskem pro návrh páteřních tras základní sítě.

Nejvíce zatíženými profily jsou:

- ulice Vinohradská (III/00732, profil 4-3084) 283 cyklistů/24h
- ulice Čelakovského (MK, profil 4-0502) 152 cyklistů
- ulice Spořická (III/2256, profil 4-3081) 105 cyklistů

- ulice Zborovská (III/2521, profil 4-3082) 104 cyklistů
- ulice Na Příkopech (MK, profil 4-0514) 96 cyklistů
- ulice Blatenská (MK, profil 4-0501) 93 cyklistů
- ulice Pražská (I/71, profil 4-0800) 93 cyklistů
- ulice Mostecká (III/00732, profil 4-3085) 89 cyklistů
- ulice Pod Strážištěm (MK, profil 4-0504) 88 cyklistů/24h.

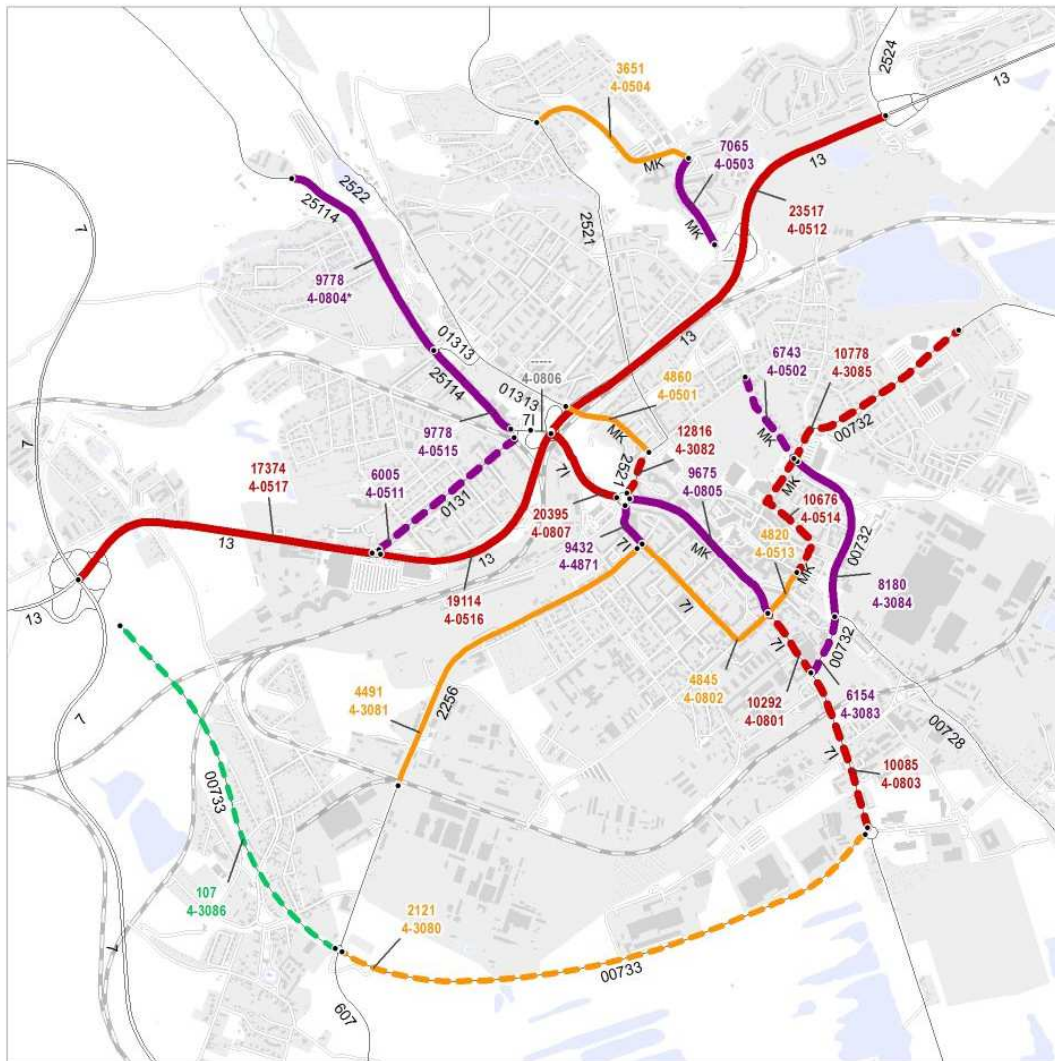
Celostátní sčítání dopravy ŘSD 2016, cyklistická doprava			
Města Chomutov, Jirkov			
Silnice	Profil	Intenzita vozidel RPDI, rok 2016	Počet cyklistů CSD, rok 2016
I/7	4-0520	3806	3
I/13	4-0496	12002	32
	4-0506	18362	32
	4-0512	23517	73
	4-0516	19114	29
	4-0517	17374	67
	4-0510	14334	13
I/71	4-0800	8332	93
	4-0803	10085	80
	4-0801	10292	91
	4-0802	4845	56
	4-4871	9432	69
	4-0807	20395	30
II/607	4-4880	2776	3
III/2256	4-3081	4491	105
III/2521	4-3082	12816	104
III/00733	4-3080	2121	23
	4-3086	107	5
III/00372	4-3083	6154	56
	4-3084	8180	283
	4-3085	10778	89
III/00728	4-4190	2965	65
III/0131	4-0511	6005	72
III/25114	4-0530	1673	7
	4-0515	9778	59
MK Palackého	4-0805	9675	66
MK Blatenská	4-0501	4860	93
MK Riegrova	4-0513	4820	77
MK Na Příkopech	4-0514	10676	96
MK Čelakovského	4-0502	6743	152
MK Březenecká	4-0503	7065	72
MK Pod Strážištěm	4-0504	3651	88
Součet vozidel		287224	2183
Podíl cyklistů			0,008

Tabulka 32: Celostátní sčítání dopravy 2016, cyklistická doprava; /zdroj: ŘSD ČR



Chomutov

CZ0422-CV-1



Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR
v roce 2016

Tematické vrstvy: budovy, zástavba, železnice, vodní toky a plochy - mapový podklad © MO ČR, 2015; silniční síť - GlobalNetwork 1512
1 : 25 000

Obrázek 93: Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016; /zdroj: ŘSD ČR

9.2 KONCEPCE ŘEŠENÍ, PŘÍKLADY USPOŘADÁNÍ

Výchozím podkladem pro návrh cyklistické dopravy v území města Chomutov a navazujícím okolí byla výše zmíněná studie, která byla posouzena a následně aktualizována a doplněna.

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

Takto definovaná kostra byla promítnuta do území, kde by měla splňovat požadované úrovně segregace ve vztahu k automobilové dopravě a současně harmonizovat s podmínkami pro bezbariérové trasy pěší dopravy v rámci reálných uličních prostor. V některých případech se ukázalo nezbytné, pro dosažení celistvosti, potlačit roli pěších tras ve prospěch řešení cyklistické dopravy, stejně tak i ponížít míru segregace cyklistické dopravy od automobilového provozu.

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

- vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací všude tam, kde to místní podmínky dovolují; negativní účinek se primárně dotýká dopravy v klidu
- integrované prvky na komunikaci jako víceúčelové pruhy (ochranný pruh pro cyklisty) nebo piktoGRAMOVÝ KORIDOR
- zóny 30, kde se cyklistická doprava stává díky nižší dovolené rychlosti bezpečnější
- cyklistická ulice ve smyslu novely zákona 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 39a
- obytné zóny, kde cyklistická doprava sdílí uliční prostor s ostatními účastníky provozu
- pěší zóny, kde může být cyklistické dopravě povolen vjezd nebo dovolen např. ve stanovených trasách nebo oblastech, případně v omezené době.

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

a) hlavní dopravní prostor

I. cyklistická doprava na vozovce bez dodatečných prvků

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

II. cyklistická doprava na vozovce s využitím integračních opatření

- rychlost do 50 km/h, intenzita do 7 tis. vozidel/24 hod. v obou směrech (uvedené parametry přísluší pouze víceúčelovému pruhu)

III. cyklistická doprava na vozovce s odděleným provozem

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

b) přidružený dopravní prostor

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

- trasy společné pro chodce a cyklisty, doporučená šířka min. 3 m, uplatnění při nízkých intenzitách cyklistické a pěší dopravy
- trasy pro chodce a cyklisty s vyznačením situování, doporučená šířka 4-5m podle intenzity cyklistické a pěší dopravy
- trasy pro cyklisty, doporučená šířka 2-3m podle intenzity cyklistické dopravy.

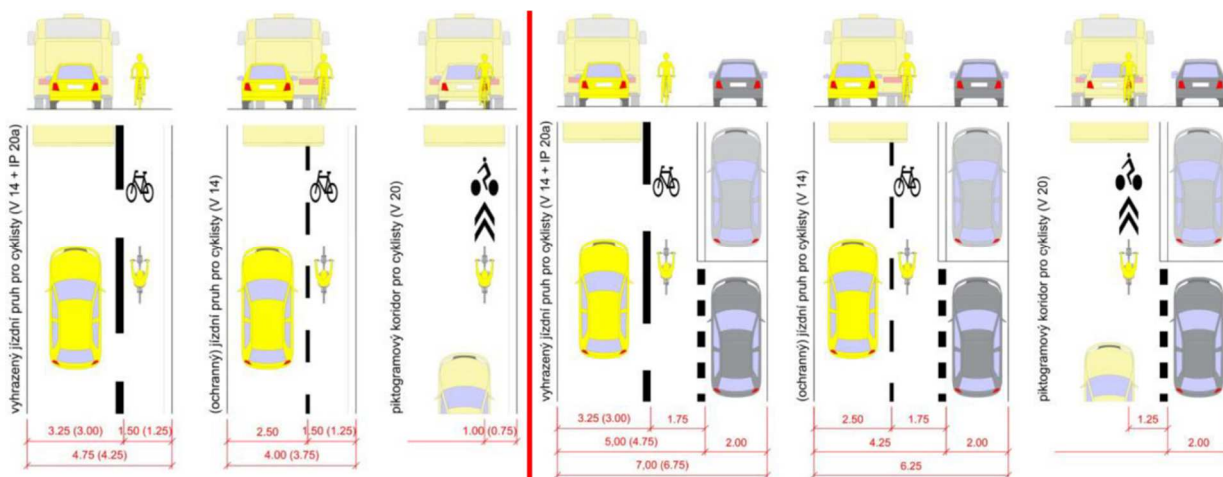
Koncepce řešení se dále řídí závaznými předpisy, které obsahují další orientační předpoklady pro vedení cyklistické dopravy v hlavním nebo přidruženém dopravním prostoru. Následující příklady možného šířkového uspořádání a další související problematiky jsou převzaty z ČSN 736110 Projektování místních komunikací, TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (platnost od 1. června 2017) a ERA Doporučení pro navrhování zařízení cyklistické dopravy (dále jen „předpis ERA“).



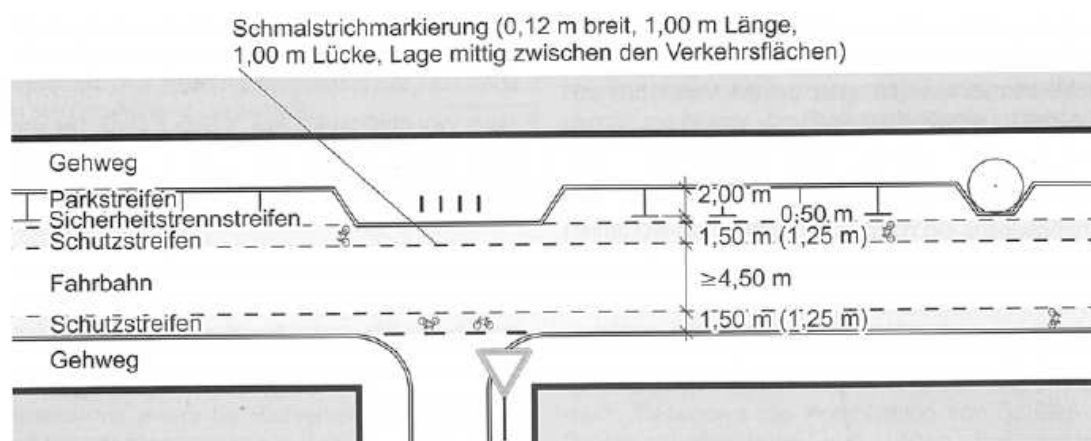
9.2.1 Hlavní dopravní prostor

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

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

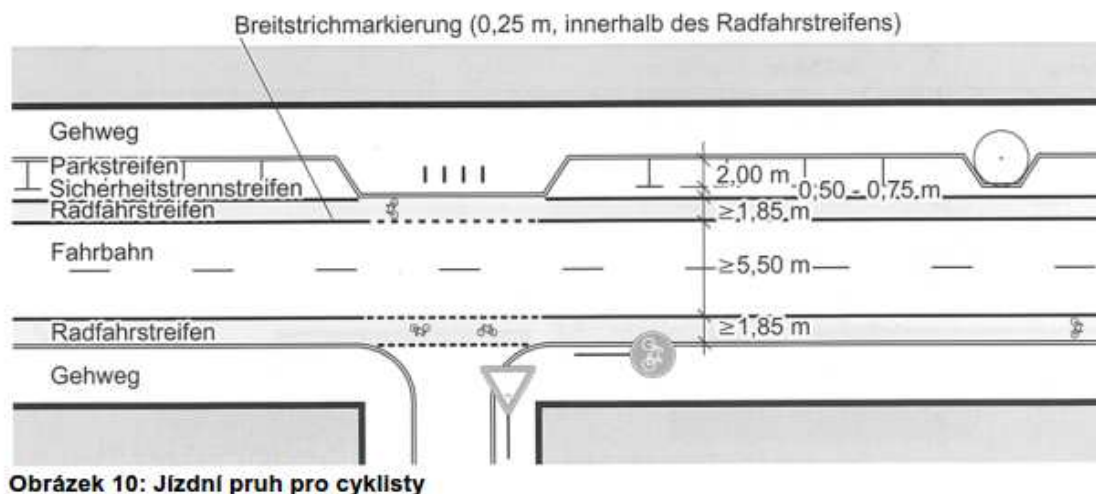


Obrázek 94: Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření v hlavním dopravním prostoru podél obruby (volného prostoru) a u podélného stání dle TP 179



Obrázek 9: Možná zvýraznění víceúčelového pruhu

Obrázek 95: Příklad víceúčelového pruhu z předpisu ERA (nově známý po pojmem ochranný pruh pro cyklisty)



Obrázek 96: Příklad šířkového uspořádání jízdního pruhu pro cyklisty z předpisu ERA

9.2.2 Přidružený dopravní prostor

Vedení cyklistické dopravy v přidruženém dopravním prostoru má také svá pravidla integrace a segregace, zejména pokud se jedná o souběh pěší a cyklistické trasy. Vedení v šířkovému uspořádání cyklistické dopravy se dále věnuje ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, jejíž mezní limity a doporučení jsou od předpisu ERA v určitých případech odlišné, stejně jako u TP 179. ČSN 736110 nutnost dělení společného provozu chodců a cyklistů uznává až od překročení hranice 180 cyklistů/h a 150 chodců/h. TP 179 pak nutnost dělení pěšího a cyklistického provozu doporučuje pro stejnou šířku komunikace od počtu 300 chodců a bruslařů/h. Předpis ERA dělí cyklistickou a pěší dopravu na 3m široké komunikaci již od 100 chodců a cyklistů/h. Při této intenzitě dopravy je umožněno bezpečné míjení cyklistů a chodců, včetně vzájemného předjíždění. V takových případech, kdy to uliční profil dovoluje, doporučujeme postupovat podle vstřícnějšího předpisu ERA, ve stísněných podmínkách pak doporučujeme uplatnit úspornější standardy české legislativy.

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

Obrázek 97: Výstřižek z ČSN 73 6110, který v porovnání s předpisem ERA představuje odlišné přístupy k řešení společného/odděleného provozu pěší a cyklistické dopravy



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

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

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

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

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

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

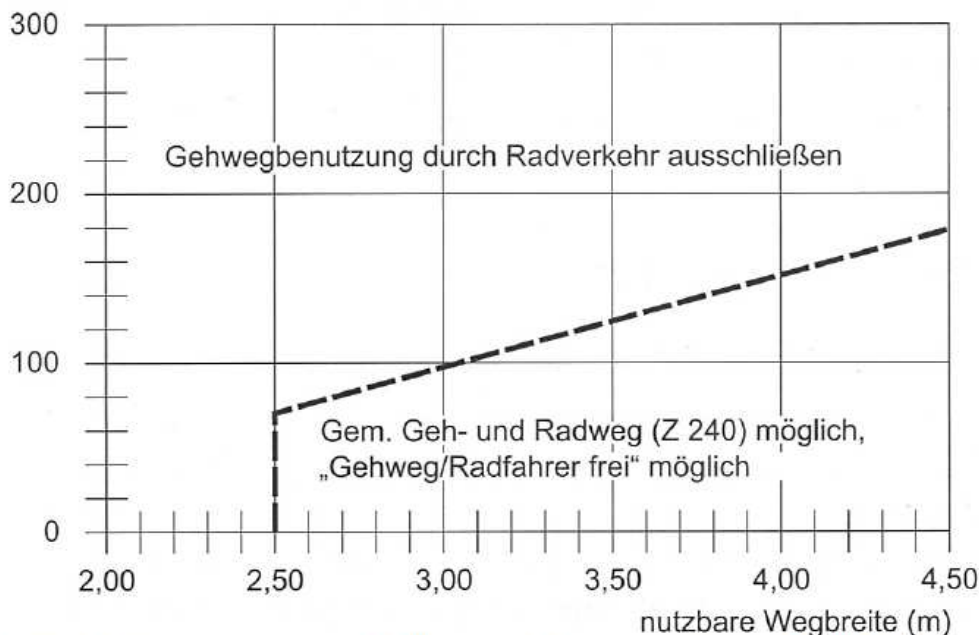
Světlá šířka stezky $\geq 1,0$ m – nouzová (zcela výjimečná):

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

Obrázek 98: Šířkové uspořádání společné stezky pro provoz chodců a cyklistů dle TP 179

Fußgänger und
Radfahrer je
Spitzenstunde

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



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

Obrázek 99: Meze použitelnosti společného vedení cyklistické a pěší dopravy v závislosti na intenzitě provozu, doporučení z předpisu ERA (svíslá stupnice představuje součet pěších a cyklistů dohromady za hodinu)

SOUBĚŽNÉ VEDENÍ TRASY PRO CYKLISTY A PRO CHODCE

V souvislosti s ČSN 736110 je dále nutno upozornit na pasáž, která se věnuje souběžnému vedení pěší a cyklistické dopravy a která se v takových případech opírá o „zvláštní předpis, kterým je zmíněna Metodika k vyhlášce č 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (dále jen „metodika k vyhlášce 398/2009“) a která pro bezbariérové vedení pěší dopravy považuje společné stezky z bezpečnostních důvodů za nepřijatelné.

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

Obrázek 100: Výstřižek z ČSN 73 6110, který určuje formu oddělení souběhu komunikace pro cyklisty a chodce, s odkazem na metodiku k vyhlášce 398/2009

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

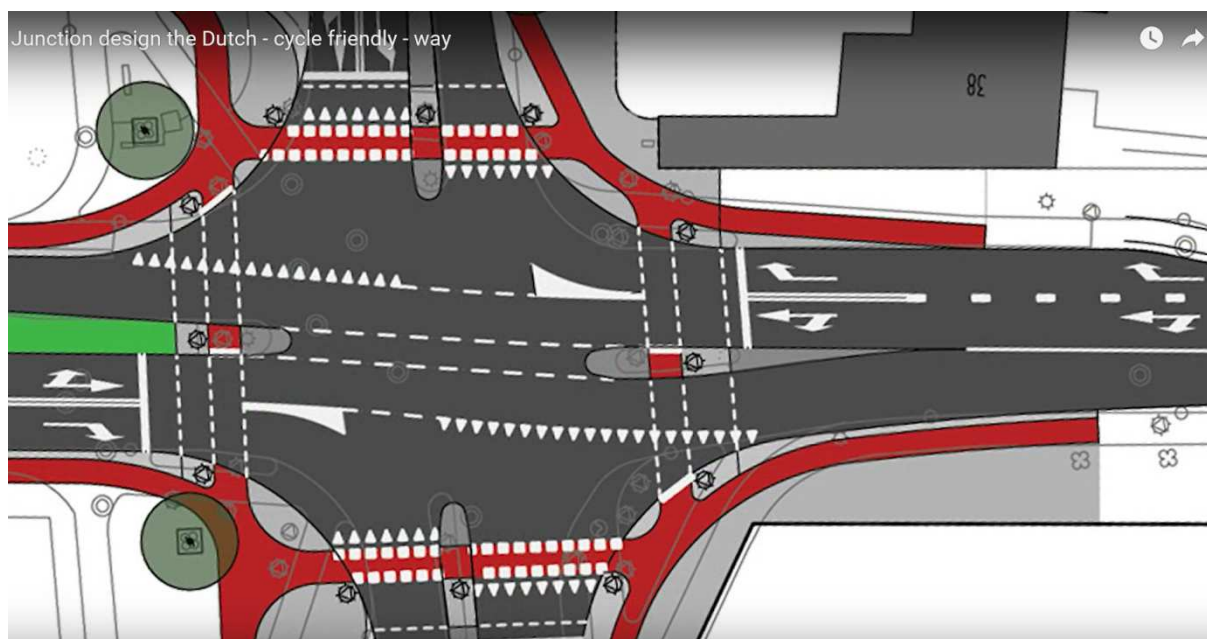
4.9.6.4 Bezbariérovost

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

Obrázek 101: Řešení vedení bezbariérových tras na společných stezkách pro provoz chodců a cyklistů – TP 179

9.2.3 Řešení křižovatkových prostor

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



Obrázek 102: Příklad řešení cyklistické dopravy na území centra města; /zdroj: MMZ 2016-1



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



Obrázek 103: Příklad napojení stezky na vozovku s nutností zastavit, s využitím nepřímého levého odbočení dle TP 179

Na základě více hodnotové analýzy, kdy byly brány v úvahu intenzity silniční dopravy, intenzity cyklistické a pěší dopravy, bezbariérové trasy pěší dopravy, územní podmínky, významné lokality a cíle, zavedené zvyklosti a příslušné související předpisy, byla analyzována současná podoba cyklistických tras následně vypracován návrh základní sítě cyklistických tras ve smyslu její přestavby, dostavby a rozvoje.

9.3 ZÁKLADNÍ SÍŤ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

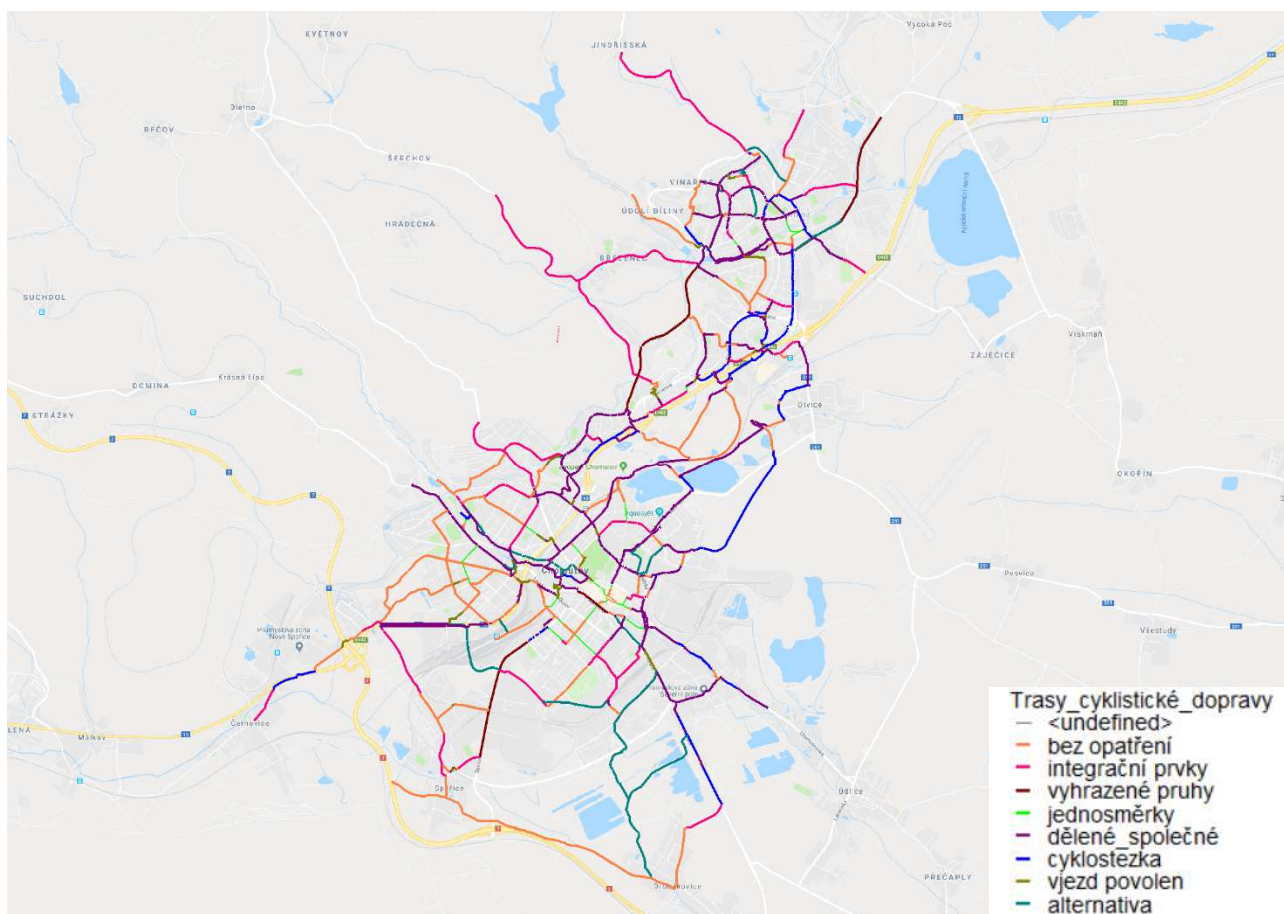
Návrh reprezentuje velkorysý a ambiciózní plán rozvoje cyklistické infrastruktury. Celkový rozsah navržených cyklistických tras v cílovém uspořádání na území měst Chomutov, Jirkov a přilehlých obcí, včetně tras alternativních, činí přibližně 118,1 km (měřeno jednosměrně). Na území města Chomutov činí délka tras 73,9 km, na území města Jirkov 26,4 km a v navazujícím území obou měst pak 17,8 km. Délka stávajících cyklistických tras v zájmovém území dosahuje kolem 23,6 km, což představuje zhruba 20 % z celkového rozsahu tras. Stávající stav reprezentuje přibližně rozsah cyklistické infrastruktury roku 2018, případně ½ roku 2019.

Návrh základní sítě cyklistických tras je doložen na následujícím obrázku, další obrázek dokumentuje rozsah stávajících a navržených cyklistických tras. Ze základní sítě bylo následně vybrány páteřních tras, které by měly být prioritou při budování ucelené sítě. Přednostní kroky páteřní sítě navazují na již vybudované úseky cyklistických tras v řešeném území.

Pro upřesnění vedení v hlavním a přidruženém dopravním prostoru byla síť tras podrobněji rozdělena do 7 kategorií. Zatřídění proběhlo dle výše nastíněné koncepce řešení. Bráno v potaz byla dále funkční skupina komunikace v rámci ZAKOS, včetně tras nákladní dopravy, intenzita dopravy, šířka komunikací, výskyt tras vozidel MHD a další lokálního regulace dopravního provozu (jednosměrné komunikace apod.):

- trasa ve **vozovce bez opatření**; vedení cyklistické trasy v hlavním dopravním prostoru, které je přípustné vést bez integračních opatření
- trasa ve **vozovce s integračním opatřením**; vedení cyklistické trasy v hlavním dopravním prostoru, které je přípustné vést ve vozovce za pomoci integračních opatření, jako jsou piktogramový koridor, ochranný pruh pro cyklisty
- trasa ve **vozovce s jednosměrným provozem**; vedení cyklistické trasy v hlavním dopravním prostoru, kdy je umožněn provoz cyklistů v obou směrech
- trasa ve **vozovce s vyhrazeným jízdním pruhem**; vedení cyklistické trasy v hlavním dopravním prostoru, kdy integrační opatření představuje vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, včetně vyhrazeného pruhu MHD
- **samostatná stezka**; vedení cyklistické dopravy v přidruženém dopravním prostoru, kde je souběh s pěší dopravou fyzicky oddělen alespoň zeleným pásem

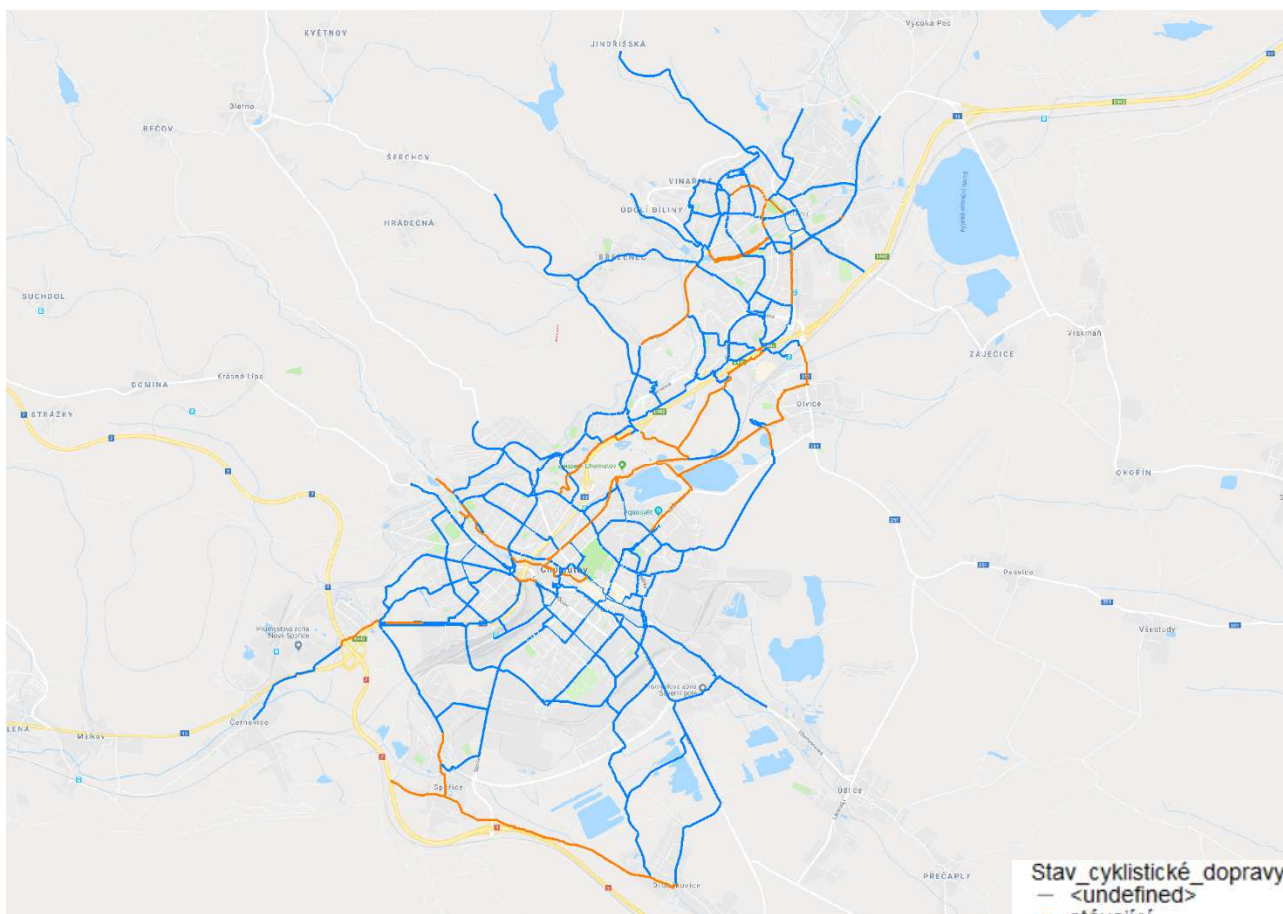
- **oddělená/společná stezka;** vedení cyklistické dopravy v přidruženém dopravním prostoru, kde je souběh s pěší dopravou na společné komunikaci oddělen alespoň hmatovou úpravou nebo je souběžně vedení usměrněno na společnou stezku pro provoz chodců a cyklistů
- **alternativní trasa;** představuje návrh doplňkových tras k již ucelené základní síti, případně se jedná o variantní řešení k trase základní.



Obrázek 104: Návrh základní sítě cyklistických tras měst Chomutov, Jirkov a okolí (podrobněji v příloze)

Rozsah základní sítě cyklistických tras - území měst Chomutov, Jirkov a okolí				
Město	Celkem základní síť		Stávající stav	
Druh trasy	Délka tras v km	Podíl tras v %	Délka tras v km	Podíl tras v %
Komunikace bez opatření	29,5	25,0	7,7	32,5
Komunikace s integračním opatřením	19,8	16,8		
Vyhrazený cyklistický pruh	6,0	5,0	2,0	8,4
Samostatná cyklistická stezka	10,2	8,6	3,0	12,6
Dělená/společná stezka	34,4	29,2	10,6	45,1
Jednosměrka, cyklisté v obou směrech	3,6	3,1		
Cyklistům vjezd povolen	3,7	3,1	0,3	1,4
Alternativní trasa	10,9	9,2		
Celková délka cyklistických tras v km	118,1	100,0	23,6	100,0

Tabulka 33: Rozdělení základní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy ve městech Chomutov, Jirkov a okolí (délka tras jednosměrně)



Obrázek 105: Základní síť cyklistických tras, stav cyklistické dopravy

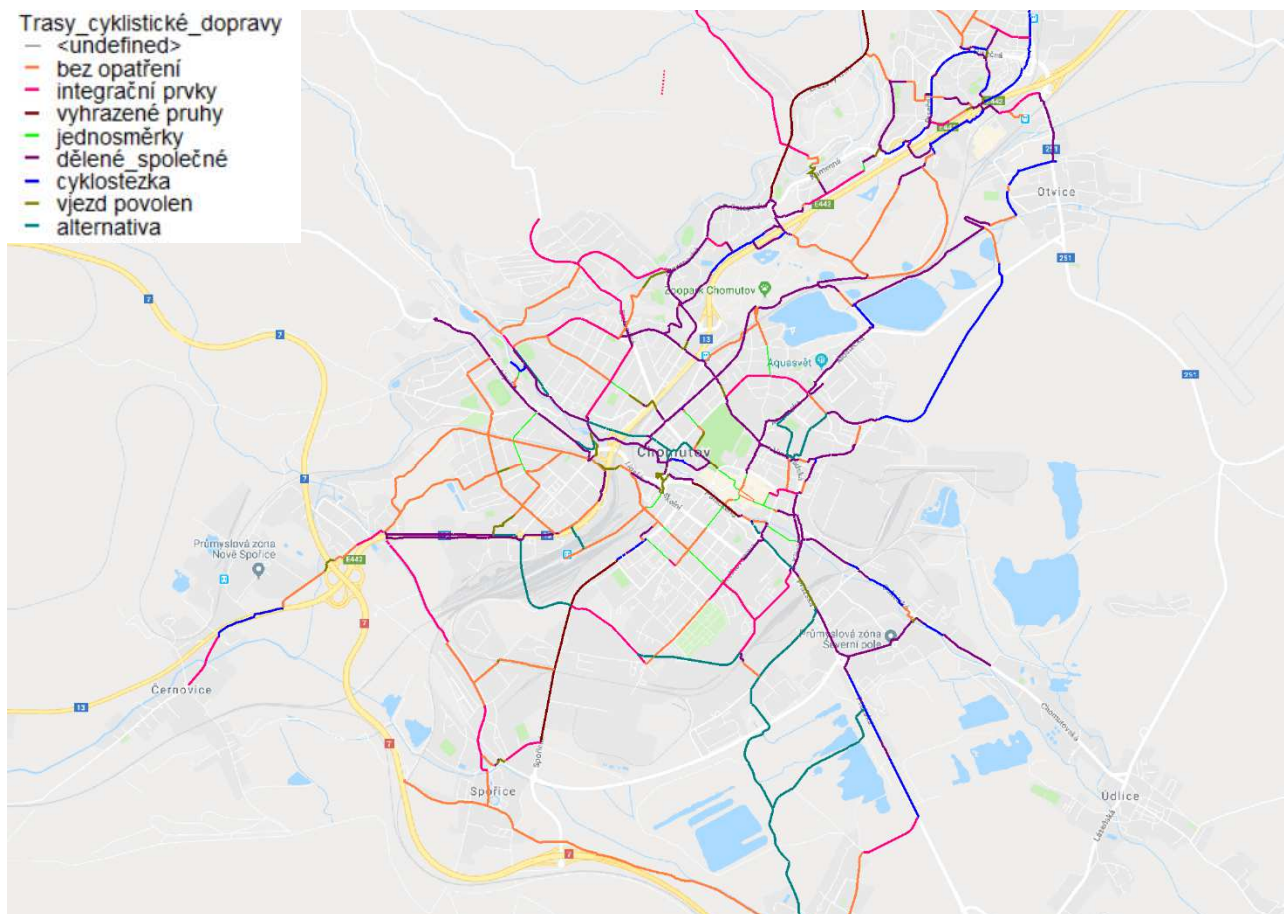
Základní síť tras cyklistické dopravy je konstruována tak, aby spojovala rozhodující zdroje a cíle v území co možná nejkratší spojnici, zvolený přístup vyvolává řadu komplikací, mezi rozhodující patří:

- nedostatečná šířka komunikace nebo uličního profilu; projevuje se to zejména v případě uplatnění ochranného pruhu pro cyklisty v rámci integračních opatření
- parkování vozidel; řešení provozu cyklistů v jednosměrných komunikacích, kdy rizikem je šířka komunikace i situování parkovacích stání vůči provozu cyklistů
- harmonizace cyklistické a pěší dopravy; vhodné řešení z hlediska provozního uspořádání je dáno intenzitou provozu cyklistické a pěší dopravy
- kolize s automobilovou dopravou; jedná o cyklistické přejezdy a řešení křižovatek.

Návrh neřeší vlastnické vztahy ani rizika spojená s existující technickou infrastrukturou.

9.3.1 Základní síť města Chomutov

Rozsah navržené základní sítě na území města Chomutova představuje v cílovém uspořádání přibližně 73,9 km cyklistických tras (měřeno jednosměrně). Z uvedené délky tras činí stávající stav zhruba 10,7 km, což tvoří podíl kolem 14,5 %. Následující obrázek dokumentuje rozsah cyklistických tras na území města Chomutov, tabulka pak podrobnější rozdělení podle druhu tras.



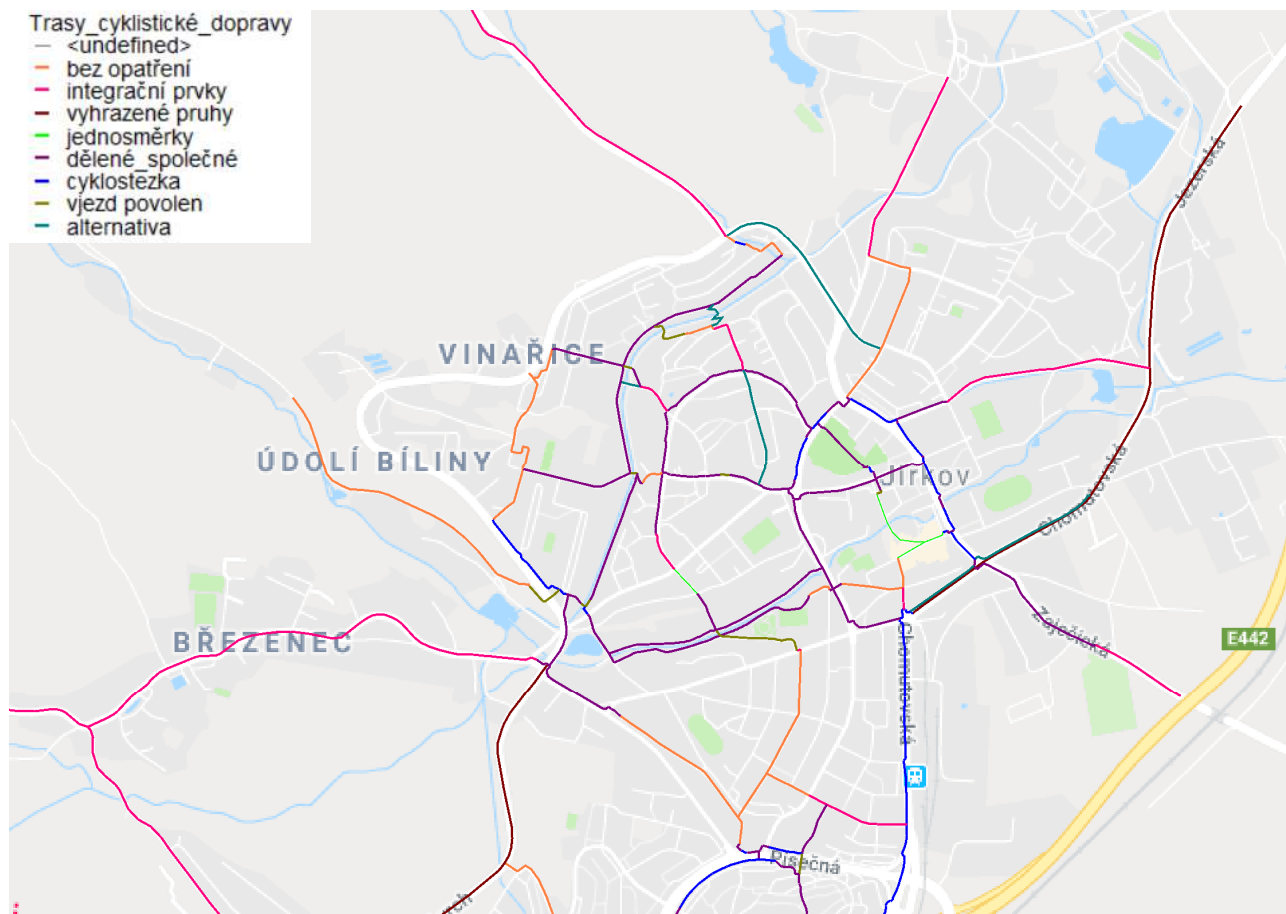
Obrázek 106: Návrh základní sítě cyklistických tras města Chomutov

Základní síť cyklistických tras - území města Chomutov				
Město	Celkem základní síť		Stávající stav	
Druh trasy	Délka tras v km	Podíl tras v %	Délka tras v km	Podíl tras v %
Komunikace bez opatření	17,2	23,3	2,5	23,2
Komunikace s integračním opatřením	9,8	13,2		
Vyhrazený cyklistický pruh	2,1	2,9		
Samostatná cyklistická stezka	6,5	8,7	0,9	8,7
Dělená/společná stezka	24,0	32,4	7,0	65,0
Jednosměrka, cyklisté v obou směrech	3,1	4,2		
Cyklistům vjezd povolen	2,9	4,0	0,3	3,1
Alternativní trasa	8,3	11,3		
Celková délka cyklistických tras v km	73,9	100,0	10,7	100,0

Tabulka 34: Rozdělení základní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy ve městě Chomutov (délka tras jednosměrně)

9.3.2 Základní síť města Jirkov

Rozsah navržené základní sítě na území města Jirkov představuje v cílovém uspořádání přibližně 26,4 km cyklistických tras (měřeno jednosměrně). Z uvedené délky tras činí stávající stav zhruba 4,2 km, což tvoří podíl kolem 15,9 %. Následující obrázek dokumentuje rozsah cyklistických tras na území města Jirkov, tabulka pak podrobnější rozdělení podle druhu a délky tras.



Obrázek 107: Návrh základní sítě cyklistických tras města Jirkov

Základní síť cyklistických tras - území města Jirkov				
Město	Celkem základní síť		Stávající stav	
Druh trasy	Délka tras v km	Podíl tras v %	Délka tras v km	Podíl tras v %
Komunikace bez opatření	4,3	16,4		
Komunikace s integračním opatřením	7,9	30,1		
Vyhrazený cyklistický pruh	1,6	6,1	1,6	38,6
Samostatná cyklistická stezka	1,4	5,2	0,2	4,3
Dělená/společná stezka	8,1	30,6	2,4	57,1
Jednosměrka, cyklisté v obou směrech	0,5	1,8		
Cyklistům vjezd povolen	0,7	2,6		
Alternativní trasa	1,9	7,2		
Celková délka cyklistických tras v km	26,4	100,0	4,2	100,0

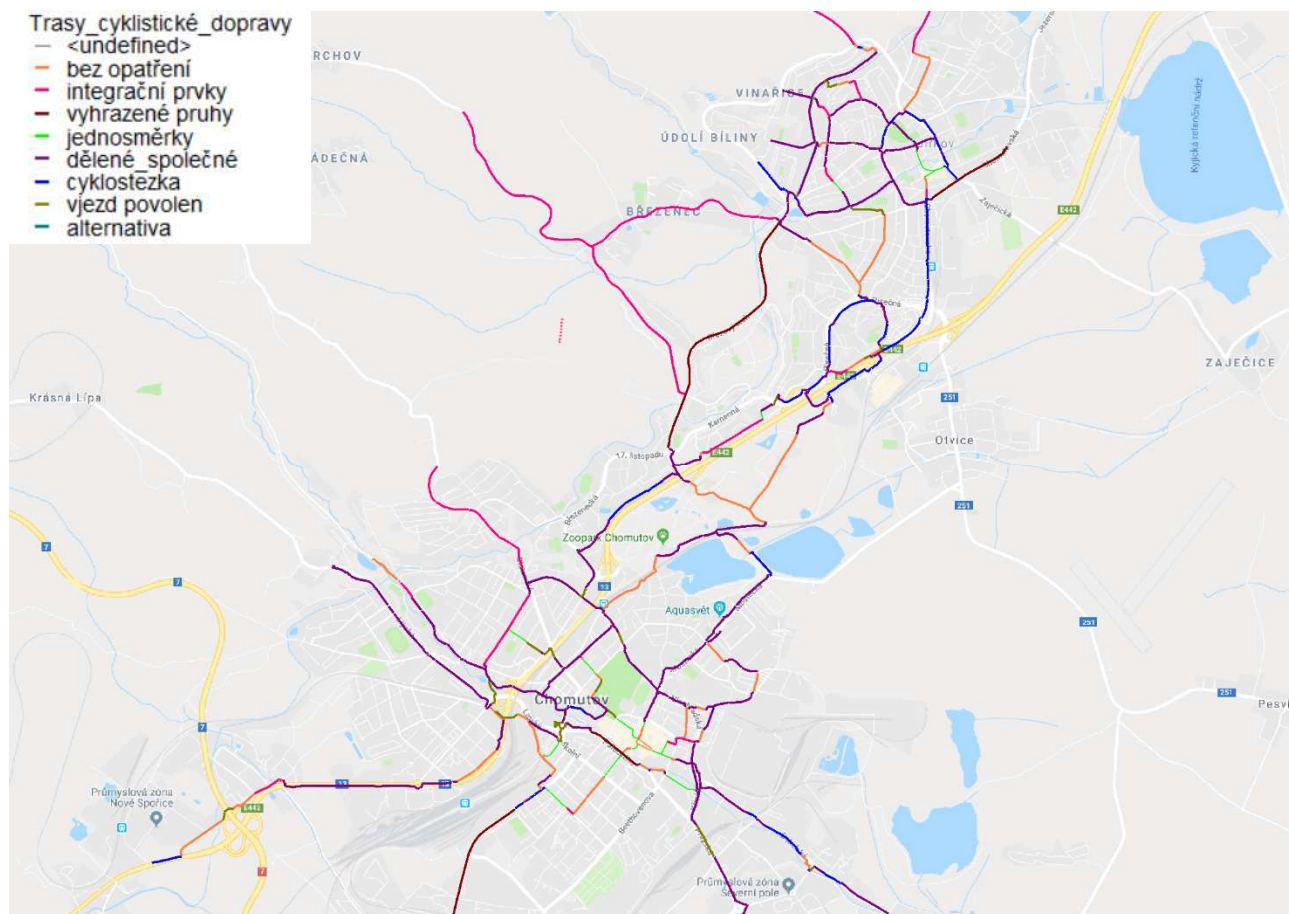
Tabulka 35: Rozdělení základní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy ve městě Jirkov (délka tras jednosměrně)

9.4 PÁTEŘNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ

Z celkového, výsledného návrhu základní sítě byly vybrány specifické ucelené trasy jako páteřní trasy cyklistické dopravy. Návrh páteřních cyklistických tras je ve své ambici, resp. celkové délce spíše podkladem pro střednědobé plánování rozvoje cyklistické infrastruktury.

Stejně jako u základní sítě cyklistických tras platí také v případě páteřních tras především zabezpečení bezpečnosti provozu, zejména při řešení společných tras s pěší dopravou. Dále je nezbytné věnovat velkou pozornost stavebnímu provedení a doprovodné infrastruktuře, jako jsou např. osvětlení, mobiliář nebo místa pro odstavování/odkládání jízdních kol.

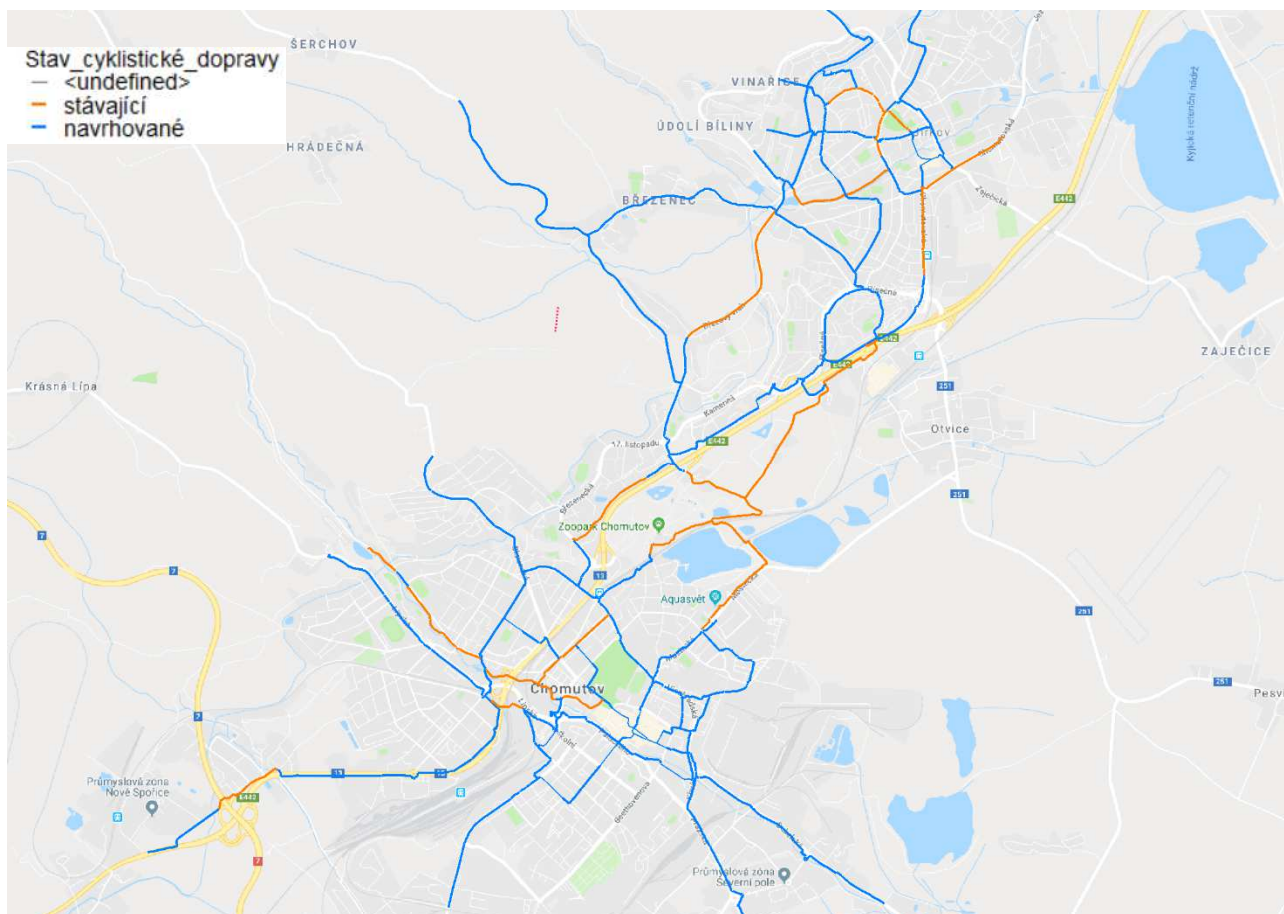
Návrh sítě páteřních cyklistických tras představuje zhruba délku 60,7 km, přičemž území města Chomutov přináší kolem 38,7 km, území města Jirkov přibližně 19,2 km a zbývajících cca 2,8 km tras je situováno v navazujícím území. Pokud budeme vycházet ze situace, že v současném stavu je v zájmovém území měst Chomutov a Jirkov do páteřní sítě zařazeno kolem 13,8 km tras (cca 22,8 %), zůstává k realizaci přibližně 46,9 km nových cyklistických tras. Rozdělení páteřních tras cyklistické dopravy v celém zájmovém území podle druhu je doloženo na následujícím obrázku a podrobněji shrnuto v tabulce.



Obrázek 108: Návrh páteřní sítě cyklistických tras na území měst Chomutov, Jirkov a okolí (podrobněji v příloze)

Páteřní cyklistické trasy - území měst Chomutov, Jirkov a okolí				
Město	Celkem páteřní trasy		Stávající stav	
Druh trasy	Délka tras v km	Podíl tras v %	Délka tras v km	Podíl tras v %
Komunikace bez opatření	8,9	14,7	2,5	4,2
Komunikace s integračním opatřením	10,6	17,5		
Vyhrazený cyklistický pruh	4,2	6,9	2,0	3,3
Samostatná cyklistická stezka	7,2	11,9	2,2	3,6
Dělená/společná stezka	24,8	40,8	6,8	11,2
Jednosměrka, cyklisté v obou směrech	2,4	3,9		
Cyklistům vjezd povolen	2,6	4,3	0,3	0,5
Celková délka páteřních tras v km	60,7	100,0	13,8	22,8

Tabulka 36: Páteřní cyklistické trasy podle délky a typu v zájmovém území měst Chomutov, Jirkov a okolí (délka tras jednosměrně)

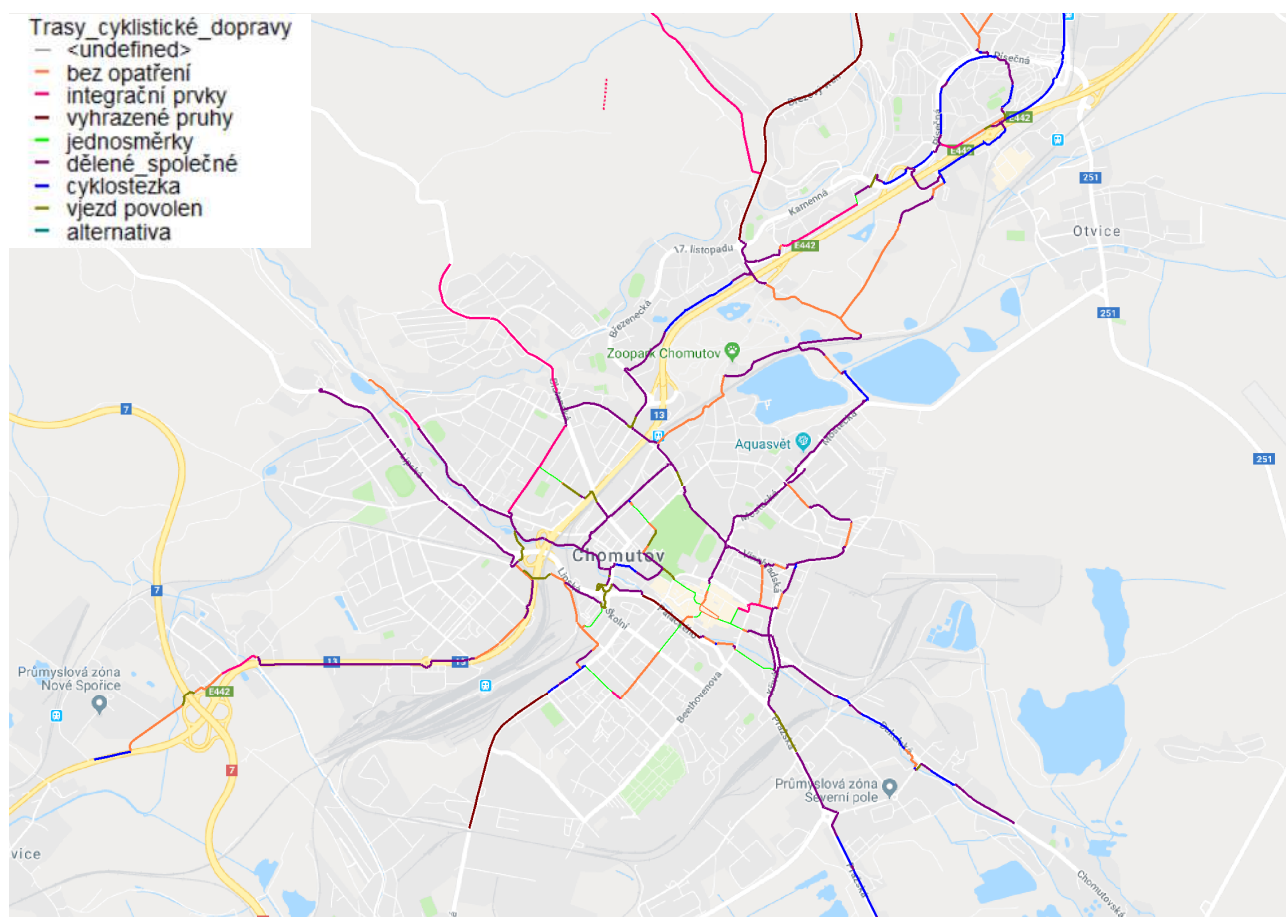


Obrázek 109: Páteřní trasy cyklistické dopravy, stav cyklistických tras

9.4.1 Území města Chomutov

Páteřní síť na území města Chomutov je převážně tvořena radiálními trasami zabezpečující vazby mezi lokalitami bydlení a centrem města, případně s oblastmi průmyslu. Důležité jsou trasy propojující města Chomutov a Jirkov a trasy do navazujícího okolí. Délka páteřní sítě cyklistických tras na území města Chomutov činí přibližně 38,7 km, přičemž stávající úseky tras měří kolem 8,2 km a tvoří podíl cca 21,3 % páteřní sítě. K realizaci tak zůstává zhruba 30,5 km nových cyklistických tras. Rozdělení páteřních tras cyklistické dopravy na území města Chomutov je doloženo na následujícím obrázku a podrobněji shrnuto v tabulce.

Přednostní, vybrané trasy páteřní sítě jsou níže doplněny o podrobnější popis a výčet potenciálních rizik a problémů k dalšímu studijnímu prověření nebo projektové přípravě.



Obrázek 110: Návrh páteřní sítě cyklistických tras na území města Chomutov

Rozsah páteřní sítě cyklistických tras - území města Chomutov				
Město	Celkem páteřní trasy		Stávající stav	
Druh trasy	Délka tras v km	Podíl tras v %	Délka tras v km	Podíl tras v %
Komunikace bez opatření	6,6	17,2	2,4	6,2
Komunikace s integračním opatřením	3,9	10,2		
Vyhrazený cyklistický pruh	2,1	5,5		
Samostatná cyklistická stezka	4,6	11,8	0,8	2,0
Dělená/společná stezka	17,5	45,2	4,7	12,2
Jednosměrka, cyklisté v obou směrech	1,9	4,8		
Cyklistům vjezd povolen	2,1	5,3	0,3	0,9
Celková délka páteřních tras v km	38,7	100,0	8,2	21,3

Tabulka 37: Rozdělení páteřní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy na území města Chomutov

Mezi přednostní, vybrané cyklistické trasy byly zařazeny následující:

- Historické centrum, navazující úseky
- Pražská
- Dukelská
- Mostecká
- Jirkovská, Písečná, Kamenná
- Bezručova
- Spořická
- Propojovací úseky tras.

Celková délka uvedených přednostních cyklistických tras ze sítě páteřních tras činí přibližně 23,0 km, z této délky měří stávající úseky kolem 4,9 km.



HISTORICKÉ CENTRUM, NAVAZUJÍCÍ ÚSEKY

Prostor historického centra města a navazující území představuje soubor tras, jejichž cílem je zajistit návaznost na radiální cyklistické trasy a dosáhnout tak dostupnost předmětného území. Na území historického centra města jsou navrženy trasy v ulici Mostecká a Husovo náměstí, v ulici Jakoubka ze Stříbra, v ulici Chelčického, v ulici Ruská a v ulicích Nerudova a Revoluční. Cyklistická doprava na náměstí 1. máje je řešena v intencích stávajícího provozu, v případě zavedení pěší zóny doporučujeme zde povolit vjezd cyklistům. Přístupové trasy jsou vedeny v ulicích Hálkova, Puškinova a Na Příkopech. Celková délka tras, včetně přístupových činí přibližně 1,5 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- parkování vozidel v ulicích Mostecká a Jakoubka ze Stříbra, kde je navržen obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích
- výsledná koncepce zklidnění centra města, včetně řešení dopravy v klidu
- křížení ulic Farského, Mánesova, Na Příkopech a Palackého.

PRAŽSKÁ

Trasa zabezpečuje vazbu obcí situovaných jihovýchodním směrem od města jako např. Droužkovice, Březno, současně obsluhuje průmyslovou oblast kolem ulic Pražská, Na Moráni a Dolní. Trasa je vedena východně ulic Pražská a Křivá jako cyklistická stezka nebo dělená/společná stezka. Směrem do centra města je umístěna do ulic Na Bělidle a Palackého s ukončením v křižovatce s ulicí Chelčického. V části ulice Palackého cyklistická doprava využívá Bus pruhy jako vyhrazené cyklistické pruhy. Celková délka trasy činí přibližně 3,0 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- úseky dělené/společné stezky, zúžený úsek trasy v podjezdu pod železniční tratí v ulici Pražská
- křížení ulic Křivá, Riegrová a Palackého
- cyklistický provoz v rámci vyhrazeného Bus pruhu v ulici Palackého.

DUKELSKÁ

Trasa umožňuje spojení města s obcemi Údlice, Nezabylice a další, které jsou situovány východním směrem. Směrem od obce Údlice je trasa nejprve vedena na severní straně ulice Dukelská, následně přechází na stranu jižní, podél ulice Vinohradská je vedena na straně východní. Na trasu „Pražská“ se napojuje v křižovatce Křivá-Na Bělidle, do centra města využívá ulici Hálkova. Trasa je převážně koncipována jako dělená/společná stezka, na hranicích města pak jako cyklistická stezka. Celková délka trasy činí přibližně 2,1 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- úseky dělené/společné stezky, zúžený úsek trasy kolem ulice Ctiborova
- prostor zastávky Důl J. Žižka a navazující úseky
- křížení ulic Dukelská, Vinohradská a Na Příkopech.

MOSTECKÁ

Radiální cyklistická trasa podél ulice Mostecká zajišťuje dopravní vazbu mezi sportovně společenskou lokalitou, obytnou oblastí Vinohrady a centrem města. Trasa navazuje na již vybudovaný úsek mezi Kamencovým jezerem a ulicí Tomáše ze Štítého. Cyklistická trasa je umístěna v přidruženém dopravním prostoru, na severní, resp. západní straně ulice Mostecká, jižní poloha je navržena pouze v úseku ulic Sluneční-Kosmonautů. Téměř celá trasa je řešena jako dělená/společná stezka. Na území centra města navazuje trasa v ulici Mostecká a Husovo náměstí. Vzhledem ke složitosti situování trasy obsahuje základní síť další alternativy propojení zájmového území. Celková délka cyklistické trasy činí přibližně 1,8 km, přičemž již existující úseky mají kolem 0,9 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy na úsecích dělená/společná stezka
- řešení uličního prostoru ulice Mostecká v úseku Kosmonautů a křižovatka Mostecká-Čelakovského
- prostor křižovatek Mostecká-Čelakovského-Vinohradská a Mostecká-Mánesova-Na Příkopech.

JIRKOVSKÁ, PÍSEČNÁ, KAMENNÁ

Cyklistická trasa zabezpečuje dopravní vazby rozhodujících obytných oblastí Písečná, Kamenná a Březenecká s centrem města a současně řeší dopravní spojení měst Chomutov a Jirkov. Cyklistická trasa využívá v současnosti již vybudované úseky. V případě této trasy je zcela nezbytná věcná a časová koordinace s trasou ve směru na město Jirkov a propojovací trasou v ulici Cihlářská a Čelakovského. Počátek trasy je koncipován u nákupního centra Lidl, v podjezdu pod ulici Písečná a navazuje na trasu podél ulice Chomutovská na území města Jirkov. Odkud pokračuje do ulice Jirkovská, podél ulice Písečná do podchodu pod ulicí Kamenná a dále v ulici Kamenná do stávající cyklistické trasy na okraji sídliště Březenecká. Návrh předpokládá doplnění cyklistické trasy podél ulice Březenecká a Moravská do ulice Cihlářská. V lokalitě sídliště Písečná je navržena odbočná větev trasy z ulice Jirkovská, východně kolem ZŠ Písečná směrem k NC Penny Market a do ulice Hrdinů jako další cyklistické propojení mezi městy Chomutov a Jirkov. Cyklistická trasa je řešena více způsoby uspořádání, jako dělená/společná stezka, cyklistická stezka, trasa bez opatření i s integračními opatřeními. Riziková místa z hlediska kolize s pěší dopravou jsou řešena ve formě cyklistům vjezd povolen. Celková délka cyklistické trasy na území města Chomutov činí přibližně 4,6 km, z toho odbočná větev do ulice Hrdinů kolem 0,6 km, stávající úseky trasy tvoří zhruba 0,8 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy na úsecích dělená/společná stezka
- řešení úseku podél ulice Písečná, prostoru křižovatky Písečná-Kamenná, včetně podchodu pod ulicí Kamenná
- řešení úseku trasy v prostoru SV rampy křižovatky silnic I/13 a III/2524, včetně jejich křížení
- řešení trasy v prostoru křižovatky Moravská-Cihlářská.

BEZRUČOVA

V rozhodující míře se jedná o revizi některých úseků stávající cyklistické trasy podél ulice Bezručova, kdy např. alternativní trasou ke stávající společné stezce pro chodce a cyklisty je vedení trasy v ulici Bezručova s využitím integračních opatření nebo doplnění trasy podél ulice Bezručova přímo do ulice Zborovská. Cílem těchto návrhů je zvýšení bezpečnosti pěší dopravy na této turistické trase. Návrh předpokládá také další přístup do centra města podél ulic Zborovská a Palackého. Trasa navazuje na oblast centra města v ulici Jakoubka ze Stříbra, případně v ulici Chelčického. Rozhodující část trasy je řešena jako dělená/společná stezka pro chodce a cyklisty. Celková délka cyklistické trasy činí přibližně 3,3 km, přičemž již existující trasa vykazuje zhruba 2,1 km. Z celkové délky trasy měří úsek podél ulic Zborovská a Palackého kolem 0,8 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy na úsecích dělená/společná stezka
- organizace provozu a zajištění bezpečnosti v prostoru podchodu křižovatky Lipská-Zborovská
- cyklistický provoz v rámci vyhrazeného Bus pruhu v ulici Palackého.

SPOŘICKÁ

Cyklistická trasa zabezpečuje dopravní obsluhu rozsáhlé průmyslové oblasti kolem ulice Spořická, současně nabízí cyklistické spojení města s obcí Spořice. Trasa je vedena v ulici Spořická jako vyhrazené cyklistické pruhy (navazuje na trasu v ulici Chomutovská v obci Spořice), pokračuje ulicemi Kochova, Meisnerova a Vršovců. Překračuje ulici Palackého a do centra města je vedena v ulici Chelčického. Odbočující větev se odpojuje v ulici Spořická, před ulicí Kochova, je vedena zadním územím obytným domů do ulice Rokycanova, přes prostor stávajícího AN a podchodu, kde navazuje na cyklistickou trasu Bezručova. Celková délka cyklistické trasy činí přibližně 2,8 km, z toho odbočující větev k trase Bezručova zhruba 0,7 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- obousměrný provoz cyklistů v ulicích Kochova a Vršovců
- řešení trasy v křižovatce Palackého-Chelčického
- řešení trasy v prostoru stávajícího autobusového nádraží.
- organizace provozu a zajištění bezpečnosti v prostoru podchodu křižovatky Lipská-Zborovská.



PROPOJOVACÍ ÚSEKY TRAS

Jedná se o vzájemné propojení radiálních cyklistických tras, což umožňuje realizovat tangenciální vazby mezi trasami a lokalitami.

Velmi důležitá je cyklistická trasa v ulicích Cihlářská, Čelakovského a Vinohradská, která propojuje trasy „Jirkovská, Písečná, Kamenná“, „Mostecká“ a „Dukelská“ s návazností na trasu „Pražská“. Trasa je také situována do ulic Partyzánská a Puškinova. Převážně se jedná o trasu koncipovanou jako dělená/společná stezka pro chodce a cyklisty. Celková délka trasy činí přibližně 1,9 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy na úsecích dělená/společná stezka
- řešení trasy v křižovatkách Cihlářská-Moravská, Čelakovského-Polických věžňů a Mostecká-Vinohradská
- vedení trasy v zúžených úsecích ulic Čelakovského a Vinohradská, křížení křižovatky Palackého-Chelčického.

Dalším úsekem je již existující propojení mezi trasou v ulici Čelakovského a trasou „Bezručova“. Celková délka stávajícího propojení v podobě společné stezky pro chodce a cyklisty činí zhruba 0,8 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy na úseku společné stezky pro chodce a cyklisty.

Posledním přednostním cyklistickým propojením je úsek mezi trasami „Bezručova“ a „Spořická“. Cyklistická trasa se odpojuje od trasy „Bezručova“ v prostoru ulice Úzká, dále je vedena v ulici Úzká, na přemostění přes ulici Lipská, v ulici Št. kpt. Kouby a podchodu pod silnicí I/13 a železnicí a v ulici Nádražní, resp. podél ulice Lipská, kde v prostoru ulice Rokycanská, resp. Wolkerova napojuje na trasu „Spořická“. Celková délka propojovacího úseku činí přibližně 1,2 km, z této délky představuje stávající úseky kolem 0,3 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy na úsecích dělená/společná stezka
- zajištění bezpečnosti provozu v úsecích, kde se předpokládá forma cyklistům vjezd povolen
- řešení trasy v křižovatce Kadaňská-Alešova
- řešení trasy v prostoru parkoviště a ulice Wolkerova.

Přehled jednotlivých přednostních cyklistických tras je doložen v následující tabulce, přehled odpovídá výše doloženému podrobnějšímu popisu.

Trasa	Ulice, prostory	Režim trasy	Délka v km	Stav v km
Historické centrum, navazující úseky	Mostecká, Husovo náměstí, Jakoubka ze Stříbra, Chelčického, náměstí 1. máje, Ruská, Nerudova, Revoluční, Na Příkopěch, Puškinova	provoz v jednosměrné ulici, trasa bez opatření, provoz v pěší zóně (alternativa), integrační opatření	1,5	
Pražská	Pražská, Křivá, Na Bělidle, Palackého	cyklistická stezka, stezka pro chodce a cyklisty, cyklistům vjezd povolen, provoz v jednosměrné ulici, trasa bez opatření, vyhrazené pruhy	3,0	
Dukelská	Dukelská, Vinohradská, Hálkova	stezka pro chodce a cyklisty, cyklistická stezka, cyklistům vjezd povolen, trasa bez opatření	2,1	
Mostecká	Mostecká	cyklistická stezka, stezka pro chodce a cyklisty	1,8	0,9
Jirkovská, Písečná, Kamenná	Chomutovská, Jirkovská, Písečná, Kamenná, sídliště Březenecká, Březenecká, Moravská; větev Hrdinů, Písečná	cyklistická stezka, stezka pro chodce a cyklisty, cyklistům vjezd povolen, provoz v jednosměrné ulici, trasa bez opatření, integrační opatření	4,6	0,8
Bezručova	Bezručova, u toku Chomutovka, sídliště Za Zborovskou, u Magistrátu a pošty, B. Němcové; větev Zborovská, podchod Lipská, Palackého	trasa bez opatření, integrační opatření, stezka pro chodce a cyklisty, cyklistická stezka, cyklistům vjezd povolen, vyhrazené pruhy	3,3	2,1
Spořická	Spořická, Kochova, Meisnerova, Vršovců; větev Rokycanova, AN Wolkerova, podchod Lipská	vyhrazené pruhy, cyklistická stezka, stezka pro chodce a cyklisty, trasa bez opatření, provoz v jednosměrné ulici, integrační opatření, cyklistům vjezd povolen	2,8	
Propojovací úseky tras	Cihlářská, Čelakovského, Vinohradská, Partyzánská, Puškinova; Štefánikovo náměstí; Úzká, Št. kpt. Kouby, Nádražní, Lipská, parkoviště Wolkerova	stezka pro chodce a cyklisty, cyklistům vjezd povolen, trasa bez opatření, integrační opatření	3,9	1,1

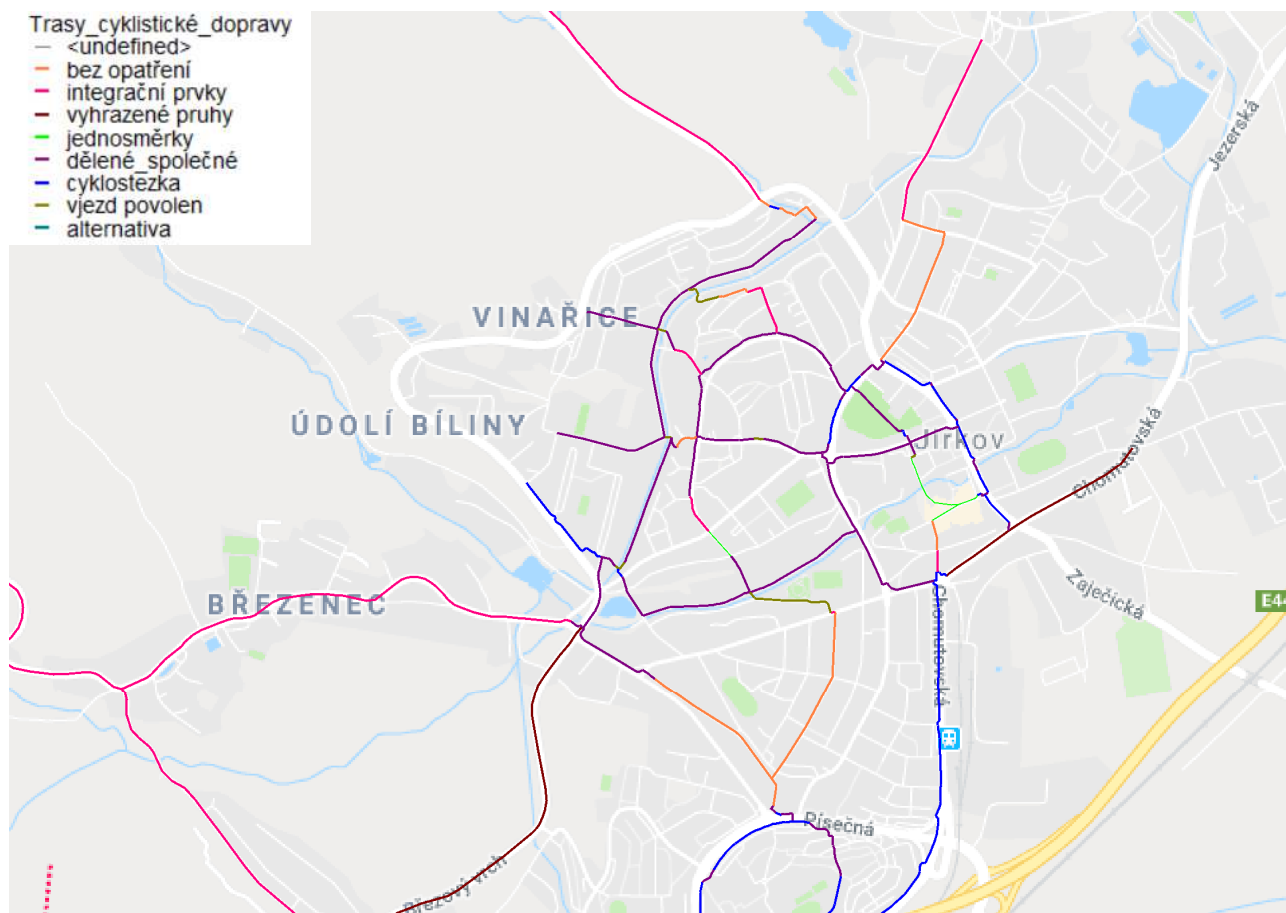
Tabulka 38: Přednostní kroky rozvoje páteřní sítě cyklistických tras na území města Chomutov

9.4.2 Území města Jirkov

Páteří sítí cyklistických tras na území města Jirkov je tvořena jednak trasami, které zabezpečují dopravní vazby obytných oblastí na centrum města, současně trasami umožňující spojení měst Jirkov a Chomutov, případně trasy do navazujícího území.

Délka páteří sítě cyklistických tras na území města Jirkov činí přibližně 19,2 km, přičemž stávající úseky tras mají délku kolem 3,6 km a tvoří podíl zhruba 18,7 % páteří sítě. K realizaci tak zůstává kolem 15,6 km nových cyklistických tras. Rozdělení páteří sítě cyklistických tras na území města Jirkov je doloženo na následujícím obrázku a podrobněji shrnuto v tabulce.

Přednostní, vybrané trasy páteří sítě jsou níže doplněny o podrobnější popis a výčet potenciálních rizik a problémů k dalšímu studijnímu prověření a projektové přípravě.



Obrázek 111: Návrh páteří sítě cyklistických tras na území města Jirkov

Páteří cyklistické trasy - území města Jirkov				
Město	Celkem páteří trasy		Stávající stav	
Druh trasy	Délka tras v km	Podíl tras v %	Délka tras v km	Podíl tras v %
Komunikace bez opatření	2,0	10,2		
Komunikace s integračním opatřením	6,7	34,9		
Vyhrazený cyklistický pruh	1,6	8,4	1,6	8,4
Samostatná cyklistická stezka	1,4	7,1	0,2	0,9
Dělená/společná stezka	6,5	33,9	1,8	9,4
Jednosměrka, cyklisté v obou směrech	0,5	2,6		
Cyklistům vjezd povolen	0,5	2,9		
Celková délka páteří tras v km	19,2	100,0	3,6	18,7

Tabulka 39: Rozdělení páteří sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy na území města Jirkov

Mezi přednostní, vybrané cyklistické trasy byly zařazeny následující:

- Centrum a navazující úseky



- Studentská, Smetanovy sady
- Vinařická, Smetanovy sady
- Koněvova, Dvořákova
- Palackého, Chomutovská
- Vinařice, Pod Břízami, Olejomyšská
- Generála Svobody, Školní.

Celková délka uvedených přednostních cyklistických tras ze sítě páteřních tras činí přibližně 9,2 km, z této délky měří stávající úseky tras kolem 3,4 km.

CENTRUM A NAVAZUJÍCÍ ÚSEKY

Jedná se soubor cyklistických tras umožňující obousměrný provoz cyklistů na území centra města, který současně zabezpečuje návaznost na radiální cyklistické trasy s vazbami do obytných oblastí města Jirkov a na město Chomutov. Na území centra města jsou navrženy trasy v ulicích Tyršova, včetně pěší zóny, Kostelní a Chomutovská. V jednosměrných komunikacích je umožněn provoz cyklistů v obou směrech. Celková délka tras činí přibližně 0,6 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích
- cyklistický provoz v rámci pěší zóny.

STUDENTSKÁ, SMETANOVA SADY

Trasa zabezpečuje dostupnost centra města z obytného území kolem ulice Studentská, synergie trasy se zvyšuje společně s trasou Vinařická, Smetanovy sady a trasou v ulici Dvořákova. V podstatě se jedná o stávající dělenou stezku pro chodce a cyklisty severně ulice Studentská, která dále pokračuje prostorem Smetanových sadů jako společná stezka pro chodce a cyklisty a v křižovatce ulic Smetanovy sady-Tyršova navazuje na trasy centra města. Celková délka trasy činí přibližně 0,9 km, přičemž již existující úseky mají délku kolem 0,8 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace chodců a cyklistů na společné stezce v prostoru Smetanovy sady.

VINAŘICKÁ, SMETANOVY SADY

Cyklistická trasa nabízí dopravní spojení obytné oblasti Vinařice s centrem města, její význam se zvyšuje s trasami v ulici Školní a Studentská. Od ulice Školní, v prostoru ZŠ Jirkov, je trasa vedena v ulici Vinařická, dále v západní poloze ulice Studentská a na severní straně ulice Vinařická. Po překročení ulice Dvořákova je trasa situována na jižní straně ulice Smetanovy sady, na trasy centra města se napojuje v ulici Tyršova. V obytné oblasti Vinařice je navržena další odbočná větev do ulice Školní, směrem k ulicím Na Borku a Mládežnická. Trasa je převážně koncipována jako dělená/společná stezka pro chodce a cyklisty. Celková délka trasy činí přibližně 1,2 km, z této délky má odbočná větev do ulice Školní cca 0,1 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace pěší a cyklistické dopravy v úsecích dělené/společné stezky
- zúžený prostor v ulici Vinařická ve vazbě na ulici Školní v případě odbočné větve
- zúžený prostor v ulici Vinařická v úseku Hornická-Dvořákova, včetně řešení trasy v křižovatce Vinařická-Dvořákova.

KONĚVOVA, DVOŘÁKOVA

Cyklistická trasa ze směru Červený Hrádek využívá ulici Koněvova od ulice U Dubu, trasa dále překračuje křižovatku Dvořákova-Červenohrádecká, pokračuje severně ulice Dvořákova, kde křížuje trasu Studentská, Smetanovy sady. Trasa je dále situována na západní straně ulice Dvořákova jako stávající dělená stezka pro chodce a cyklisty přibližně na úroveň ulice Na Strání s pokračováním k ulici Palackého, pak v severní poloze ulice Palackého do křižovatky Palackého-Chomutovská, kde se napojuje do stávající trasy Palackého, Chomutovská. Převažuje forma dělená/společná stezka, přičemž stávající úseky jsou řešeny jako dělená stezka pro chodce a cyklisty. Celková délka cyklistické trasy činí přibližně 1,2 km, z toho stávající úseky mají délku kolem 0,4 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy na nových úsecích dělená/společná stezka
- prostory křižovatek Dvořákova-Červenohrádecká a Dvořákova-Palackého
- řešení uličního prostoru ulice Palackého v úseku Dvořákova-Chomutovská.

PALACKÉHO, CHOMUTOVSKÁ

Jedná se převážně o stávající cyklistickou trasu v ulici Palackého řešenou ve formě vyhrazených cyklistických pruhů a cyklistickou trasu v ulici Chomutovská, která je řešena jako dělená stezka pro chodce a cyklisty. Návrh předkládá alternativní řešení trasy podél ulice Palackého v podobě dělené/společné stezky na severní straně komunikace, kdy důvodem je vysoká intenzita dopravy na ulici Palackého a chybějící chodník v úseku ulic Zaječická-Mostecká. Návrh dále doplňuje trasu podél ulice Chomutovská směrem do ulice Jirkovská, čímž dochází ke kompletaci dopravního spojení mezi městy Jirkov a Chomutov. Celková délka cyklistické trasy činí přibližně 1,5 km, přičemž již existující úseky mají délku zhruba 1,4 km. Z celkové délky trasy měří diskutabilní úsek podél ulice Palackého kolem 0,7 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy u alternativního řešení trasy v ulici Palackého, včetně řešení trasy v křižovatce Palackého-Zaječická
- řešení trasy podél ulice Chomutovská od ulice Osvobození po napojení do cyklistické trasy území města Chomutov.

VINAŘICE, POD BŘÍZAMI, OLEJOMLÝNSKÁ

Cyklistická trasa zabezpečuje dopravní obsluhu rozsáhlé obytné oblasti Vinařice, ulic Na Borku a Mládežnická s pokračováním podél ulice Pod Břízami směrem do oblasti Písečná a na území města Chomutov. Trasa má počátek v ulici Mládežnická, je vedena na východní straně ulice Jiráskova do křižovatky Pod Břízami-Březový vrch, odtud je trasa situována severně ulice Pod Břízami, po účelové komunikaci kolem garáží do ulice Hrdinů směrem k NC Penny Market, kde se napojuje na trasu v oblasti Písečná na území města Chomutov. Trasa je tvořena úseky bez opatření, dělená/společná stezka nebo samostatná cyklistická stezka. Návrh dále nabízí propojení této trasy větví Olejomlýnská s trasou Dvořákova. Celková délka cyklistické trasy činí přibližně 2,4 km, z toho samotná větev Olejomlýnská pak měří zhruba 0,9 km, přičemž stávající úseky této větve měří kolem 0,8 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy v úsecích dělená/společná stezka
- řešení trasy v úseku mezi ulicemi Na Borku a Pod Břízami
- u větve Olejomlýnská řešení trasy v úseku mezi ulicemi Na Borku a Olejomlýnská.

GENERÁLA SVOBODY, ŠKOLNÍ

Cyklistická trasa svým charakterem zajišťuje obslužnou funkci obytné oblasti Vinařice s návazností na trasu Vinařice, Pod Břízami, která pokračuje směrem do oblasti Písečná a území města Chomutov. Trasa rovněž umožňuje propojení do trasy Vinařická, Smetanovy sady s vazbou na centrum města. Trasa je vedena od parkoviště Generála Svobody v ulicích Generála Svobody a Školní, pokračuje podél přívaděče Ohře-Bílina, kde se napojuje na trasu Vinařice, Pod Břízami, větev Olejomlýnská k ulici Na Borku, kde se napojuje na trasu Vinařice, Pod Břízami. Cyklistická trasa je řešena jako dělená/společná stezka pro chodce a cyklisty. Celková délka cyklistické trasy činí přibližně 1,4 km.

Potenciální rizika, kolizní místa:

- harmonizace provozu cyklistické a pěší dopravy v úsecích dělená/společná stezka
- řešení trasy v prostoru napojení na větev Olejomlýnská.

Přehled jednotlivých přednostních cyklistických tras je doložen v následující tabulce, přehled odpovídá výše doloženému podrobnějšímu popisu.



Trasa	Ulice, prostory	Režim trasy	Délka v km	Stav v km
Centrum a navazující úseky	Tyršova, Rooseveltova, Kostelní, Chomutovská	stezka pro chodce a cyklisty, provoz v jednosměrné ulici, provoz v pěší zóně, trasa bez opatření, integrační opatření	0,6	
Studentská, Smetanovy sady	Studentská, prostor Smetanovy sady	stezka pro chodce a cyklisty, cyklistická stezka	0,9	0,8
Vinařická, Smetanovy sady	Vinařická, Studentská, Smetanovy sady	stezka pro chodce a cyklisty, cyklistům vjezd povolen, trasa bez opatření, integrační opatření	1,2	
Koněvova, Dvořákova	Koněvova, Dvořákova, Palackého	stezka pro chodce a cyklisty, cyklistická stezka, trasa bez opatření	1,2	0,4
Palackého, Chomutovská	Palackého, Chomutovská	cyklistická stezka, vyhrazené pruhy; stezka pro chodce a cyklisty (alternativa v ulici Palackého)	1,5	1,4
Vinařice, Pod Břízami, Olejomylnská	Vinařice (ulice Jiráskova), Pod Břízami, Hrdinů; větev Na Borku, Olejomylnská	cyklistická stezka, stezka pro chodce a cyklisty, trasa bez opatření, cyklistům vjezd povolen	2,4	0,8
Generála Svobody, Školní	Generála Svobody, Školní	stezka pro chodce a cyklisty, cyklistům vjezd povolen	1,4	

Tabulka 40: Přednostní kroky rozvoje páteřní sítě cyklistických tras na území města a Jirkov

10. PĚŠÍ DOPRAVA

V městském prostředí je nezbytné přednostně chránit a dotvářet rozhodná veřejná prostranství jako jsou např. pěší zóny, rozsáhlé pěší promenády nebo významné parkové plochy, zvyšovat jejich kvalitu, atraktivitu a zlepšovat celkovou úroveň životního prostředí města. Současně je nutné posilovat význam širších městských center a navazujících městských oblastí, včetně jejich společenské a turistické funkce. Důležité je také zlepšování kvality dalších samostatných ploch pro pěší dopravu, jako jsou chodníky, stezky pro pěší nebo společně či oddělené stezky pro pěší a cyklisty. Podstatou řešení pěší dopravy je pak propojení rozhodujících zdrojů a cílů v řešeném území obou měst a jejich center do ucelené základní sítě tras, kdy součástí těchto tras jsou již zmíněná veřejná prostranství, promenády a parkové plochy. Součástí řešení je rovněž hodnocení kvality dostupnosti zastávek MHD z hlediska bezbariérovosti, v rámci těchto základních tras pěší dopravy.

Důležitost segmentu pěší dopravy je dána podílem na dělbě přepravní práce ve výši 21,4 % ze všech cest a objemem kolem 51 tis. cest za 24 hodin vykonaných obyvateli měst Chomutov a Jirkov. V rámci mobility se jedná o třetí skupinu, těsně za VHD (22,9 %) a pro doporučený reálně optimistický scénář je výhledovou motivací udržet podíl pěší dopravy na úrovni 23 % s odhadem kolem 56,4 tisíc cest za 24 hodin v běžném pracovním dni.

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

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

Návrh navazuje a rozvíjí dokumenty „Průzkum bezbariérové dostupnosti“ (2007) a „Aktualizace průzkumu bezbariérovosti“ (2004). Návrh jednak v omezeném rozsahu aktualizuje původní dokumenty ve smyslu jeho postupného naplňování, současně také základní síť pěší dopravy rozvíjí o další komunikace k dosažení větší ucelenosti.

10.1 KONCEPCE ŘEŠENÍ

Základními cíli řešení pěší dopravy je dotváření veřejných prostranství, zlepšování podmínek pěší dopravy v centrech města a dalších územích obou měst. Samostatnou, významnou oblastí je řešení organizace dopravy v prostoru center měst, pěších zón a navazujících pěších komunikací, především pak zvýšení bezpečnosti pěší dopravy v tomto území.

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

Cílem základní sítě pěších tras je propojení rozhodujících zdrojů a cílů v území. V případě zdrojů se jedná především o obytná území a lokality bydlení, cíle cest byly rozděleny do několika důležitých skupin, z nichž uvádíme pouze ty rozhodující:

- veřejná prostranství a parkové plochy



- turistické a kulturní cíle
- sport a rekreace, zájmové spolky
- školství a zdravotnictví, sociální služby
- veřejná správa a služby veřejnosti
- rozhodující korporace, obchodní centra.

V této souvislosti je potřebné zmínit, že v České republice bylo na základě „Výběrového šetření“ zjištěno zhruba 1,078 mil. zdravotně postižených osob (10,2 % populace), přičemž pohybově a zrakově postižených kolem 602 tisíc osob (5,7 % populace). Pokud bychom za „znevýhodněnou“ skupinu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace považovali těhotné matky, pohybově a zrakově postižené, důchodce ve věku 65+ let a děti do 3 let věku, může se jednat v úhrnu o zhruba 24 % populace v rámci ČR (údaje k datu 31.12.2012). Uvedený podíl představuje v případě města Chomutova zhruba 11,7 tisíc obyvatel a v případě města Jirkova pak 4,7 tisíc obyvatel, tento podíl a počet se bude stárnutím obyvatel dále zvyšovat.

10.1.1 Základní strategické cíle Národního rozvojového programu mobility pro všechny

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

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

STRATEGICKÝ CÍL A

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

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

STRATEGICKÝ CÍL B

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

STRATEGICKÝ CÍL C

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

10.1.2 Opatření Národního rozvojového programu mobility pro všechny

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

POŽADAVKY PRO SPLNĚNÍ STRATEGICKÉHO CÍLE A – SKUPINA A1

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

POŽADAVKY PRO SPLNĚNÍ STRATEGICKÉHO CÍLE A – SKUPINA A2

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

POŽADAVKY PRO SPLNĚNÍ STRATEGICKÉHO CÍLE A – SKUPINA A3

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

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

POŽADAVKY PRO ČÁSTEČNÉ SPLNĚNÍ STRATEGICKÉHO CÍLE B

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

10.2 NÁVRH ZÁKLADNÍ SÍŤE PĚŠÍ DOPRAVY

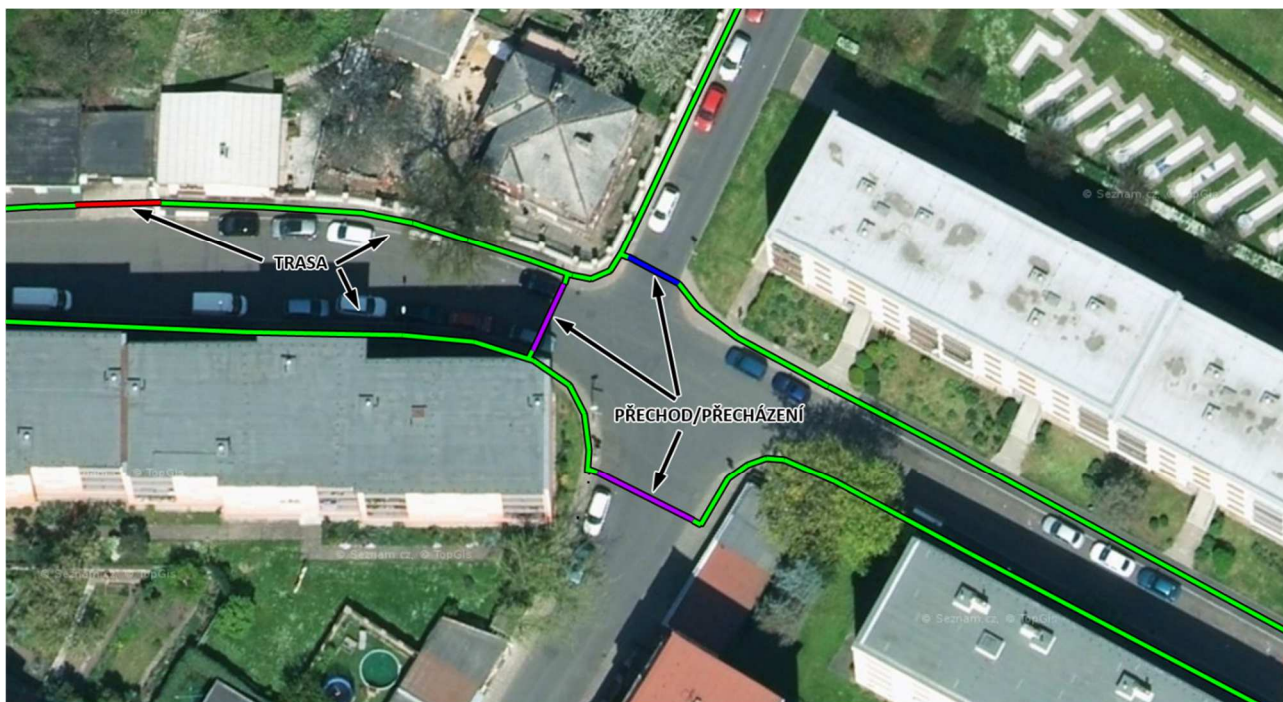
Podstatou koncepce je návrh základní sítě pěších tras propojující rozhodující zdroje a cíle cest, které budou v maximální možné míře zajišťovat podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Obsahem kapitoly je analýza a hodnocení současného stavu a návrh úprav s cílem zajistit užívání tras pro všechny osoby. Do rozhodujících cílů cest byly zařazeny významná veřejná prostranství jako centrum města, pěší zóna, městské parky, dále objekty a zařízení zdravotnických a sociálních služeb, školství, kultury, dopravy,



veřejné správy a vybraných služeb. Z pohledu zdrojů se jedná především o nejdůležitější obytná území s vícepodlažní zástavbou.

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

Stav sítě, z pohledu bezbariérovosti, je pro základní orientaci tvořena dvěma skupinami objektů – trasa a přechod. Zastávka VHD/MHD je vnímána jako přístupová trasa, pouze rámcově je hodnoceno její vlastní vybavení jako výška nástupní hrany, úroveň bezbariérových prvků nebo volné šířky prostor nástupiště. Každá skupina má několik úrovní hodnocení, které se mohou v rámci tří základních skupin shodovat a které vycházejí z požadavků na zpřístupňování komunikací pro chodce a veřejné dopravy a zpřístupňování budov zajišťujících dopravní služby. Tyto úrovně hodnocení byly vytvořeny za účelem reálnějšího popisu stavu tras, protože kombinace některých závad nemusí nutně znamenat bariérovost pro celou skupinu pěších, zejména skupina A3 – osoby s pohybovým postižením vs. osoby se zrakovým postižením. Pro každou úroveň hodnocení jsou vyjmenovány pouze nejcharakterističtější prvky, avšak ne zdaleka všechny, které jsou obsaženy v metodice k vyhlášce.



Obrázek 112: Vysvětlení posuzovaných skupin objektů (trasa a přechod) na ukázkovém výřezu

TRASA PĚŠÍ DOPRAVY A ZASTÁVKA VHD/MHD

Trasou se rozumí úseky komunikace, po kterých se pohybuje pěší doprava mezi zdrojem a cílem své cesty. Zpravidla se jedná o chodník, ale také i komunikaci pro IAD (pokud se vyskytují opatření pro bezpečnost pěšího provozu). Posuzovány byly hmatové a stavební úpravy v průběhu trasy (v mapovém podkladě souhrnně nazvané „trasa“), povrch chodníku, šířka komunikace, výskyt doplňkových prvků pro bezpečné vedení pěších v dopravním prostoru a při křížení jiných pozemních (a kolejových) komunikací, sklony a návaznost na ostatní bezbariérové trasy. Zastávka VHD/MHD je vnímána pouze z pohledu přístupové trasy a chodníku, pokud je nástupištěm, v omezeném rozsahu je hodnocen prostor nástupiště z hlediska jednotlivých prvků.

Hodnocení kvality uvedených objektů tras a jejich orientační použitelnost pro jednotlivé skupiny pěších:

- vyhovuje – přístupné skupinám A1, A2 a A3 a akceptovatelné jsou:
 - drobné závady povrchu (málo četné úzké trhliny a drobné výtluky)

- absence varovných pásů a vizuálně kontrastních úprav u krátkých sjezdů v průběhu trasy
- absence doplňkového vodorovného a svislého značení, či akustické signalizace
- absence zastávkového obrubníku (např. Kasselské obruby)
- vyhovuje podmíněně – přístupné skupinám A1 a pouze omezeně přístupné skupinám A2 a A3 a úpravu vyžaduje:
 - zhoršený stav povrchu nebo tvar obruby (sklopený obrubník), zhoršený stav vodící linie (chybějící v dlouhém úseku nebo zarostlá trávou)
 - zúžení komunikace vlivem dočasných překážek (parkující vozidla a jejich přesahy, předzahrádky, popelnice)
 - větší podélný sklon komunikace, větší povrchové závady a nerovnosti
 - absence dopravního značení zvyšující dopravní bezpečnost v případě společného provozu na komunikaci
 - neoddělené vedení cyklistů a pěších na jedné úrovni při vyšších intenzitách provozu
 - absence varovných/signálních pásů a vizuálně kontrastních úprav, nižší výška nástupní hrany
- nevyhovuje – omezeně přístupné skupinám A1 a A2 a neakceptovatelné jsou:
 - chybějící opatření pro bezpečnost chodců v dopravním prostoru (obytná ulice, pěší zóna)
 - plošné závady povrchu (kaverny, široké a četné trhliny, ztráta svrchní vrstvy) nebo nevhodný materiál (štěrk)
 - velký podélný sklon komunikace nebo nedostatečná šířka, malý výškový rozdíl mezi obrubou a přílehlou vozovkou (v průběhu trasy, vyjma sjezdů)
 - schodiště na trase
 - chybějící nástupiště nebo absence čekací plochy
 - nedostatečná šířka nebo délka nástupiště, velmi nízká výška nástupní hrany
- chybí – absence trasy doplňující logické návaznosti na okolní základní síť pěší dopravy, včetně absence dopravního značení zvyšující bezpečnost chodců (obytná ulice apod.)
- alternativní trasa – návrh na doplnění sítě, nebo alternativa ke stávající trase.

PŘECHOD, MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ/PŘEJEZD, OBRUBA

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

Hodnocení kvality uvedených objektů tras a jejich orientační použitelnost pro jednotlivé skupiny pěších:

- vyhovuje – přístupné skupinám A1, A2 a A3 a akceptovatelné jsou:
 - absence vizuálně kontrastního a hmatového vyznačení bezpečnostního prostoru (bezpečnostní a orientační pásy)
 - neúplné hmatové úpravy na koncích tras (signální pás není doveden k vodící linii apod.)
- vyhovuje podmíněně – přístupné skupinám A1 a A2 a úpravu vyžaduje:
 - absence některého z hmatových prvků na konci trasy (signální nebo varovný pás), nevhodný materiál a provedení hmatových prvků (např. žulové kostky s velkými mezerami, absence povrchově kontrastní úpravy hmatových prvků vůči okolnímu povrchu)
 - absence signálního pásu, absence dopravního značení
 - větší lokální závady povrchu, zhoršená kvalita obrubníku
 - větší délka přechodu/místa pro přecházení
- nevyhovuje – omezeně přístupné skupinám A1 a neakceptovatelné jsou:



- nevhodně provedený signální pás (navedení jiným směrem, než je navazující trasa)
- nesnížená/nedostatečně snížená obruba na konci trasy (včetně absence plynulejší formy nájezdové rampy)
- extrémní délka přechodu/místa pro přecházení
- nedostatečná šířka, rozhledové poměry.

Poznámka: pochůzky v terénu byly realizovány pouze na komunikacích základního komunikačního systému (ZAKOS) a na vybraných místních komunikacích v průběhu roku 2019. Proto hodnocení tras může vykazovat odchylky od reálného stavu, tato skutečnost by měla být zahrnuta do nejbližší aktualizace dokumentu.

Pěší trasy jsou pro podrobnější klasifikaci zatříděny do 6 kategorií:

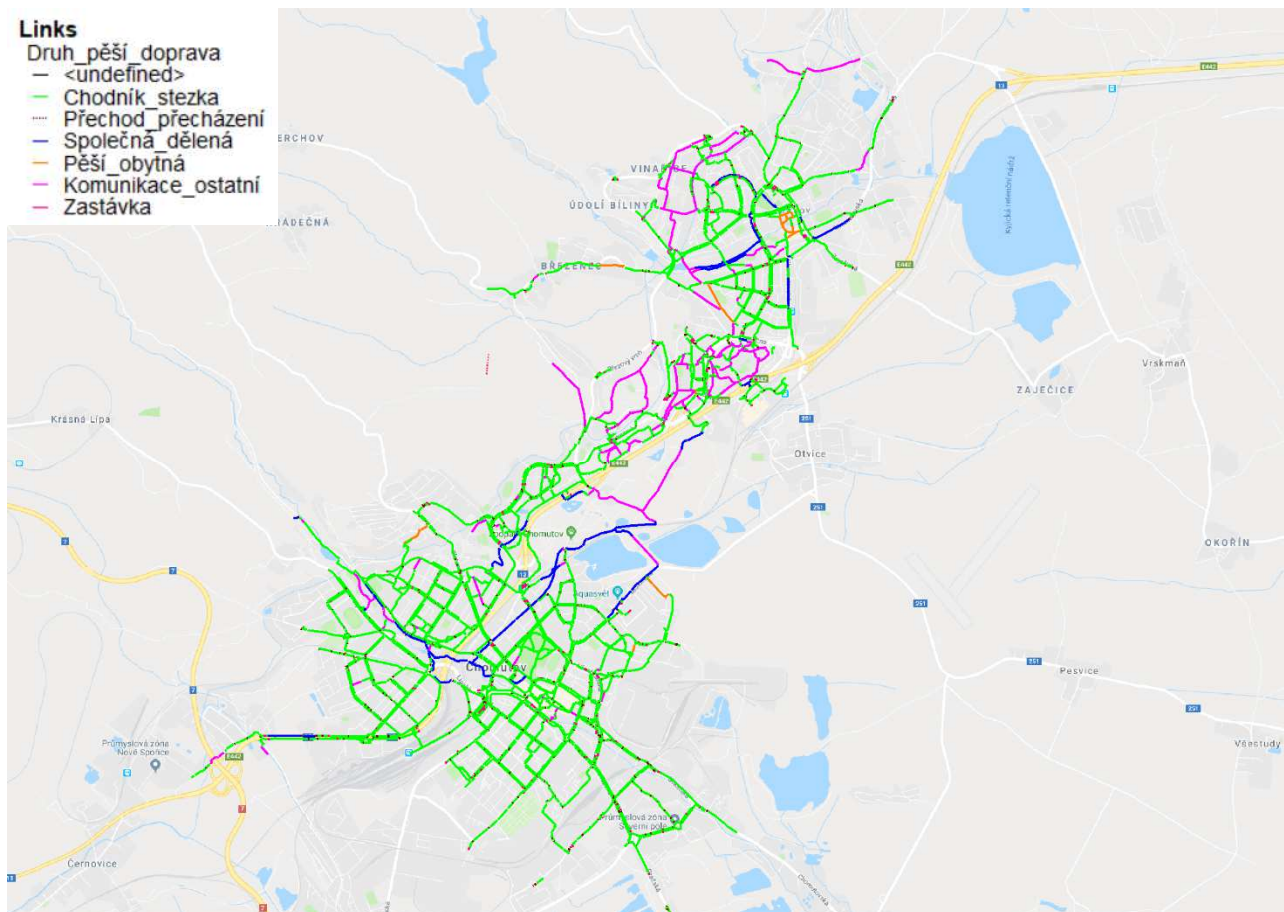
- chodník/stezka pro chodce
- společná/dělená stezka pro chodce a cyklisty
- obytná/pěší zóna
- přechod pro chodce/místo pro přecházení
- komunikace/ostatní
- zastávka VHD;

Hodnocení stavu je rozděleno do 4 kategorií:

- vyhovuje
- podmíněně vyhovuje
- nevyhovuje
- alternativa/chybí.

Celkový rozsah navržené základní sítě tras pěší dopravy na území měst Chomutova a Jirkova, včetně zastávek a tras v kategoriích alternativa/chybí, dosahuje přibližně 166,2 km (měřeno jednosměrně). Na území města Chomutova činí délka tras 125,1 km, na území města Jirkova pak 41,1 km. Z údajů o délkách, které jsou orientační, lze vysledovat, že z celkové délky tras vyhovuje nebo podmíněně vyhovuje zhruba 90,3 %, naopak nevyhovuje kolem 3,8 %, zbývajících 5,9 % tvoří kategorie alternativa/chybí. V případě zastávek VHD/MHD nevyhovuje celkem 28 nástupišť, kategorie alternativa/chybí reprezentuje celkem 7 nových nástupních hran.

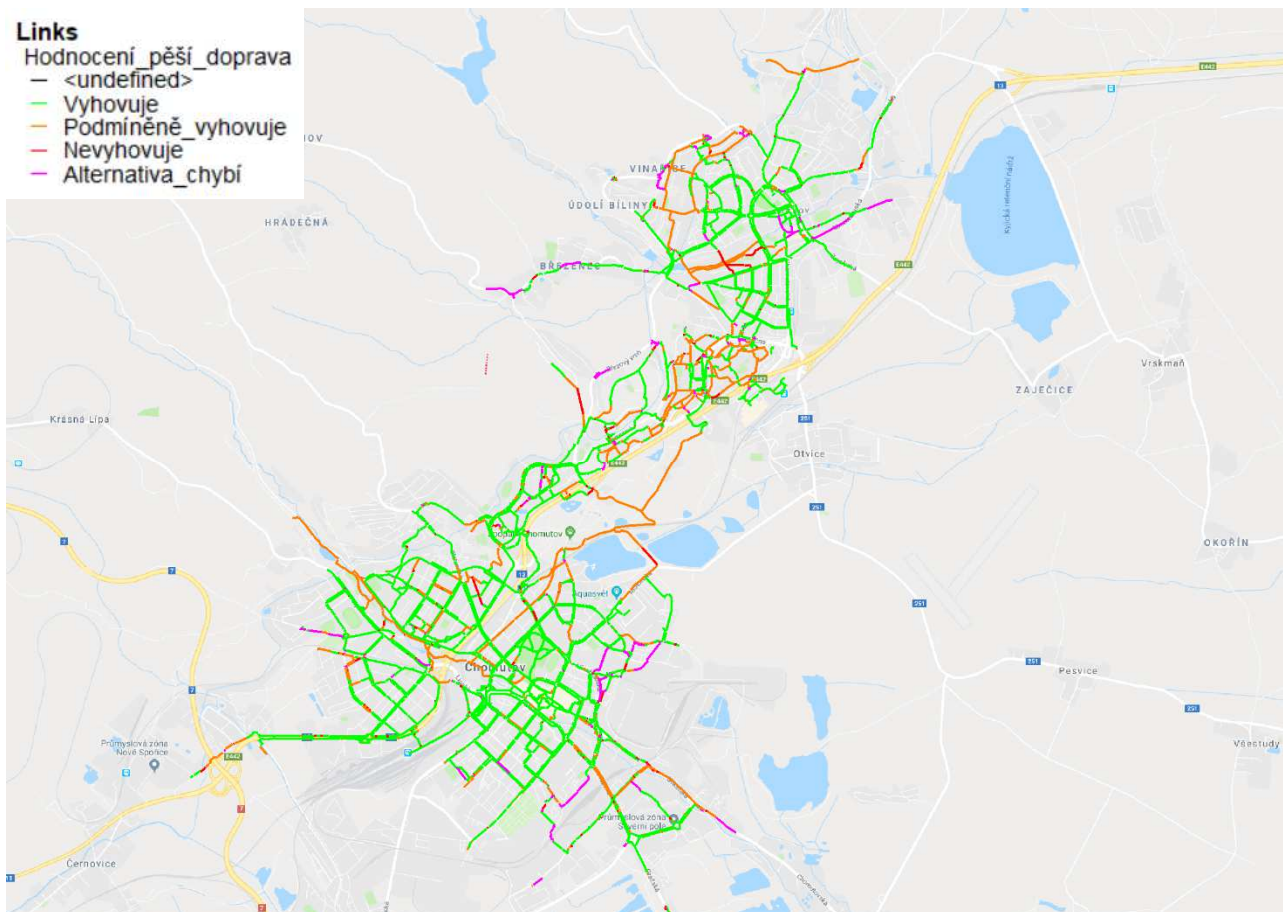
Následující obrázky dokládají základní síť tras pěší dopravy z hlediska zatřídění a hodnocení stavu. Na základě hodnocení jsou odvozeny přednostní kroky k řešení a doplnění tras, přičemž prioritní orientace je směřována na nevyhovující prvky tras, zejména se jedná o přechody pro chodce/místa pro přecházení v rámci komunikací ZAKOS a zastávky VHD, dále důležité úseky tras v kategorii alternativa/chybí, ke kterým doporučujeme vést diskuse.



Obrázek 113: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras



Links
 Hodnocení pěší doprava
 — <undefined>
 Vyhovuje
 Podmíněně_vyhovuje
 Nevyhovuje
 Alternativa_chybí



Obrázek 114: Návrh tras základní sítě pěší doprava, hodnocení stavu tras (podrobněji v příloze)

Základní síť tras pěší doprava - území měst Chomutova a Jirkova					
Kategorie	Rozsah a hodnocení tras v km				Celkem
	Vyhovuje	Podmíněně	Nevyhovuje	Chybí/Alternativa	
Chodník/stezka	101,69	10,39	1,90	6,39	120,37
Dělená/společná	2,64	6,89	0,00	0,52	10,05
Obytná/pěší	1,53	0,00	0,00	0,57	2,10
Přechod/přecházení	4,13	3,39	2,22	2,01	11,75
Komunikace/ostatní	1,32	14,69	1,79	0,22	18,02
Zastávka	1,57	1,88	0,37	0,07	3,89
Celkem	112,88	37,24	6,28	9,78	166,18

Tabulka 41: Bilance základní sítě tras pěší doprava na území měst Chomutova a Jirkova

Základní síť tras pěší doprava je koncipována tak, aby v maximální možné míře zajišťovat podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace propojující jednotlivé dopravní cíle, zejména pak významné veřejné budovy, důležité zaměstnavatele a veřejnou dopravu. Mezi nejběžnější závady a komplikace na pěších trasách a zastávkách patří především:

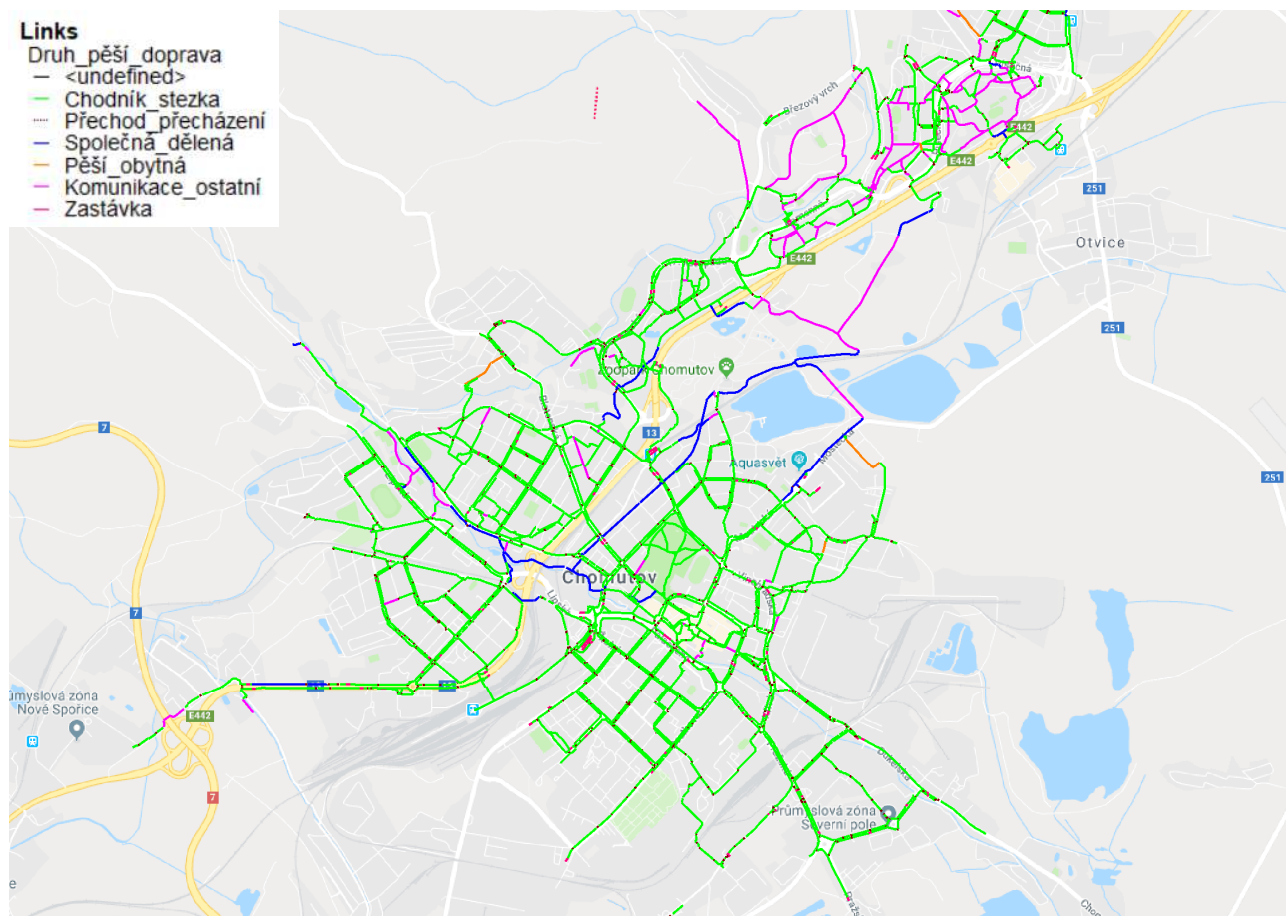
- zhoršený stav povrchu, větší povrchové závady a nerovnosti, nízký obrubník (malý výškový rozdíl mezi chodníkem a přilehlou vozovkou)
- absence dopravního značení zvyšující dopravní bezpečnost v případě společného provozu na komunikaci
- neoddělené vedení cyklistů a pěších na jedné úrovni v případě vyšší intenzity provozu
- absence varovných/signálních pásů a vizuálně kontrastních úprav, nevhodně provedené signální pásy u přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- absence varovných/signálních pásů a vizuálně kontrastních úprav a nižší výška nástupní hrany u zastávek.

Návrh tras neřeší vlastnické vztahy ani rizika spojená s existující technickou infrastrukturou.

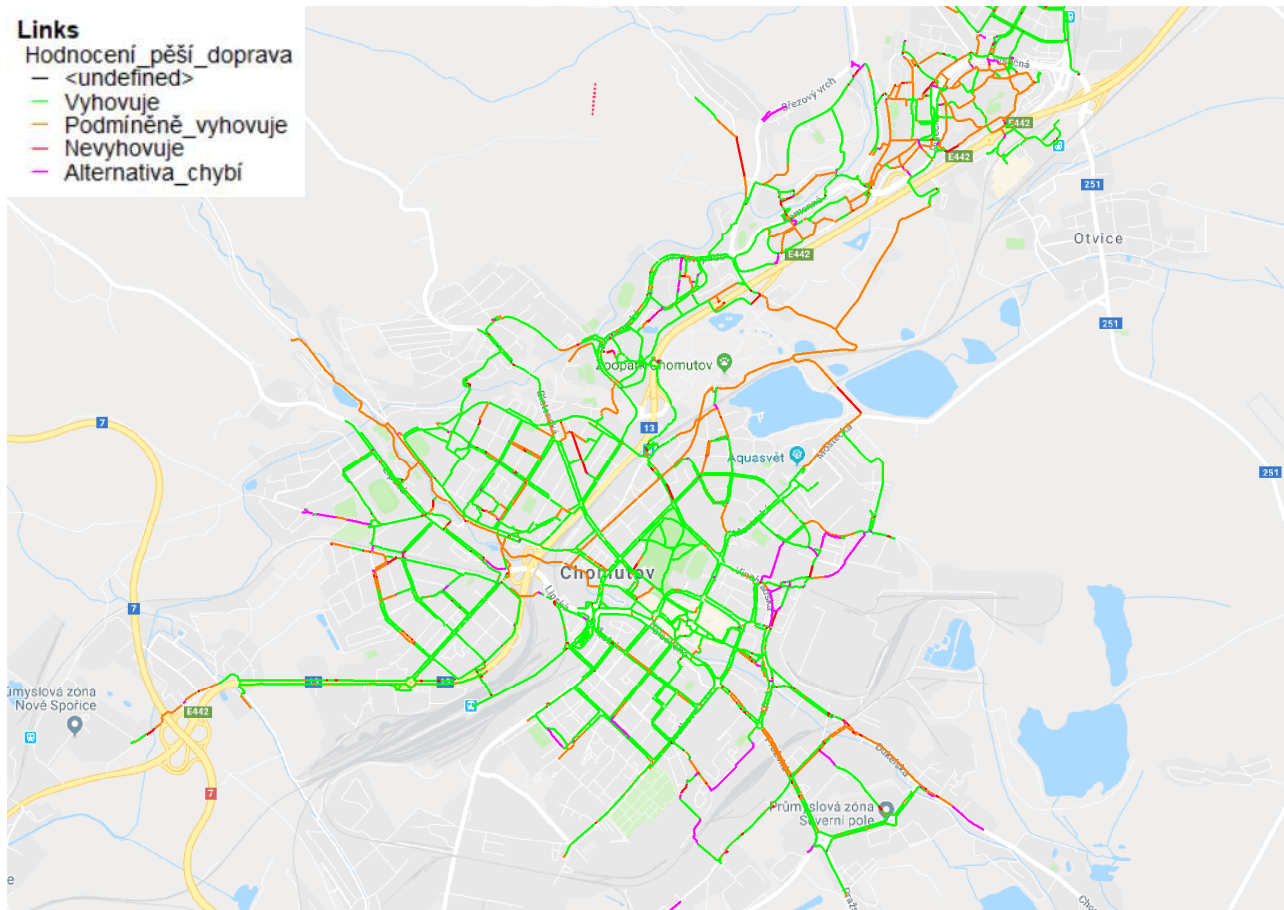
10.2.1 Základní síť města Chomutov

Rozsah navržené základní sítě tras pěší dopravy na území města Chomutova, včetně zastávek a tras v kategorii alternativa/chybí, dosahuje přibližně 125,1 km (měřeno jednosměrně). Z uvedené celkové délky tras, které jsou orientační, vyhovuje nebo podmíněně vyhovuje zhruba 91,7 %, naopak nevyhovuje přibližně pouze 3,7 % tras. Kategorie alternativa/chybí představuje 5,8 km tras, resp. podíl 4,6 % z celkové délky. V případě zastávek VHD/MHD se fakticky jedná o celkem 17 nevyhovujících nástupišť, kategorie alternativa/chybí obsahuje 1 novou nástupní hranu.

Následující obrázky dokládají základní síť tras pěší dopravy z hlediska druhu/kategorie a hodnocení stavu. Na základě hodnocení jsou odvozeny přednostní kroky k řešení a doplnění tras, přičemž prioritní orientace je směřována na nevyhovující prvky tras, zejména se jedná o přechody pro chodce/místa pro přecházení v rámci komunikací ZAKOS a zastávky VHD, dále důležité úseky tras v kategorii alternativa/chybí, ke kterým doporučujeme vést diskuse.



Obrázek 115: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras; území města Chomutov



Obrázek 116: Návrh tras základní sítě pěší doprava, hodnocení stavu tras; území města Chomutov

Základní síť tras pěší doprava - území města Chomutov					
Kategorie	Rozsah a hodnocení tras v km				Celkem
	Vyhovuje	Podmíněně	Nevyhovuje	Chybí/Alternativa	
Chodník/stezka	78,07	9,77	1,19	4,17	93,20
Dělená/společná	1,32	5,79	0,00	0,09	7,20
Obytná/pěší	0,56	0,00	0,00	0,11	0,67
Přechod/přecházení	3,22	2,76	1,79	1,40	9,17
Komunikace/ostatní	1,32	9,25	1,34	0,04	11,95
Zastávka	1,25	1,40	0,27	0,02	2,94
Celkem	85,74	28,97	4,59	5,83	125,13

Tabulka 42: Bilance základní sítě tras pěší doprava na území města Chomutov

ŘEŠENÍ HISTORICKÉHO CENTRA MĚSTA, NAVAZUJÍCÍ TRASY

Součástí návrhu pěší doprava je také řešení prostoru historického centra města, které je současně územím MPZ s řadou významných nemovitých kulturních památek, zapsaných v seznamu MK ČR. Území obsahuje rozsáhlé veřejné prostranství náměstí 1. máje a navazující důležité přístupové koridory Žižkovo náměstí a ulice Táboritká, Husovo náměstí, ulice Jakoubka ze Stříbra, Chelčického a Ruská. Území dotvářejí ulice Revoluční, Příční, Nerudova, Klostermannova, Ulička, Puchmayerova a U Městských mlýnů.

Nevhodné organizování doprava v klidu na území na území historického centra města, kdy převažující nabídka parkovacích stání je výrazně orientovaná na krátkodobé parkování, vyvolává na komunikacích poměrně vysoké intenzity doprava. Tato situace představuje zhoršené podmínky pro pěší doprava, jen těžko se dá hovořit o dopravně zklidněném území. V kapitole 8. Doprava v klidu je navržena revize stávající organizace parkování se zásadní orientací na rezidentní parkování, přičemž je ponecháno krátkodobé parkování na náměstí 1. máje. Dlouhodobé parkování a parkování zaměstnanců je řešeno na okraji širšího

centra města formou záchytných parkovacích ploch. Těmito opatřeními v rámci řešení dopravy v klidu předpokládáme znatelné zklidnění dopravy na území MPZ Chomutov.

Alternativou k výše uvedenému zklidnění dopravy je zavedení **pěší zóny** v prostoru náměstí 1. máje a v navazujících trasách ulic/části ulic Husovo náměstí, Jakoubka ze Stržebra, Táborská, Chelčického a Ruská. Další navazující úseky ulic doporučujeme řešit jako obytné ulice/zóny. Nezbytnou podmínkou zavedení pěší zóny je dostatečná nabídka pro parkování a odstavení vozidel na okraji zájmového území.

DALŠÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

V rámci základní sítě tras pěší dopravy na území města Chomutov byla sledována další významná veřejná prostranství, patří mezi ně zejména následující:

- pěší prostory, přístupové trasy v lokalitě autobusového nádraží Chomutov, železniční stanice Chomutov a Chomutov město, včetně návazností na centrum města, obytná území a zastávky MHD
- pěší prostory a trasy v lokalitě Sportovně a kulturně společenského areálu Nový Chomutov, vazbou na rekreační oblast Kamencové jezero a návaznostmi na zastávky MHD
- pěší prostory, přístupové trasy v lokalitě nemocnice Chomutov a dalších významných zdravotnických a sociálních zařízení, včetně návazností na zastávky MHD
- pěší prostory a trasy, včetně návazností na zastávky MHD v lokalitách hřbitova v ulici Beethovenova, hřbitova v ulici El. Krásnohorské a židovského hřbitova v ulici Beethovenova
- turistické pěší trasy, naučné trasy v lokalitách Bezručovo údolí a říčky Chomutovka, Strážišťe, Hradiště a další.

10.2.2 Základní síť města Jirkov

Rozsah navržené základní sítě tras pěší dopravy na území města Jirkov, včetně zastávek a tras v kategorii alternativa/chybí, dosahuje přibližně 41,1 km (měřeno jednosměrně). Z uvedené délky tras, které jsou orientační, lze konstatovat, že z celkové délky vyhovuje nebo podmíněně vyhovuje přibližně 86,3 %, naopak nevyhovuje zhruba 4,1 % tras. Kategorie alternativa/chybí představuje kolem 4 km tras, resp. podíl 9,6 % z celkové délky. V případě zastávek VHD/MHD se fakticky jedná o celkem 11 nevyhovujících nástupišť, kategorie alternativa/chybí obsahuje 6 nových nástupních hran.

Následující obrázky dokládají základní síť tras pěší dopravy z hlediska druhu/kategorie a hodnocení stavu. Na základě hodnocení jsou odvozeny přednostní kroky k řešení a doplnění tras, přičemž prioritní orientace je směřována na nevyhovující prvky tras, zejména se jedná o přechody pro chodce/místa pro přecházení v rámci komunikací ZAKOS a zastávky VHD, dále důležité úseky tras v kategorii alternativa/chybí, ke kterým doporučujeme vést diskuse.

10.3 NÁVRH OPATŘENÍ NA ZLEPŠENÍ PODMÍNEK PĚŠÍ DOPRAVY, ETAPIZACE

10.3.1 Město Chomutov

Město Chomutov			
Číslo	Název	Horizont	Zodpovědnost
1	Dopravní zklidnění historického centra města, 1. fáze přestavby	2023	město Chomutov
2	Rekonstrukce/doplnění nevyhovujících/chybějících zastávek MHD, 1. etapa	2023	město Chomutov
3	Přestavba/doplnění nevyhovujících/chybějících přechodů/míst pro přecházení na ZAKOS	2023	město Chomutov
4	Rekonstrukce/doplnění vybraných nevyhovujících/chybějících/alternativních pěších tras	2023	město Chomutov
5	Rekonstrukce nevyhovujících zastávek MHD, 2. etapa; doplnění bezbariérových prvků	2030	město Chomutov
6	Realizace pěší zóny v historickém centru města, 2. fáze přestavby	2030	město Chomutov
7	Přestavba/doplnění nevyhovujících/chybějících přechodů/míst pro přecházení na MK	2030	město Chomutov
8	Oprava podmíněně vyhovujících úseků na základní síti tras pěší dopravy	2030	město Chomutov

Tabulka 43: Přehled opatření na zlepšení podmínek pěší dopravy na území města Chomutov

AD 1) DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ HISTORICKÉHO CENTRA MĚSTA, 1. FÁZE PŘESTAVBY

Opatření je popsáno v kapitole 8.5.1 pod bodem ad 3) Realizace koncepce dopravy v klidu (oblasti R/A, PA) na území centra města a v navazujících lokalitách - 1. etapa. Problematika pěší dopravy se vztahuje na řešení



rezidentních oblastí, mezi nimiž je rovněž historické centrum města. Rozhodujícím cílem opatření je dopravní zklidnění, což má příznivý dopad na bezpečnost chodců a dalších účastníků silničního provozu.

AD 2) REKONSTRUKCE/DOPLNĚNÍ NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH ZASTÁVEK MHD, 1. ETAPA

Jedná se o pokračování probíhající modernizace zastávek MHD, z celkového počtu 17 identifikovaných nevyhovujících nástupišť je navrženo přednostně řešit 8 lokalit v ulicích Jiráskova, Bezručova, Čelakovského a Krušnohorská. Součástí je také doplnění/rozšíření stávající zastávky v ulici Bezručova. Při realizaci je nezbytná součinnost s dalšími opatřeními na pěších trasách.

AD 3) PŘESTAVBA/DOPLNĚNÍ VYBRANÝCH NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ/MÍST PRO PŘECHÁZENÍ NA ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTI

Opatření představuje přestavbu/doplnění přechodů pro chodce/míst pro přecházení na nejvíce dopravně zatížených komunikacích ZAKOS. Přednostně se jedná ulice Pražská, Školní, Vinohradská, Křivá, Mostecká, Lipská, Březenecká, 17. listopadu, Spořická a Kadaňská, v úhrnu se jedná o 20 lokalit. Dopravně bezpečnostní rizika byly dále identifikovány na dalších 33 místech v ulicích Edisonova, Kochova, Dukelská, Vítězslava Nezvala, Kosmonautů, Jiráskova, Bezručova, Zahradní, Kostelní, Březový vrch, Kamenná, Blatenská a dalších. Podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy. Důležité je upřednostnění míst s vazbou na zastávky MHD, pěší trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, nutná je koordinace s dalšími opatřeními na pěších trasách.

AD 4) REKONSTRUKCE/DOPLNĚNÍ VYBRANÝCH NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PĚŠÍCH TRAS

Obsahem opatření jsou rekonstrukce nevyhovujících nebo doplnění chybějících úseků pěších tras (kategorie přechod pro chodce/místo pro přecházení a zastávka jsou řešeny samostatně) s cílem dosažení bezbariérovosti, bezpečnosti a celistvosti základní sítě. Přednostně doporučujeme sledovat důležité trasy s vazbou na zastávky MHD, trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, případně trasy podél důležitých komunikací ZAKOS. Primárně se může jednat např. o nevyhovující, až nebezpečný povrch komunikace, dopravně rizikové úseky na komunikacích, kde se předpokládá společný pohyb chodců a silničních vozidel nebo chybějící úseky tras v rámci obytných oblastí, které zajišťují návaznost na zastávky MHD. V úhrnu se jedná o zhruba 6,9 km tras, podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy. Samostatnou kapitolou jsou nevyhovující úseky tras, resp. schodiště, které sice nenaplňují bezbariérovost, nicméně jsou nezbytné pro celistvost tras. V těchto případech se jedná především u udržování dobrého stavebně technického stavu a zajišťování schůdnosti těchto úseků.

AD 5) REKONSTRUKCE NEVYHOVUJÍCÍCH ZASTÁVEK MHD, 2. ETAPA; DOPLNĚNÍ BEZBARIÉROVÝCH PRVKŮ

Opatření navazuje na 1. etapu rekonstrukce zastávek MHD. K přestavbě je navrženo celkem 9 nevyhovujících zastávek/nástupišť v ulicích Pražská, Na Moráni, Dukelská a na průtahu silnice I/13. Obsahem opatření je rovněž postupná modernizace zastávek s podmíněně vyhovujícím hodnocením se zaměřením na doplnění bezbariérových prvků, zejména pak výšku nástupní hrany, vizuálně kontrastní a hmatové úpravy, včetně přístupových pěších tras k těmto zastávkám. Nezbytná je součinnost s dalšími opatřeními na pěších trasách, při postupných krocích doporučujeme zohlednit obrat cestujících a aktuální stav bezbariérových prvků jednotlivých zastávek.

AD 6) REALIZACE PĚŠÍ ZÓNY V HISTORICKÉM CENTRU MĚSTA, 2. FÁZE PŘESTAVBY

Výhledový záměr na realizaci pěší zóny v historickém centru města představuje další výrazné dopravní zklidnění na území centra města ve prospěch pěší dopravy a pobytové funkce veřejného prostoru. Návrh je v textu popsán jako výhledová alternativa řešení historického centra města, rozsah pěší zóny je popsán v kapitole 10.2.1, nezbytnou podmínkou je dostatečná nabídka míst pro odstavování a parkování vozidel na okraji zájmového území.

AD 7) PŘESTAVBA/DOPLNĚNÍ NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ/MÍST PRO PŘECHÁZENÍ NA MK

Opatření představuje další postupnou fázi přestavby/doplnění nevyhovujících/chybějících přechodů pro chodce/míst pro přecházení na místních komunikacích zajišťující ucelenou, v maximální možné míře bezbariérovou síť tras pěší dopravy. Na síti místních komunikací se jedná orientačně o délku kolem 3,2 km, resp. 210 lokalit. Také u těchto lokalit je důležité upřednostnění míst s vazbou na zastávky MHD, pěší trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, nezbytná je koordinace s dalšími opatřeními na pěších trasách.

AD 8) OPRAVA PODMÍNĚNĚ VYHOVUJÍCÍCH ÚSEKŮ NA ZÁKLADNÍ SÍTI TRAS PĚŠÍ DOPRAVY

Oprava těchto úseků, včetně kategorie zastávka, představuje v úhrnu přibližně 29 km tras. Jedná se o dlouhodobou a systematickou činnost zvyšující bezbariérovost a bezpečnost pěších tras a pěší dopravy. Činnosti obsahují např. opravu nebo doplnění bezbariérových prvků u přechodů pro chodce/míst pro přecházení a zastávek, přestavbu společných stezek pro chodce a cyklisty v případě vysokých intenzit provozu nebo doplnění nebo změnu DZ na komunikacích se společným provozem chodců a silničních vozidel. Podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy.

10.3.2 Město Jirkov

Město Jirkov			
Číslo	Název	Horizont	Zodpovědnost
1	Rozšíření pěší zóny, dopravní zklidnění centra města	2023	město Jirkov
2	Rekonstrukce/doplnění nevyhovujících/chybějících zastávek MHD	2023	město Jirkov
3	Přestavba/doplnění nevyhovujících/chybějících přechodů/míst pro přecházení na ZAKOS	2023	město Jirkov
4	Rekonstrukce/doplnění vybraných nevyhovujících/chybějících/alternativních pěších tras	2030	město Jirkov
5	Přestavba/doplnění nevyhovujících/chybějících přechodů/míst pro přecházení na MK	2030	město Jirkov
6	Oprava podmíněně vyhovujících úseků na základní síti tras pěší dopravy	2030	město Jirkov

Tabulka 44: Přehled opatření na zlepšení podmínek pěší dopravy na území města Jirkov

AD 1) ROZŠÍŘENÍ PĚŠÍ ZÓNY, DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ CENTRA MĚSTA

Stávající pěší zónu v rozsahu ulic Rooseveltova, Příčná a náměstí Dr. E. Beneše navrhujeme rozšířit o ulice Tyršova a Kostelní. Opatření je popsáno v kapitole 10.2.2. Rozhodujícím cílem opatření je dopravní zklidnění uvedených ulic, což má příznivý dopad na kvalitu a bezpečnost pěší dopravy. Tento záměr vyžaduje doplnění nabídky v lokalitě stávající parkovací plochy Městské sklepy, což obsahuje návrh řešení dopravy v klidu.

AD 2) REKONSTRUKCE/DOPLNĚNÍ NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH ZASTÁVEK MHD

Jedná se o pokračování probíhající modernizace zastávek MHD, v rámci tohoto opatření je navrženo řešit 11 nevyhovujících zastávek/nástupišť v lokalitách Březenec, Červený Hrádek a ulicích Nový Březenec, Červenohrádecká, Jezerská, Zaječická a u vlakové stanice Jirkov zastávka. Součástí je také doplnění 6 nástupišť v ulicích Březový vrch a Palackého. Výstavbu nových zastávek je nutné koordinovat s rozvojem sítě MHD. Při realizaci je rovněž nezbytná součinnost s dalšími opatřeními na pěších trasách.

AD 3) PŘESTAVBA/DOPLNĚNÍ VYBRANÝCH NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ/MÍST PRO PŘECHÁZENÍ NA ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTI

Opatření představuje přestavbu/doplnění přechodů pro chodce/míst pro přecházení na nejvíce dopravně zatížených komunikacích ZAKOS. Přednostně se jedná ulice Alešova, Jiráskova, Dvořákova, Chomutovská, silnice II/251, ulice Hrdinů, Pod Břízami a Studentská, v úhrnu se jedná o 17 míst. Dopravně bezpečnostní rizika byly dále identifikovány na dalších 15 místech, konkrétně v ulicích Jezerská, Zaječická, Červenohrádecká, Palackého, Žižkova, Jindřišská a lokalitách Březenec a Červený Hrádek. Podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy. Důležité je upřednostnění míst s vazbou na zastávky MHD, pěší trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, nutná je součinnost s dalšími opatřeními na pěších trasách.



AD 4) REKONSTRUKCE/DOPLNĚNÍ VYBRANÝCH NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PĚŠÍCH TRAS

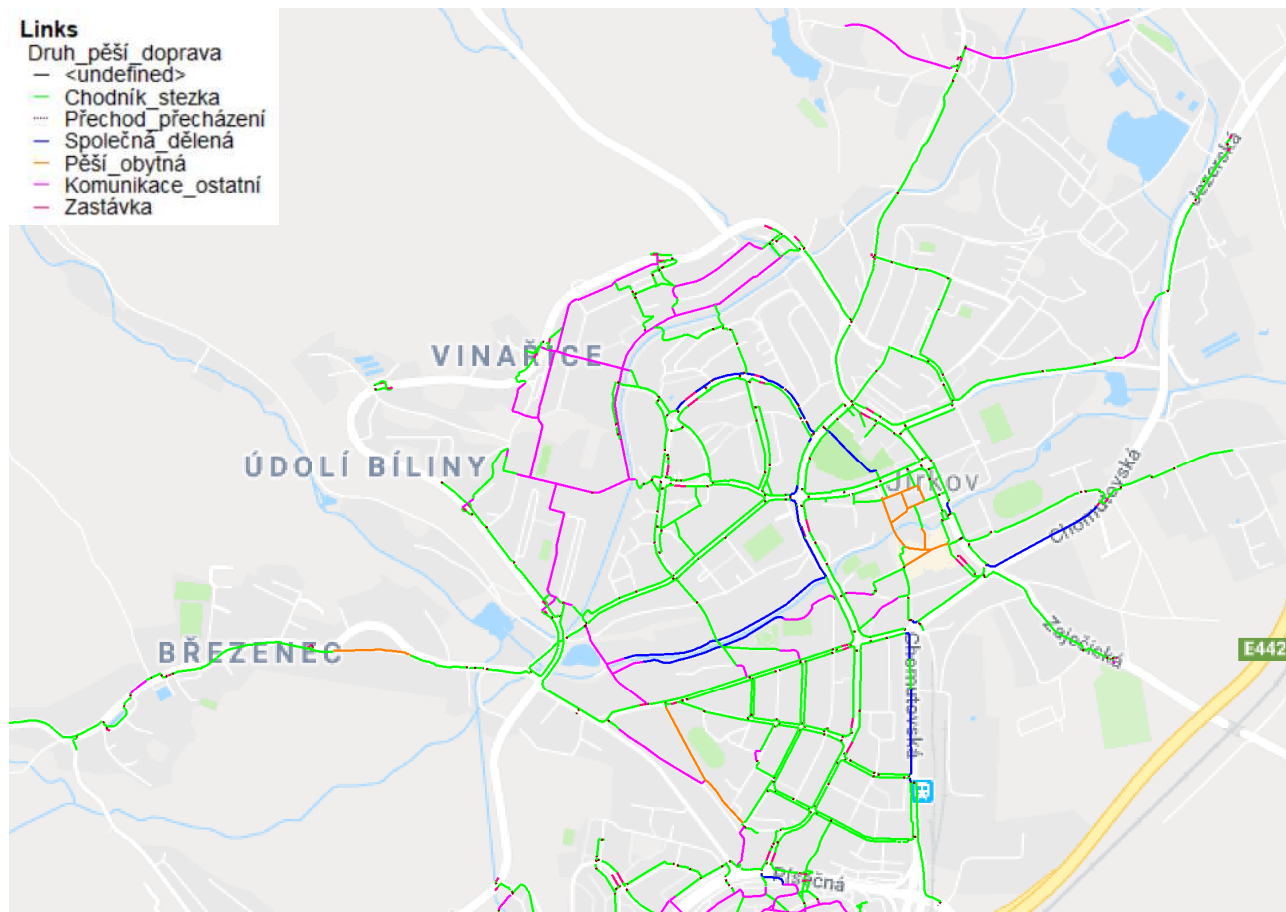
Obsahem opatření jsou rekonstrukce nevyhovujících nebo doplnění chybějících úseků pěších tras (kategorie přechod pro chodce/místo pro přecházení a zastávka jsou řešeny samostatně) s cílem dosažení bezbariérovosti, bezpečnosti a celistvosti základní sítě. Přednostně doporučujeme sledovat důležité trasy s vazbou na zastávky MHD, trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, případně trasy podél důležitých komunikací ZAKOS. Primárně se může jednat např. o nevyhovující, až nebezpečný povrch komunikace, dopravně rizikové úseky na komunikacích, kde se předpokládá společný pohyb chodců a silničních vozidel nebo chybějící úseky tras v rámci obytných oblastí, které zajišťují návaznost na zastávky MHD. V úhrnu to představuje zhruba 4,5 km tras, podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy. Samostatnou kapitolou jsou nevyhovující úseky tras, resp. schodiště, které sice nenaplňují bezbariérovost, nicméně jsou nezbytné pro celistvost tras. V těchto případech se jedná především u udržování dobrého stavebně technického stavu a zajišťování schůdnosti těchto úseků.

AD 5) PŘESTAVBA/DOPLNĚNÍ NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ/MÍST PRO PŘECHÁZENÍ NA MK

Opatření představuje další postupnou fázi přestavby/doplnění nevyhovujících/chybějících přechodů pro chodce/místo pro přecházení na místních komunikacích zajišťující ucelenou, v maximální možné míře bezbariérovou síť tras pěší dopravy. Na síti místních komunikací se jedná orientačně o délku kolem 630 m, resp. 50 lokalit. Také u těchto lokalit je důležité upřednostnění míst s vazbou na zastávky MHD, pěší trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, nezbytná je koordinace s dalšími opatřeními na pěších trasách.

AD 6) OPRAVA PODMÍNĚNĚ VYHOVUJÍCÍCH ÚSEKŮ NA ZÁKLADNÍ SÍTI TRAS PĚŠÍ DOPRAVY

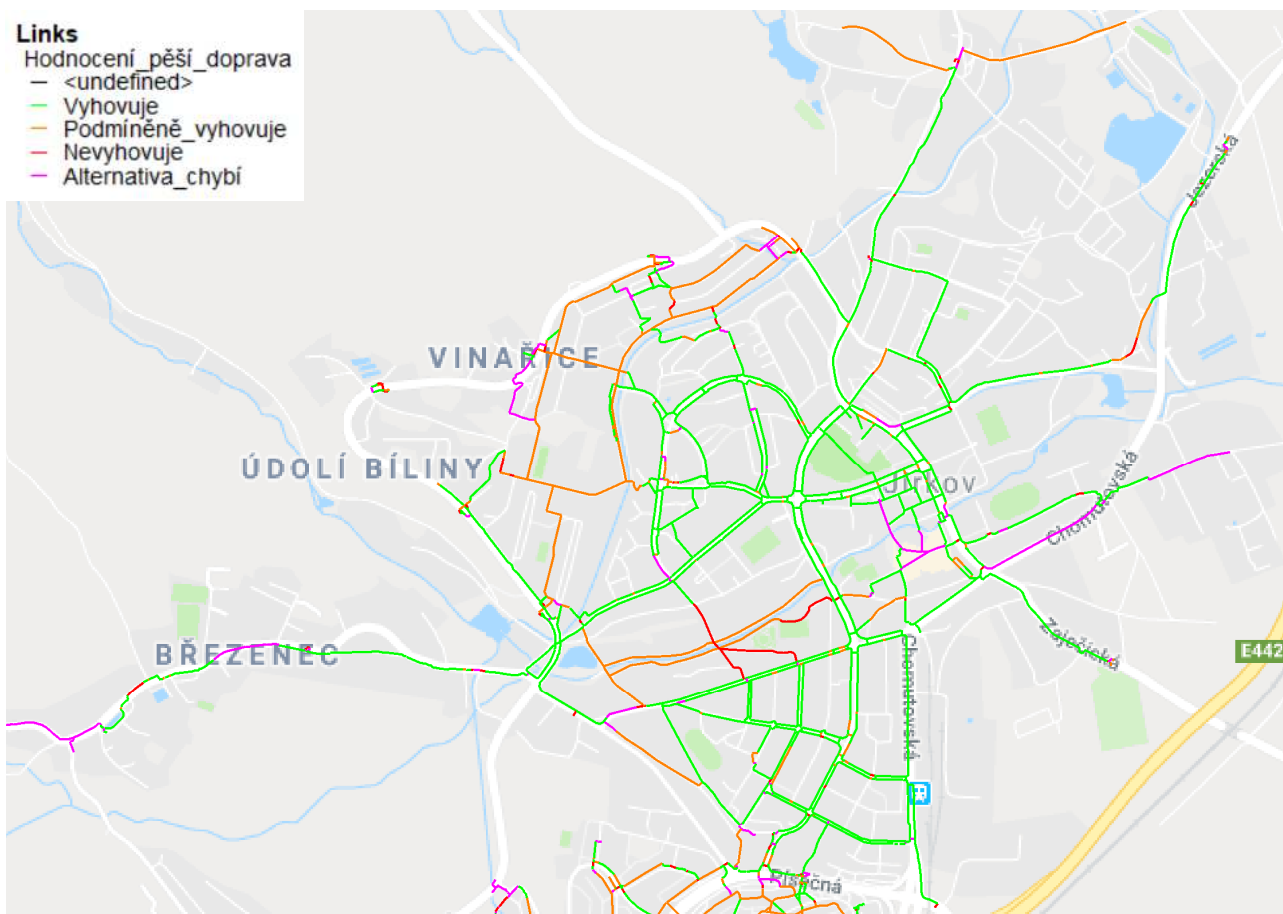
Oprava těchto úseků, včetně kategorií zastávka, přechod/místo pro přecházení, představuje v úhrnu přibližně 8,3 km tras. Jedná se o dlouhodobou a systematickou činnost zvyšující bezbariérovost a bezpečnost pěších tras a pěší dopravy. Činnosti obsahují např. opravu nebo doplnění bezbariérových prvků u přechodů pro chodce/místo pro přecházení a zastávek, přestavbu společných stezek pro chodce a cyklisty v případě vysokých intenzit provozu nebo doplnění nebo změnu DZ na komunikacích se společným provozem chodců a silničních vozidel. Podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy.



Obrázek 117: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras; území města Jirkov



Links
 Hodnocení pěší doprava
 — <undefined>
 — Vyhovuje
 — Podmíněně_vyhovuje
 — Nevyhovuje
 — Alternativa_chybí



Obrázek 118: Návrh tras základní sítě pěší dopavy, hodnocení stavu tras; území města Jirkov

Základní síť tras pěší dopavy - území města Jirkov					
Kategorie	Rozsah a hodnocení tras v km				Celkem
	Vyhovuje	Podmíněně	Nevyhovuje	Chybí/Alternativa	
Chodník/stezka	23,62	0,62	0,71	2,22	27,17
Dělená/společná	1,32	1,10	0,00	0,43	2,85
Obytná/pěší	0,97	0,00	0,00	0,46	1,43
Přechod/přecházení	0,91	0,63	0,43	0,61	2,58
Komunikace/ostatní	0,00	5,44	0,45	0,18	6,07
Zastávka	0,32	0,48	0,10	0,05	0,95
Celkem	27,14	8,27	1,69	3,95	41,05

Tabulka 45: Bilance základní sítě tras pěší dopavy na území města Jirkov

ŘEŠENÍ CENTRA MĚSTA, PŘÍSTUPOVÉ TRASY

Území centra města Jirkov je vymezeno ulicemi Rooseveltova-Tyršova-Kostelní, rozhodujícím veřejným prostorem je pěší zóna, která zahrnuje náměstí Dr. E. Beneše a ulice Rooseveltova a Příčná. Jsou zde soustředěny rozhodující služby jako Městský úřad, pošta a kulturní a společenské aktivity.

Dostupnost centra města zajišťují přístupové pěší trasy z navazujícího, převážně obytného území, mezi nejdůležitější patří trasy v ulicích Tyršova, Rooseveltova, Alešova, Kostelní a Chomutovská. Na území centra města bezprostředně navazuje prostor autobusového nádraží. Mezi veřejná prostranství centra města přináležejí také chodníky podél komunikací, které jsou situovány vně území centra, jedná se o ulice Alešova a Smetanovy sady.

Vedle dopravně zklidněného prostoru pěší zóny je provoz v ulicích Tyršova, Kostelní a Alešova regulován dopravním značením – zóna 30, přednost zprava a zákaz stání mimo označená místa. Stávající organizaci a řízení

dopravy na území centra města považujeme za vyhovující. Řešení dopravy v klidu pouze navrhuje zvýšenou orientaci na rezidentní parkování v území.

Nabízí se k diskusi alternativa **rozšíření stávající pěší zóny** o ulice/úseky ulic Tyršova a Kostelní. Tento záměr vyžaduje doplnění nabídky v lokalitě stávající parkovací plochy Městské sklepy, což obsahuje návrh řešení dopravy v klidu.

DALŠÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

V rámci základní sítě tras pěší dopravy na území města Jirkov byla sledována další významná veřejná prostranství, patří mezi ně zejména následující:

- pěší prostory, přístupové trasy v lokalitě autobusového nádraží Jirkov, železniční stanice Jirkov, včetně návazností do okolního území a na zastávky MHD
- pěší prostory, přístupové trasy v lokalitě Poliklinika Jirkov a dalších významných zdravotnických a sociálních zařízení, včetně návaznosti na zastávky MHD
- pěší prostory a trasy, včetně návaznosti na zastávky MHD v lokalitě hřbitova v ulici Zaječická
- turistické pěší trasy, naučné trasy v lokalitách Červený Hrádek, Boleboř, Vysoká Pec a další.



11. VLIV DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V úvodu předmětné kapitoly je nezbytné upozornit na rostoucí význam tzv. čisté mobility, kapitola 11.3, která se výrazným způsobem projeví v emisní produkci i hlukové zátěži z dopravy. V kontextu uvedeného mohou být výhledové odhady, které nezohledňují současné vývojové trendy, zkreslující až nepodložené.

Předmětem kapitoly je zpracování posouzení emisní a hlukové zátěže ze silniční dopravy a srovnání vývoje mezi výhledovou dopravní situací a výchozím stavem. Podkladem pro výpočet a modelování emisní a hlukové zátěže je dopravní model pro stávající stav k roku 2018 a dopravní model výhledového stavu roku 2030 pro pasivní scénář vývoje dopravy (předpoklad nárůstu intenzit silniční dopravy do roku 2030 je o cca 11 %). Důvodem tohoto přístupu je snaha minimalizovat rizika pro případ, že se nepodaří bezezbytku naplnit dohodnutý reálně optimistický scénář v ostatních oblastech udržitelné mobility (pěší a cyklistická doprava, MHD/VHD) a současně bude umožněn rozvoj individuální automobilové dopravy v intencích Územních plánů a opatření navržených v rámci kapitoly 6.2.

Z výše uvedených důvodů je předpokladem pro posouzení negativních vlivů výhledového roku 2030 obecný nárůst negativních vlivů z dopravy, což umožňuje zřetelně zobrazit vliv rozvoje silniční dopravy a efektivně identifikovat kritické oblasti, zejm. v případě obytných částí podél základního komunikačního systému (ZAKOS).

11.1 ORIENTAČNÍ POSOUZENÍ EMISÍ ZE SILNIČNÍ DOPRAVY

Cílem orientačního výpočtu je srovnání výchozího stavu a výhledové dopravní situace při zachování přibližně srovnatelné technické úrovně silničních dopravních prostředků. Orientační výpočet emisí ze silniční dopravy byl proveden pro ZAKOS řešeného území. Za pomoci dopravního modelu byl vyhotoven výpočet pro výchozí rok 2018 (viz. Analytická část) a následně byl modelován výhledový rok 2030, spolu se srovnáním obou modelů. Výpočet pro výhledovou dopravní situaci zohledňuje výhledové infrastrukturní záměry a některá dopravně organizační opatření ovlivňující především plynulost dopravy.

Výpočet emisí ze silniční dopravy byl proveden pro následující znečišťující látky:

- oxid dusičitý (NO₂)
- tuhé znečišťující látky frakce PM₁₀
- tuhé znečišťující látky frakce PM_{2,5}
- benzo[a]pyren

Výpočet emisí pro sledované znečišťující látky byl proveden pomocí výpočtového programu MEFA (verze 2013). Použitý výpočtový program MEFA pokrývá velké spektrum zdrojů emisí spojených s provozem automobilové dopravy a umožňuje zohlednit vývoj dynamické skladby vozového parku. Program vychází z databáze HBEFA „Handbook emission factors for road transport“, přičemž zohledňuje také další zahraniční metodiky výpočtu emisí z dopravy (CORINAIR, COPERT), stejně tak i výsledky emisních testů charakterizujících vozový park České republiky. Ve výpočtu emisí znečišťujících látek byly zohledněny následující vstupní parametry:

- kvalitativní charakteristiky paliv
- délka modelovaných úseků
- podélný sklon vozovky komunikace
- rychlost pohybu dopravy
- plynulost provozu dopravy
- intenzita dopravy podle jednotlivých kategorií vozidel (OA, LNA, TNA, BUS)
- parametry pro výpočet víceemisí ze studených startů, otěrů brzd a pneumatik
- klimatické charakteristiky zájmového území

MAXIMÁLNÍ PŘÍPUSTNÉ HODNOTY IMISÍ

Stanovení nejvyšších přípustných hodnot definuje zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, jeho imisní limity jsou doloženy v následující tabulce.

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Přípustná četnost překročení za kalendářní rok
Imisní limity			
Oxid dusičitý	1 hodina	200 $\mu\text{g.m}^{-3}$	18
	1 kalendářní rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	0
Oxid siřičitý	1 hodina	350 $\mu\text{g.m}^{-3}$	24
	24 hodin	125 $\mu\text{g.m}^{-3}$	3
Oxid uhelnatý	Maximální denní osmihodinový průměr	10 000 $\mu\text{g.m}^{-3}$	0
Částice PM ₁₀	24 hodin	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$	35
	1 kalendářní rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	0
Částice PM _{2,5}	1 kalendářní rok	25 $\mu\text{g.m}^{-3}$	0
Benzen	1 kalendářní rok	5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	0
Olovo	1 kalendářní rok	0,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	0
Imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀			
Arsen	1 kalendářní rok	6 ng.m^{-3}	0
Kadmium	1 kalendářní rok	5 ng.m^{-3}	0
Nikl	1 kalendářní rok	20 ng.m^{-3}	0
Benzo(a)pyren	1 kalendářní rok	1 ng.m^{-3}	0

Tabulka 46: Imisní limity pro ochranu zdraví podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

11.1.1 Výsledky modelování

Obecně platí, že hodnoty modelově vypočtených koncentrací se liší od koncentrací měřených na stanicích imisního monitoringu pro některé znečišťující látky až řádově. Odlišnosti výsledků modelových výpočtů a měřených hodnot znečištění ovzduší jsou způsobeny následujícími skutečnostmi:

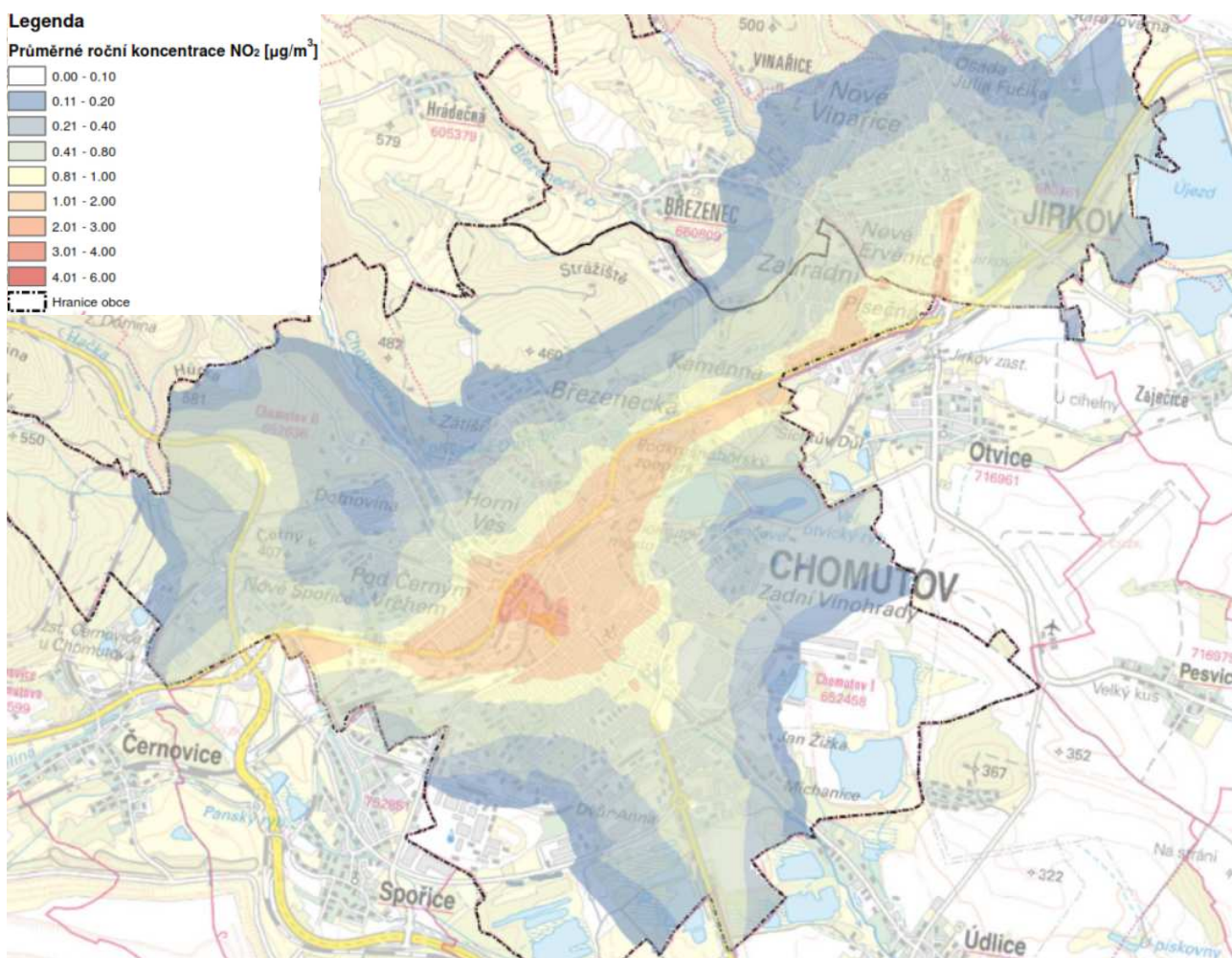
- Jedná se o modelový výpočet, který je závislý na úplnosti a přesnosti zahrnutých mechanismů rozptylu znečišťujících látek v atmosféře a jejich parametrizace v modelu. Modelový výpočet je přiblížením skutečnosti nikoliv skutečností samotnou.
- Odhady v popisu emisních charakteristik zdrojů:
 - hodnoty intenzit dopravy, které vstupovaly do výpočtu, vyjadřují provoz dopravy za 24 hodin pro průměrný pracovní den, ve skutečnosti má intenzita dopravy jistou variaci nejen během dne, ale také během týdne a roku
 - v modelu nejsou zahrnuty „přechodné a krátkodobé“ emisní zdroje související s výstavbou, terénními úpravami, další stavební činností, sezónními pracemi, např. v zemědělství a podobnými aktivitami, které mohou výrazně zvýšit emise v dané lokalitě.
- Popis rozptylových podmínek (do výpočtu vstupuje parametrizace pomocí roční stabilitní růžice).
- Odhady v popisu emisních charakteristik zdrojů:
 - přenos emisí z oblastí ležících mimo zájmové území
 - požadová úroveň znečištění
 - znečišťující látky v ovzduší vznikající sekundárně fyzikálně-chemickými procesy.

Přes výše uvedené nejistoty je modelový výpočet použitelný a užitečný zejména pro hodnocení návrhu z hlediska emisí z dopravy. Využito bude především srovnávacích/rozdílových průměrných ročních současných (viz. Analytická část) a výhledových koncentrací znečišťujících látek. V případě srovnání modelových scénářů je nárůst emisí zobrazen červenou barvou a pokles zobrazen modrou barvou.

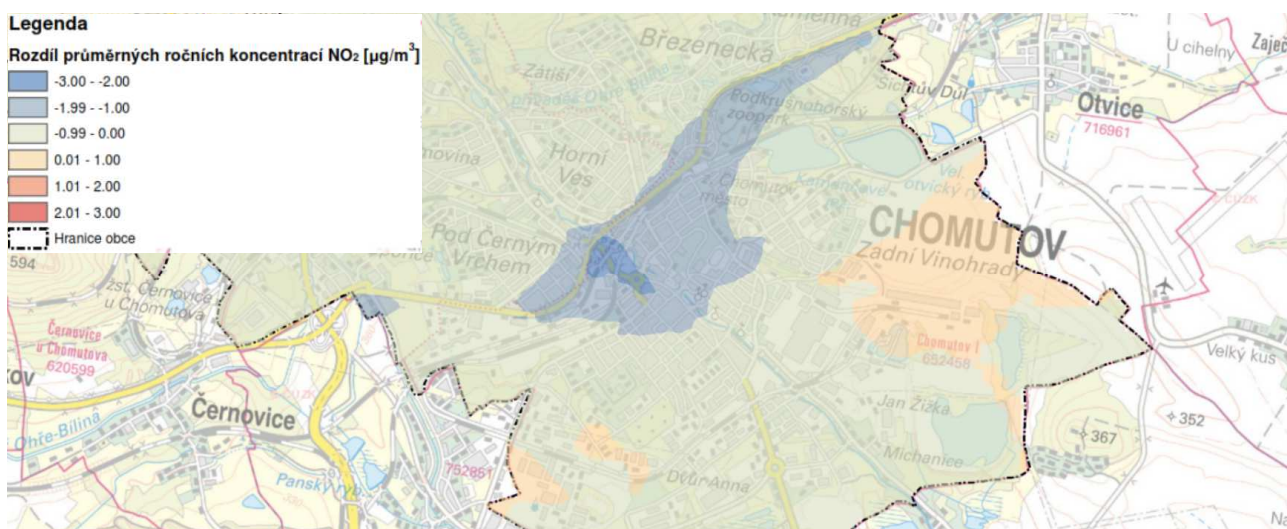


EMISE Z DOPRAVY PRO ROK 2030 A SROVNÁNÍ S ROKEM 2018

Oxid dusičitý (NO₂)



Obrázek 119: Průměrné roční koncentrace NO₂ vlivem dopravy, rok 2018 (podrobněji v příloze)

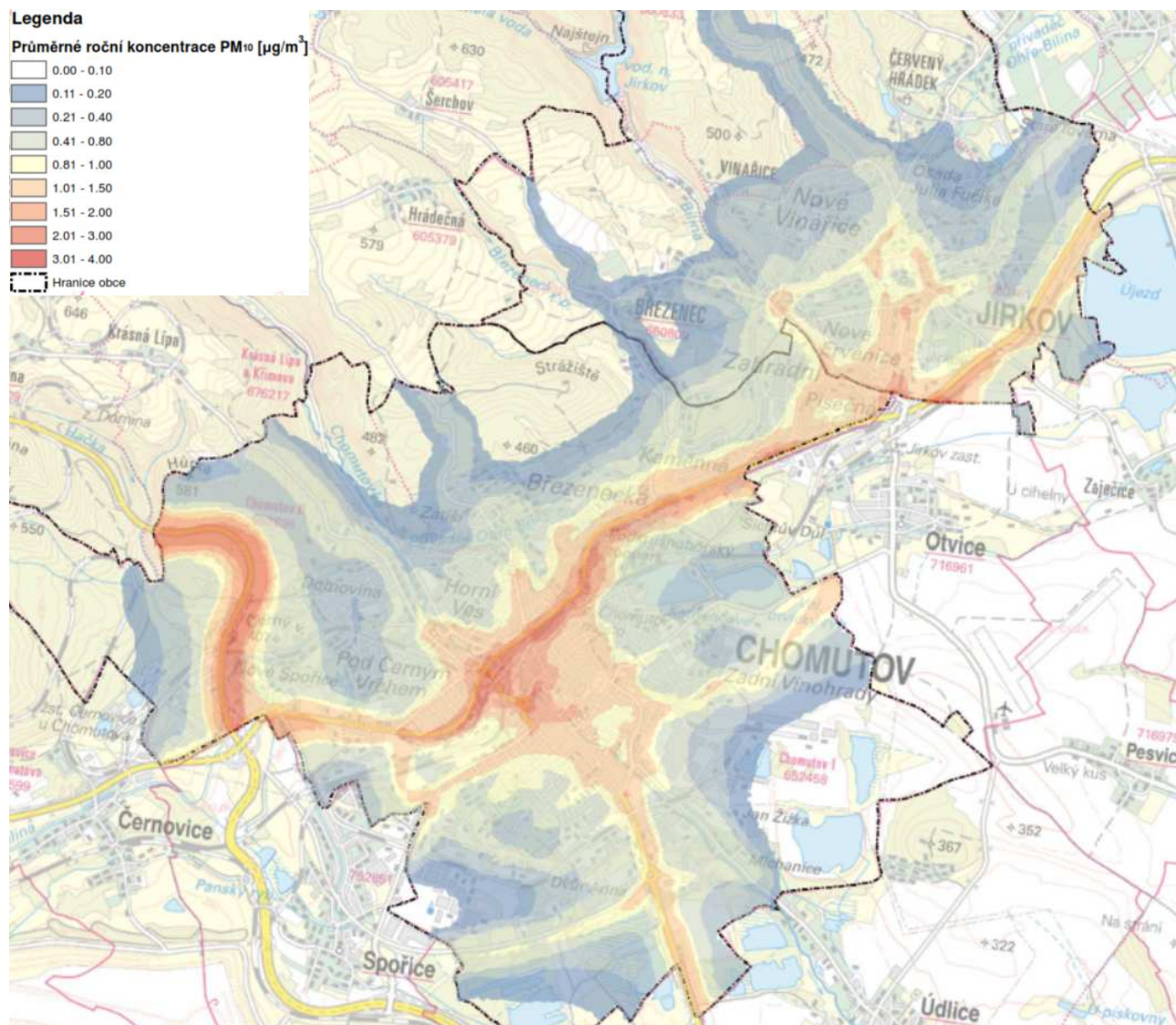


Obrázek 120: Rozdíl průměrné roční koncentrace PM₁₀ vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)

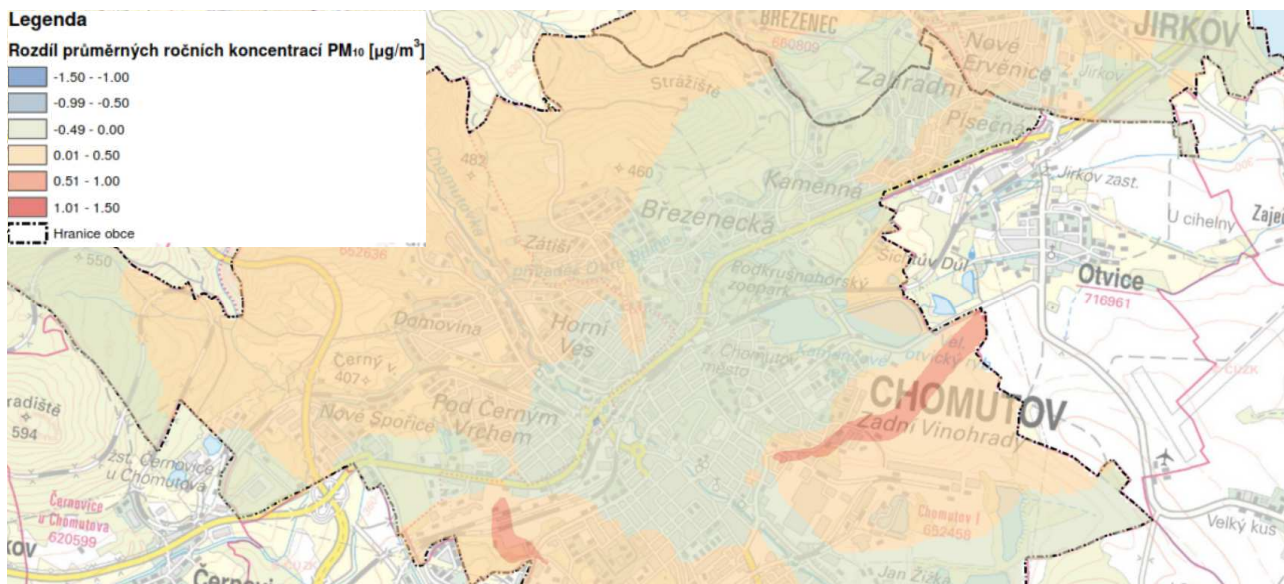
Největších koncentrací oxidu dusičitého je podle modelového výpočtu dosahováno v prostoru mezi průtahem silnice I/13 a okružní křižovatkou Lipská-Palackého. Obecně pak lze říci, že vyšších hodnot koncentrací je dosahováno v okolí průtahu I/13, zejména na území města Chomutova.

Rozdíl průměrných ročních koncentrací dokládá snížení koncentrací zejména v prostoru mezi průtahem silnice I/13 a okružní křižovatkou Lipská-Palackého, obecně pak v prostoru průtahu I/13. Naopak ke zvýšení znečišťující látky dochází v oblastech průmyslových zón, zejména Válcovny trub Chomutov.

Tuhé znečišťující látky frakce PM₁₀



Obrázek 121: Průměrné roční koncentrace PM₁₀ vlivem dopravy, rok 2030 (podrobněji v příloze)

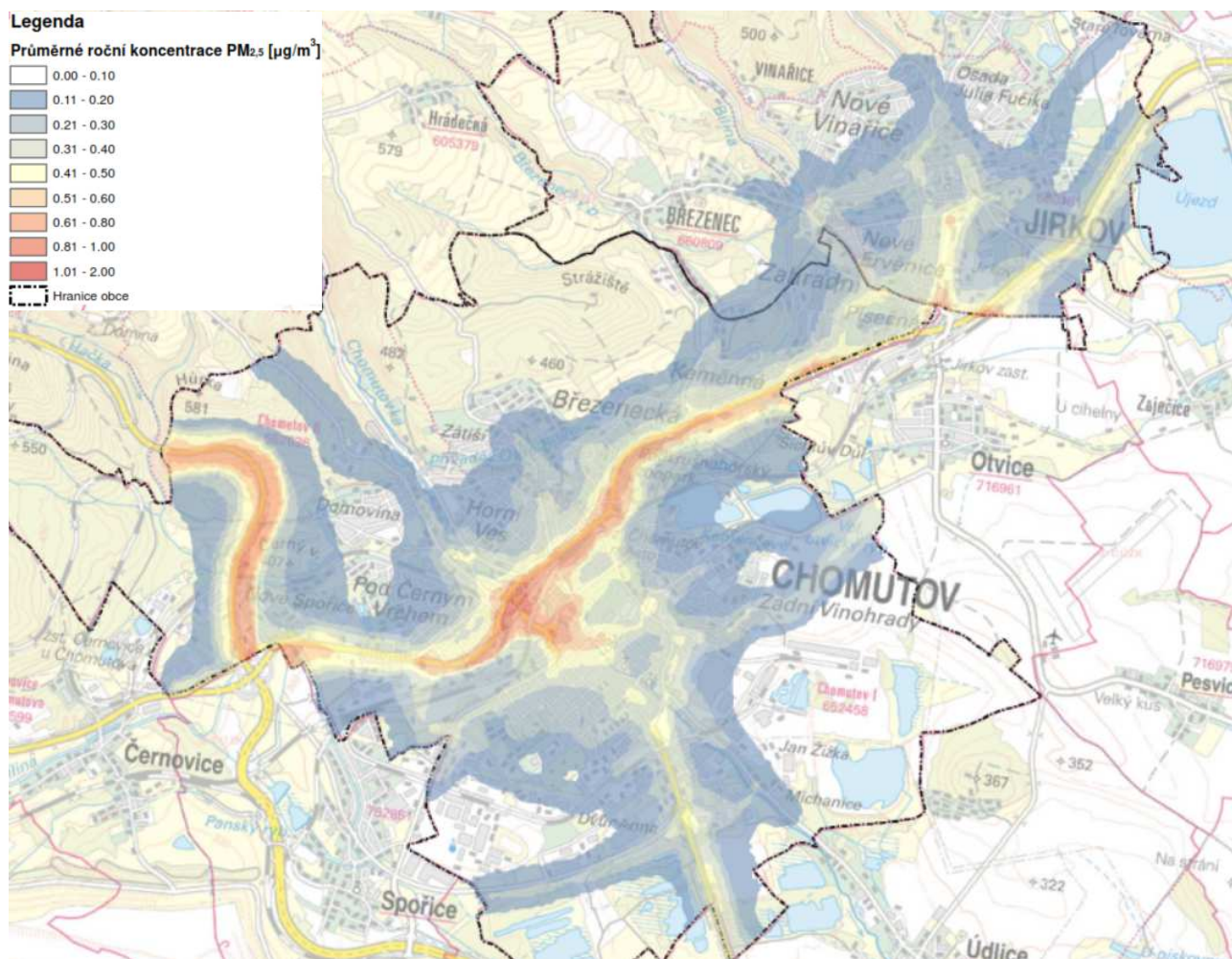


Obrázek 122: Rozdíl průměrné roční koncentrace PM₁₀ vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)

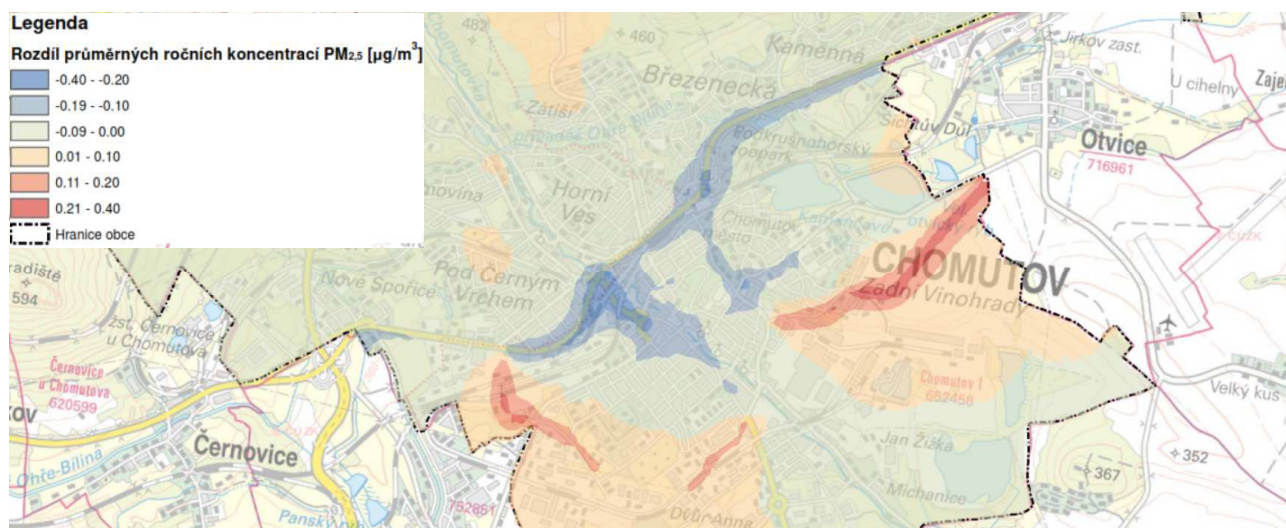
Největších koncentrací tuhé znečišťující látky frakce PM₁₀ je podle modelového výpočtu dosahováno v okolí komunikace I/7, k vyšším koncentracím také dochází v prostoru mimoúrovňové křižovatky I/13 – Lipská, okružní křižovatky Lipská-Palackého a okolí průtahu I/13.

Rozdíl průměrných ročních koncentrací dokládá snížení koncentrací zejména v centrální části města Chomutova. Pokles je patrný i v prostoru mimoúrovňové křižovatky I/13 – Lipská. Naopak ke zvýšení znečišťující látky dochází v prostoru nově navrhovaných dopravních staveb dle ÚP.

Tuhé znečišťující látky frakce PM_{2,5}



Obrázek 123: Průměrné roční koncentrace PM_{2,5} vlivem dopravy, rok 2030 (podrobněji v příloze)



Obrázek 124: Rozdíl průměrné roční koncentrace PM_{2,5} vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)

Největších koncentrací tuhé znečišťující látky frakce PM_{2,5} je podle modelového výpočtu dosahováno v prostoru mimoúrovňové křižovatky I/13 – Lipská a okružní křižovatky Lipská-Palackého, k vyšším koncentracím pak dochází v okolí průtahu I/13 a komunikace I/7.

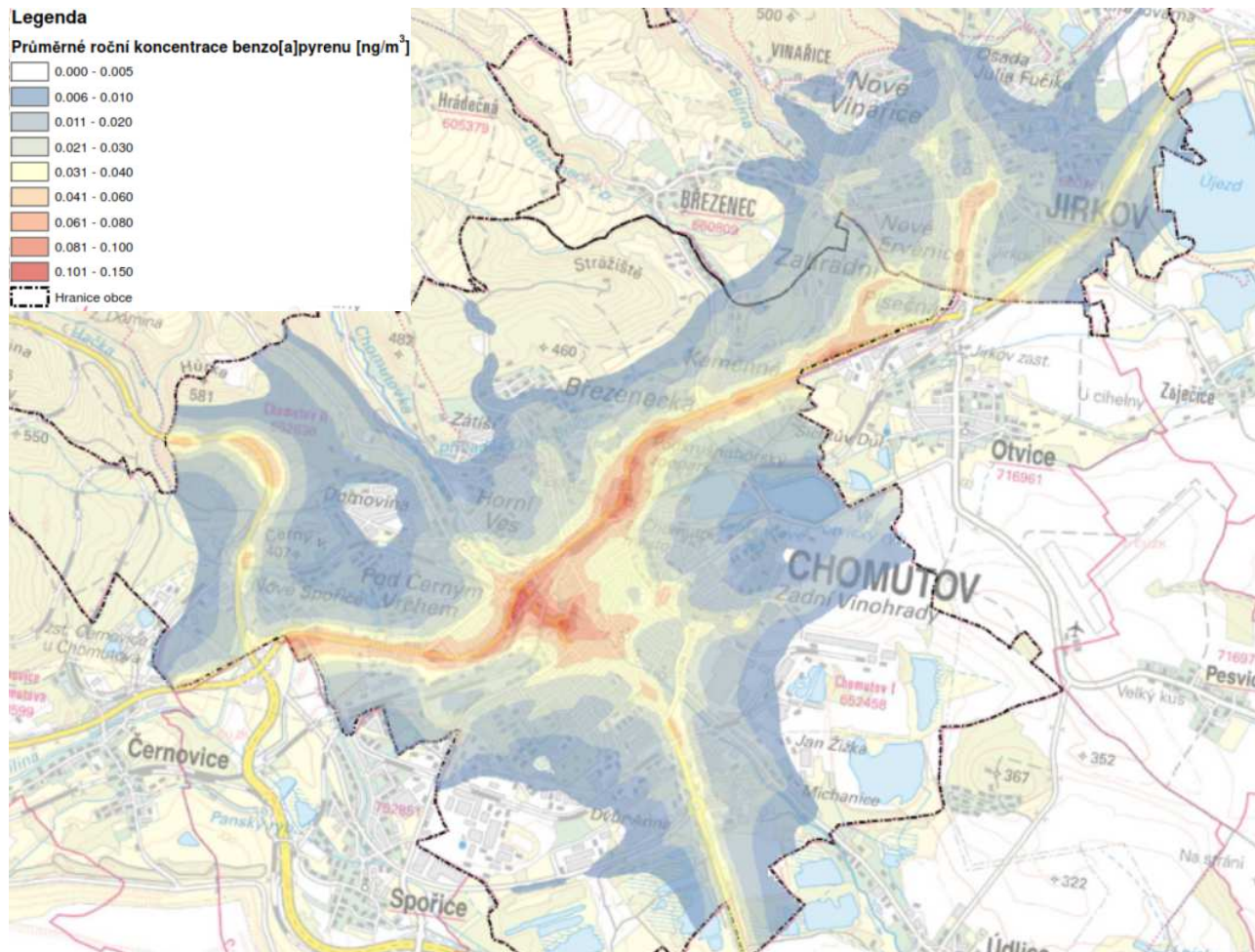
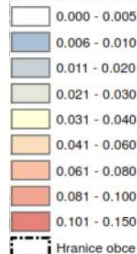


Rozdíl průměrných ročních koncentrací dokládá ve výše uvedených lokalitách snížení koncentrace PM_{2,5} (vyjma komunikace I/7) dále pak plošné snížení koncentrace v centrální části města Chomutova. Naopak ke zvýšení znečišťující látky dochází v prostoru nově navrhovaných dopravních staveb dle ÚP.

Benzo[a]pyren

Legenda

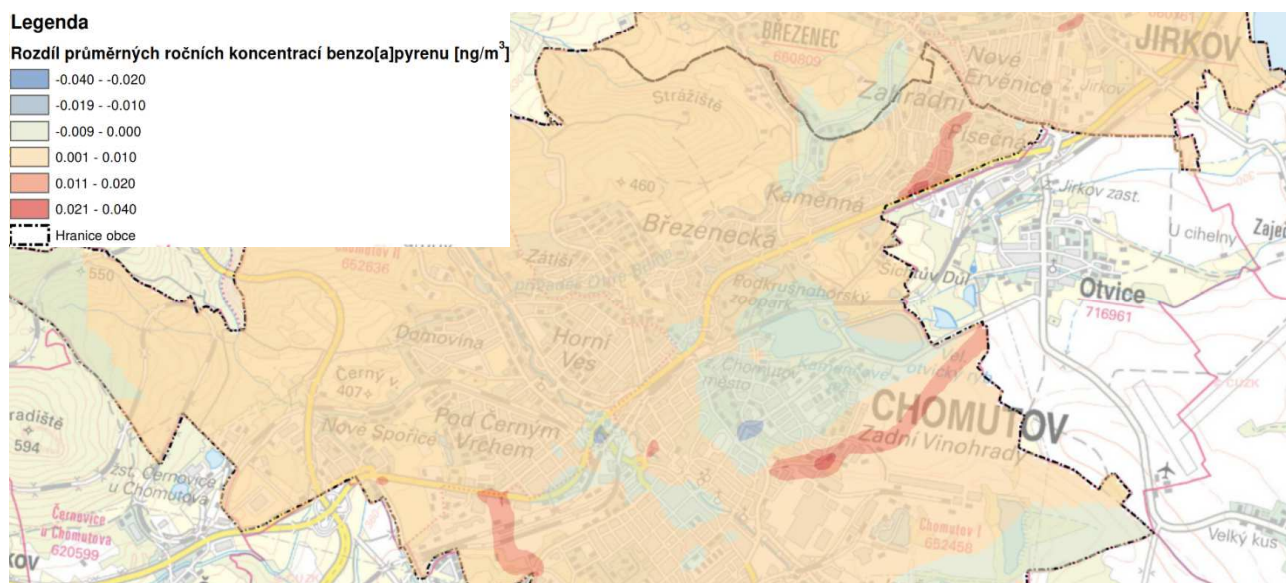
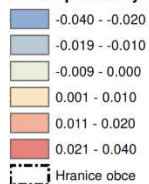
Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu [ng/m³]



Obrázek 125: Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu vlivem dopravy, rok 2030 (podrobněji v příloze)

Legenda

Rozdíl průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu [ng/m³]



Obrázek 126: Rozdíl průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)

K největším koncentracím benzo[a]pyrenu podle modelového výpočtu dochází v prostoru mimoúrovňové křižovatky I/13 – Lipská, k významným koncentracím dochází pak v prostoru mimoúrovňové křižovatky I/13 – Moravská – Březenecká.

Rozdíl průměrných ročních koncentrací dokládá snížení koncentrace benzo[a]pyrenu v prostoru mimoúrovňové křižovatky I/13 – Lipská a Mostecká-Přemyslova.

Naopak ke zvýšení znečišťující látky dochází v prostoru mimoúrovňové křižovatky I/13 – Písečná a v prostoru nově navrhovaných dopravních staveb dle ÚP. Obecné zvýšení koncentrace znečišťující látky na celém řešeném území je způsobena předpokládaným nárůstem automobilizace.

11.2 ORIENTAČNÍ POSOUZENÍ HLUKU ZE SILNIČNÍ DOPRAVY

Evropská úřadovna Světové zdravotnické organizace považuje snížení hlučnosti v sídlech za jednu z priorit. V publikaci z roku 2000 se konstatuje, že městský hluk způsobuje vzestup stresových hormonů a že z řady nových evropských výzkumných studií plyne závěr: jestliže střední hodnota dopravního hluku přesáhne v ekvivalentní hladině hodnotu 65 dB ve dne a 55 dB v noci, vzroste u ovlivněných obyvatel riziko infarktu a dalších srdečně cévních poruch o přibližně 20 %.

Pro řešené území měst Chomutova a Jirkova byl orientační výpočet hluku ze silniční dopravy proveden za pomoci dopravního modelu, a to pro výchozí stav roku 2018 (viz. Analytická část) a pro výhledovou dopravní situaci roku 2030, včetně srovnání s rokem 2018. Výpočet pro výhledovou dopravní situaci zohledňuje potenciální změnu mobility, výhledové infrastrukturní záměry a některá dopravně organizační opatření ovlivňující především plynulost dopravy.

Výpočet hlukové zátěže je proveden dle metodiky „Výpočet hluku z automobilové dopravy – aktualizace metodiky Manuál 2018“. Výsledné hodnoty hluku v následujících obrázcích a přílohách odpovídají základní ekvivalentní hladině akustického tlaku (dB; dále jen hluk) ve vzdálenosti 7,5 m od osy komunikace, pro denní období od 6:00 do 22:00 hodin.

Výchozí předpoklady výpočtu jsou následující:

- rychlost dopravního proudu byla odvozena z modelu dopravy při využití kapacitně závislého zatěžování
- podíl nákladní dopravy a hromadné dopravy byl odvozen z dostupných dat a dopravních průzkumů na křižovatkách a kordonu města s rozdělením podle jednotlivých kategorií vozidel (OA, LNA, TNA, BUS)
- zohledněny byly navržené trasy nákladní dopravy a jednotlivá omezení
- hluk byl odvozen pro komunikace spadající do ZAKOS
- nezohledněn byl druh a kvalita krytu vozovky, podélný sklon nivelety komunikace a šířka pozemní komunikace.

MAXIMÁLNÍ PŘÍPUSTNÉ HODNOTY HLUKU ZE SILNIČNÍ DOPRAVY

Stanovení nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny hluku vychází ze základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB a korekcí přihlížejících k místním podmínkám a době.

Korekce pro výpočet hodnot hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru jsou podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, pro základní hladinu následující.

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20



Tabulka 47: Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.
- 4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají. Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB.

Hodnoty hluku působeného dopravou na pozemních komunikacích pro použití další korekce + 5 dB podle § 12 odst. 6 věty třetí:

Pozemní komunikace	Doba dne	$L_{Aeq,T}$ [dB]
Dálnice, silnice I. a II.tř., místní komunikace I. a II.tř.	Denní	65
	Noční	55
Silnice III. tř, místní komunikace III.tř. a účelové komunikace	Denní	60
	Noční	50

Tabulka 48: Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Nařízení vlády 217/2016 Sb., ze dne 15.6.2016, kterým se mění nařízení vlády číslo 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanovuje hygienické imisní limity hluku a zavádí pojem „stará hluková zátěž“ a její použití. Starou hlukovou zátěží je hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb působený dopravou na pozemních komunikacích nebo drahách, který existoval již před 1. lednem 2001 a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovené k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor stavby. Vzhledem k absenci potřebných dat nebyl pojem staré hlukové zátěže uvažován.

Poznámka 1: Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Poznámka 2: Evropská úřadovna Světové zdravotnické organizace považuje snížení hlučnosti v sídlech za jednu z priorit. V publikaci z roku 2000 se konstatuje, že městský hluk způsobuje vzestup stresových hormonů a že z řady nových evropských výzkumných studií plyne závěr: jestliže střední hodnota dopravního hluku přesáhne v ekvivalentní hladině hodnotu 65 dB ve dne a 55 dB v noci, vzroste u ovlivněných obyvatel riziko infarktu a dalších srdečně cévních poruch o přibližně 20 %.

11.2.1 Výsledky modelování

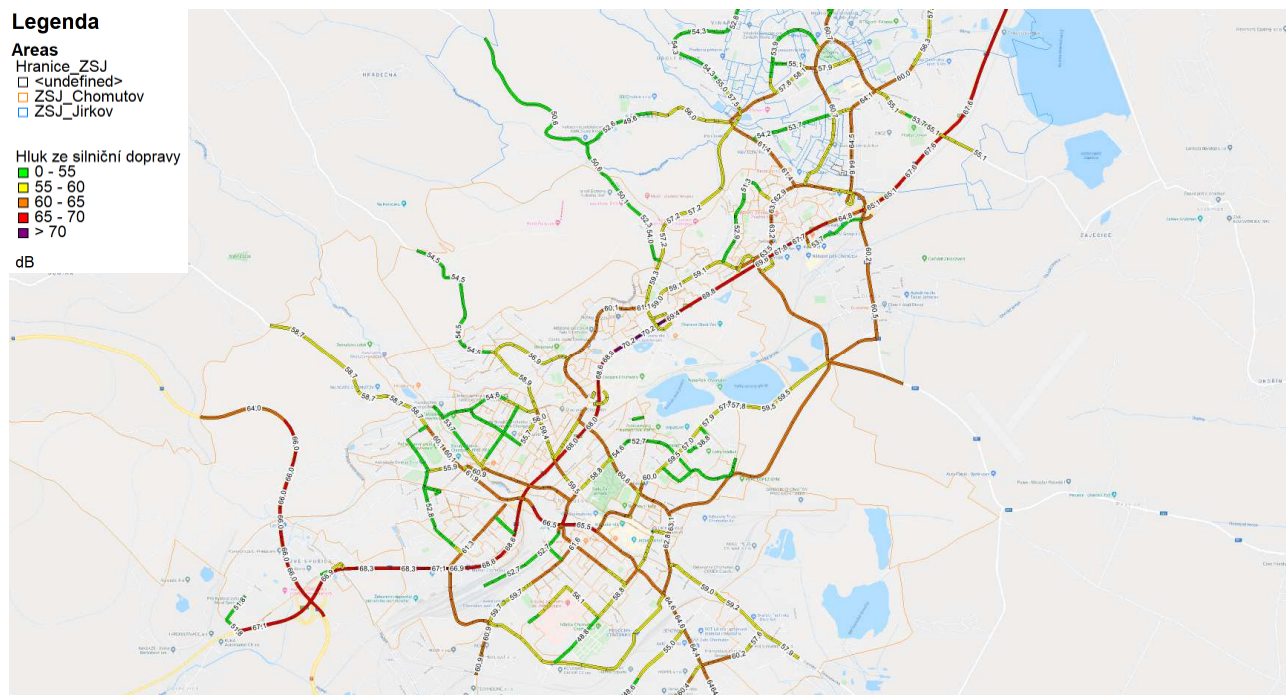
Jedná se o hluk z automobilové dopravy a zjištěné hodnoty nelze přímo porovnávat s limity na vybraných typech chráněných venkovních prostor, nicméně výrazné překročení hodnot limitů pro danou lokalitu indikuje možný problém. Podle míry překročení je pak doporučeno zpracování podrobnější hlukové studie, která bude moci objasnit do jaké míry je ovlivněno pohodlí obyvatel (v případě nemocnic také pacientů) žijících v blízkosti dané komunikace.

Při modelování hluku nebyl brány v potaz následující charakteristiky komunikací:

- druh a kvalita krytu vozovky
- podélný sklon nivelety komunikace
- šířka pozemní komunikace.

Přes výše uvedené chybějící parametry je modelový výpočet použitelný a užitečný zejména pro hodnocení návrhu z hlediska hlukového zatížení dopravou, využito bude především srovnávacích/rozdílových ekvivalentních hladin akustického tlaku z dopravy pro současný (viz. Analytická část) a výhledový stav.

HLUK Z DOPRAVY PRO ROK 2030 A SROVNÁNÍ S ROKEM 2018

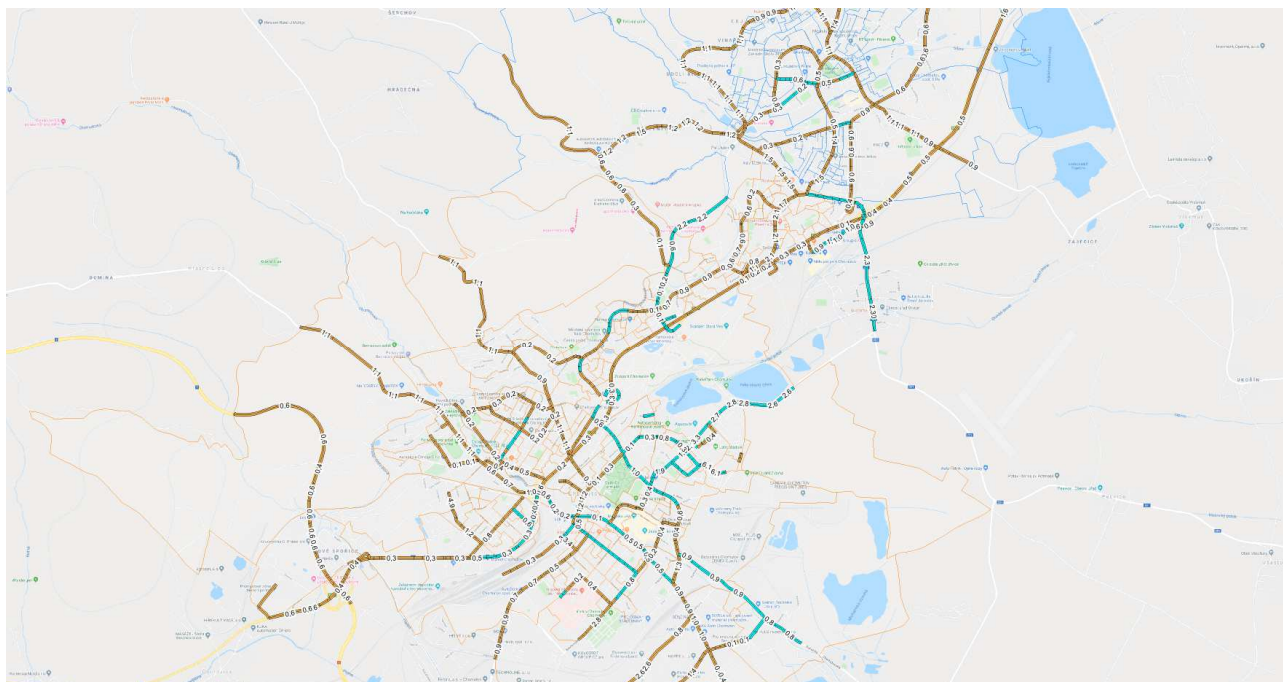


Obrázek 127: Ekvivalentní hladina akustického tlaku z dopravy pro denní dobu [dB], stav roku 2030 (podrobněji v příloze)

Zjištěné hodnoty hluku v následujících lokalitách, které je kvůli vyšším hladinám akustického tlaku (viz výše maximální hodnoty) vhodné zařadit do podrobnější hlukové studie:

- nejvyšších hodnot hluku je obecně dosahováno na průtahu silnice I/13, kdy se hluk na některých jeho úsecích pohybuje až okolo 69 dB – na úrovni ulice Kyjická okolo 70 dB
- hodnot nad 65 dB je dosaženo v úseku mezi MÚK I/13 - ul. Farského a dále na silnici I/7

Pro následující srovnávací kartogram platí, že zobrazená barva náleží té variantě (rok 2018 vs 2030), která má pro danou komunikaci při srovnání větší hodnotu hluku a současně platí, že uvedené hodnoty značí rozdíl hladin hluku. Srovnání mohlo být provedeno pouze na komunikacích, pro které je v rámci dopravního modelu k dispozici stav dopravy jak v roce 2018, tak i v roce 2030, což znamená, že zde chybí úseky nově navržených dopravních staveb pro rok 2030.



Obrázek 128: Rozdíl ekvivalentní hl. akustického tlaku z dopravy, denní doba [dB], rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)

K významnějšímu snížení hluku (o více než 1 dB) oproti roku 2018 dochází:

- komunikace Mostecká (2-3 dB),
- II/251, Březový vrch (cca 2dB)

K významnějšímu zvýšení hluku (o více než 1 dB) oproti roku 2018 dochází:

- Písečná (cca 2 dB)
- Pod Břízami, III/00733 (cca 1,5 dB)
- sběrná komunikace Vinařic, III/25114, III/2521, III/2525, III/2528 III/25220 (cca 1 dB)

11.2.2 Opatření na omezení hluku

Možná opatření na omezení hluku lze obecně rozdělit do tří základních skupin – omezení zdroje, vložení překážky k šíření a opatření na chráněném objektu. V tomto zjednodušeném přístupu se pojednává jen o omezení zdrojů z dopravy. Do této skupiny patří systémové změny, které pozitivně ovlivňují dopravní režim jako např. dopravní zklidňování, podpora veřejné hromadné dopravy a cyklistické dopravy, opatření na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy a další.

Dalšími opatřeními je zvyšování kvality vozového parku. Jedná se o dlouhodobý proces, kdy postupně dochází ke zlepšení technických parametrů vozidel a k poklesu měrných emisí zplodin a hluku a do popředí se dostanou aspekty "prostorové" – zábor území pro dopravní plochy a "dělící" efekt dopravy v území. V tomto segmentu se pro výhledové období očekávají výrazné změny ve zlepšení situace z titulu dynamického rozvoje tzv. čisté mobility.

Samostatnou kapitolou je využívání tlumivých typů vozovkových krytů. Jedná se princip "drenážních" živičných směsí, v nichž chybí asfaltová výplň mezer. Směs tvoří pórovitou konstrukci, v níž se jednotlivá zrna navzájem o sebe opírají a jsou spojena speciálními modifikovanými asfalty. Pórovitost živičné vrstvy přispívá k pohlcení části hlukové energie. Podle zahraničních zkušeností vykazují tyto typy živičných krytů při rychlostech okolo 50 km/hod. útlum 2-3 dB(A).

11.3 ČISTÁ MOBILITA, NÍZKO EMISNÍ ZÓNY

Národní akční plán čisté mobility (dále jen NAP CM) pro období 2015-2018 s výhledem do roku 2030 vychází z požadavku směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na přijetí příslušného vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu alternativních paliv v odvětví dopravy a příslušné infrastruktury.

NAP CM se zabývá elektromobilitou, CNG, LNG a v omezené míře rovněž vodíkovou technologií (resp. technologií palivových článků).

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

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

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

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

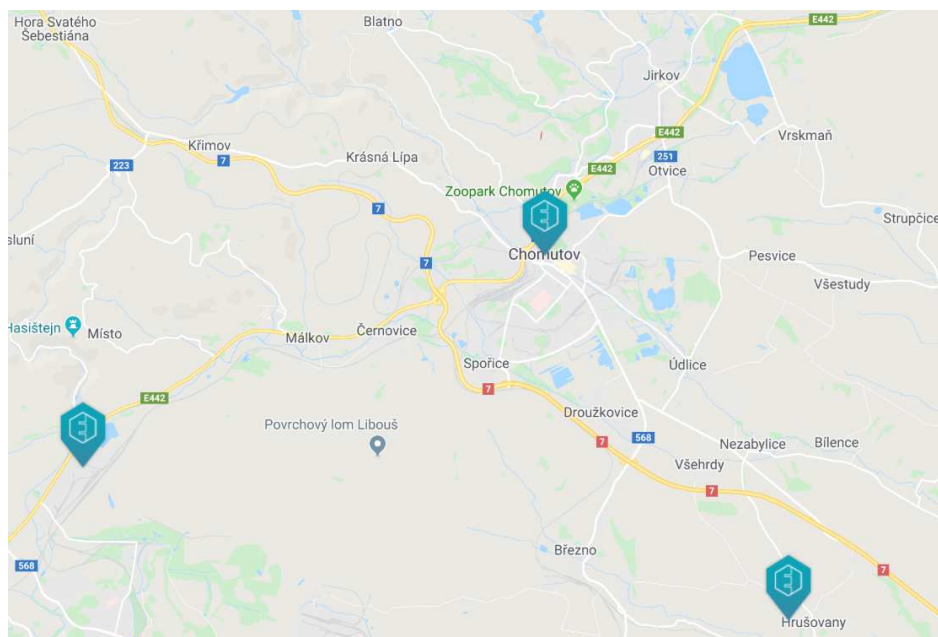
Stav využití elektromobility a pohonu na CNG dokumentují následující obrázky. V případě dobíjecích stanic se do roku 2020 předpokládá dobudování 1300 dobíjecích bodů, v zájmovém území se bude pravděpodobně jednat o dobíjecí body v lokalitě silnic I/7 (D7) a I/13. Dále se předpokládají dobíjecí body ve velkých nákupních centrech, koncepce řešení infrastruktury v lokalitách bydlení není zatím dořešena. Právě tento segment představuje významný potenciál samosprávných orgánů v podpoře čisté mobility.

V současné době existuje v zájmovém území měst Chomutov a Jirkov jeden dobíjecí bod, v ulici Zborovská, před Magistrátem města Chomutov, další nabíjecí stanice je k dispozici v prostoru nákupního centra Globus. Připravují se také dobíjecí body v ČSPH ul. Spořická a na průtahu silnice I/13. Nejbližšími dalšími jsou elektrárna Prunéřov, Hrušovany a autodrom v Mostě.

Obrázek 27 Vymezení lokalit páteří sítě dobíjecích stanic



Obrázek 129: Vymezení lokalit páteří sítě dobíjecích stanic /zdroj: Národní akční plán čisté mobility

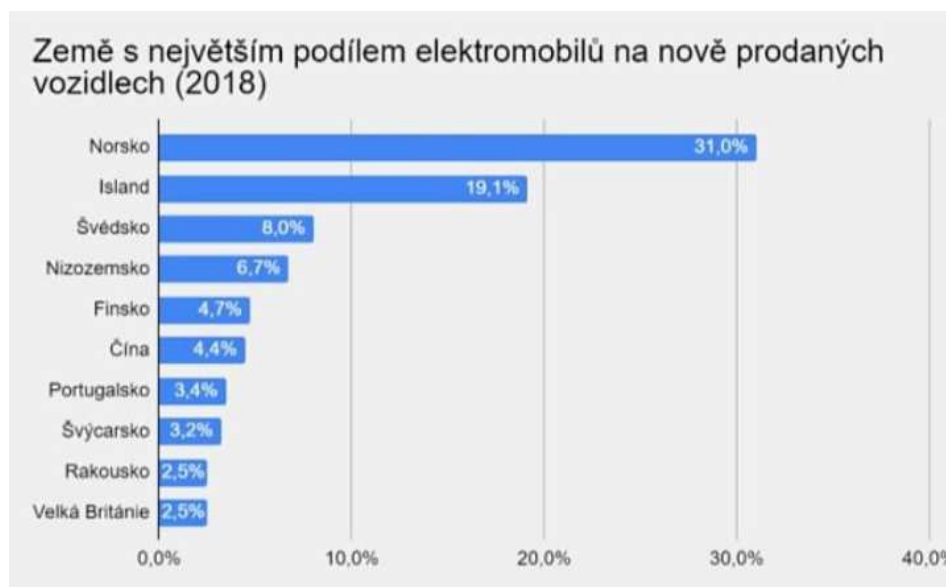


Obrázek 130: Současný stav dobíjecích stanic v širším zájmovém území/zdroj: EVMAPA

Z pohledu měst Chomutov a Jirkov doporučujeme pokračovat ve výhledové orientaci v uplatňování a širší podpory elektromobility. Jedná se např. o další rozvoj čisté mobility v rámci MHD provozováním trolejbusové, případně hybridní dopravy na území obou měst, budování nebo pobídky k rozvoji potřebné infrastruktury zejména v lokalitách hromadného bydlení. Upozorňujeme, že při rozvoji infrastruktury je rovněž vhodné zapracovat příslušný obsah směrnice EU 2018/844, zejména článek 8 – Technické systémy budov, elektromobilita a ukazatel připravenosti budov pro chytrá řešení.

Dalšími konkrétními opatřeními mohou být vyhrazená parkovací a odstavná stání, případně i osvobozená od zpoplatnění, což úzce souvisí s řešením dopravy v klidu.

Pro srovnání uvádíme země s nejvyšším podílem prodaných elektromobilů za rok 2018, v případě České republiky se jedná o podíl méně než 0,3 % (Zdroje: www.elektrina.cz, článek z 5.10.2019, CDV v.v.i).

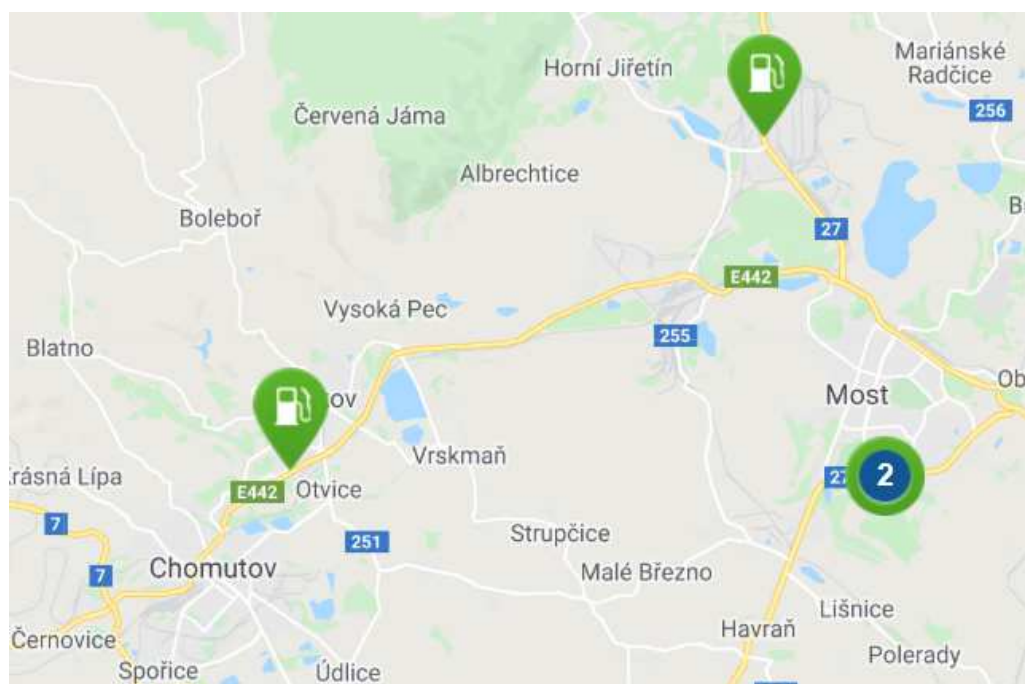


U pohonu na CNG se předpokládá do roku 2025 dobudování plnicích stanic na území ČR do celkového počtu 300 (včetně neveřejných). V současné době je na řešeném území měst Chomutov a Jirkov jedna plnicí stanice v areálu DPCHJ, u obchodní zóny Otvice. Nejbližší další jsou situovány v Litvínově, části Záluží a ve městě Most. Ve městech Chomutov a Jirkov se čistá mobilita v tomto segmentu v současné době aplikuje a rozvíjí

především v oblasti městské hromadné dopravy, kdy provoz autobusové dopravy je založen na pohonu CNG, s cílem jeho dalšího rozšiřování.



Obrázek 131: Plnicí stanice CNG – cílový stav /zdroj: Národní akční plán čisté mobility



Obrázek 132: Současný stav CNG stanic v širším území /zdroj: CNG4you

NÍZKO EMISNÍ ZÓNY

Nízkoemisní zóny (NEZ) jsou oblasti obce, do kterých mají omezen vjezd vybrané emisní kategorie silničních vozidel. Vyhlášení NEZ přispívá ke snížení znečištění ovzduší v lokalitách, kde jsou lidé škodlivinami v ovzduší pocházejícími z dopravy nejvíce ohroženi a kde je nutné o to důrazněji zlepšovat celkovou kvalitu života.

Podmínky pro zavedení NEZ stanovuje zákon o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb., v platném znění (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“). NEZ lze vyhlášovat na území obce nebo její části. Nízkoemisní zóny lze vyhlášovat ve zvláště chráněných územích, lázeňských místech a v území, kde došlo k překročení některého z imisních limitů. Současně platí, že musí existovat objízdná trasa vedoucí po komunikaci stejné nebo vyšší třídy, která se nachází mimo NEZ a zároveň nevede přes zastavěné území této nebo sousední obce. Pokud je splněna tato podmínka, může rada obce vyhlásit na svém území formou opatření obecné povahy tzv. nízkoemisní zónu. V opatření obecné povahy je pak specifikováno, které kategorie silničních vozidel mají omezen vjezd do NEZ, která silniční vozidla mají případně udělenou výjimku z tohoto omezení, či zda může dojít ke zpřísnění režimu



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

Podle § 5, odstavec 2)

(2) Posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění se provádí pro území vymezené pro účely posuzování a řízení kvality ovzduší (dále jen „zóna“) a pro zónu, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250000 (dále jen „aglomerace“). Seznam zón a aglomerací je uveden v příloze č. 3 k tomuto zákonu.

Příloha č. 3 k zákonu č. 201/2012 Sb.

Seznam zón a aglomerací

Zóna/Agglomerace	Kód zóny/aglomerace ^{*)}
Agglomerace Praha	CZ01
Zóna Střední Čechy	CZ02
Zóna Jihozápad	CZ03
Zóna Severozápad	CZ04
Zóna Severovýchod	CZ05
Zóna Jihovýchod	CZ06Z
Agglomerace Brno	CZ06A ^{**)}
Zóna Střední Morava	CZ07
Zóna Moravskoslezsko	CZ08Z
Agglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek	CZ08A ^{***)}

Tabulka 49: Seznam zón a aglomerací dle zákona o ochraně ovzduší

Na dalších řádcích jsou uvedeny nejvyšší průměry ročních průměrných koncentrací znečišťujících látek benzen, PM_{2,5}, PM₁₀ a NO₂ v letech 2014-2018 pro území měst Chomutov a Jirkov a imisní limity, které stanovuje příloha č. 1 zákona.

Situace pro tyto vybrané látky jsou následující:

▪ benzen; průměr za 1 kalendářní rok	stav	1,1 µg/m ³	limit	5 µg/m ³
▪ částice PM _{2,5} ; průměr za 1 kalendářní rok		18,6 µg/m ³		25 µg/m ³
▪ částice PM ₁₀ ; průměr za 1 kalendářní rok		25,5 µg/m ³		40 µg/m ³
▪ oxid dusičitý; průměr za 1 kalendářní rok		18,9 µg/m ³		40 µg/m ³ .

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

Další nezbytné podmínky a kroky pro zavedení NEZ:

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

V zahraničí se obvykle NEZ zřizují ve městech nad 100 tis. obyvatel, nicméně např. v Dánsku jsou NEZ zavedeny i ve městech nad 14 tis. obyvatel, jedná se však o zóny s omezením nákladních vozidel a autobusů nad 3,5 tuny.

S ohledem na dopravně urbanistické uspořádání řešeného území měst Chomutov a Jirkov, na rozsah a dopravní obsluhu centra měst, včetně navazujícího území, na navrhované záměry v rozvoji dopravní

infrastruktury a organizování automobilové dopravy, včetně nákladní a na přestavbu nebo úpravy řešení dopravy v klidu v obou městech se domníváme, že zavedení NEZ není opodstatněné a nebude pro žádné z měst přínosné. Naopak přínosem může být synergie opatření jako např. převedení nákladní dopravy na realizované nebo připravované objízdné trasy, homogenizace průtahu silnice I/13, další ekologizace MHD, řešení dopravy v klidu s větší orientací na rezidentní parkování a systém záchytných parkovišť, včetně navádění vozidel v případě města Chomutov nebo možné zklidnění dopravy a náměstí 1. máje v centru města Chomutov.



12. NÁVRH A SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ, IMPLEMENTACE A PROCESNÍ ŘÍZENÍ

Indikátory slouží pro kvantifikované sledování plnění strategických cílů a opatření. Návrhová část obsahuje indikátory výsledku a účinku a indikátory vstupu a výstupu. Vstupní indikátory, resp. finanční objemy jsou stanoveny pro jednotlivá opatření v návrhové části v rámci dílčích akčních plánů. Každý indikátor má stanovenou jednotku, výchozí stav, očekávaný vývoj, případně očekávanou hodnotu a způsob měření. Indikátory byly zvoleny tak, aby jejich výchozí hodnota byla stanovena na základě analytické části dokumentace. Důležité je, aby součástí komplexního hodnocení bylo také hodnocení strategie vývoje. Výchozí stav je hodnota roku 2018/2019, pro rok 2030 je uveden pouze očekávaný vývoj. Akční plány do roku 2023 doporučujeme vyhodnocovat pouze na základě věcného plnění.

INDIKÁTORY VÝSLEDKU A ÚČINKU

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

Tabulka 50: Návrh indikátorů výsledku a účinku a způsoby měření

INDIKÁTORY VSTUPU A VÝSTUPU

Indikátor	Jednotka	Výchozí stav	Očekávaný vývoj do roku 2030	Způsob měření
Mobilita, dostupnost a účinnost přepravy				
Počet km nových úseků tras, cyklostezek, cyklistických pruhů	km nových úseků tras, cyklostezek, cyklistických pruhů za rok		Zvýšení	Pasport MK, GIS, projekty
Počet odstraněných bariér pěší a cyklistické dopravy	Počet nových přechodů pro chodce, míst pro přecházení a cyklistických přejezdů za rok		Zvýšení	Veřejný mapový zdroj informací, projekty, GIS
Počet bezbariérových a inteligentních zastávek	Počet zastávek MHD/VHD bezbariérových a inteligentních s informacemi pro cestující za rok		Zvýšení	Inventarizace DPCHJ
Plocha bydlení a výroby dle ÚP bez obsluhy MHD/VHD	km ² ploch bydlení a plánovaných ploch bydlení bez obsluhy ze zastávky MHD do 400m		Snížení	Průběžně (ÚP)
Počet parkovacích stání vyhrazených pro carsharing	Počet vyhrazených parkovacích stání		Zvýšení	Pasport MK, GIS, veřejná mapová databáze
Dopravní bezpečnost, kvalita života				
Plocha zón 30 nebo obytných ulic	km ² /km komunikací s dopravním zklidněním		Zvýšení	Pasport MK, GIS, veřejná mapová databáze
Počet nebezpečných přechodů a míst pro přecházení	Počet přechodů a míst pro přecházení na silnicích a vybraných MK		Snížení	Pasport MK, GIS, veřejná mapová databáze
Délka nových chodníků	Délka km vystavěných nových chodníků, včetně podílu na celkové délce		Zvýšení	Pasport MK, GIS, veřejná mapová databáze
Semináře k nehodovým lokalitám a příčinám nehod se zraněním	Počet seminářů za rok k lokalitám s nehodovostí a zraněním k prevenci			Zpráva BESIP a MP
Image města, propagace				
Aktualizovaný plán investičních akcí (zásobník)	Počet dokumentů veřejně dostupných na webu města aktualizovaných k 31.12.			Web, tisk, síť
Počet nezveřejněných dokumentací komunikačních staveb	Počet nezveřejněných a pořízených dokumentací v kalendářním roce			Web, tisk, síť
Počet článků o dopravní strategii města	Počet článků vydaných za rok		Zvýšení	Tisk
Propagace užívání udržitelné dopravy	Alokované prostředky města v Kč		Zvýšení	Rozpočet města
Propagace dopravně turistického potenciálu města	Alokované prostředky města v Kč		Zvýšení	Rozpočet města
Finanční výdaje na obnovu a rozvoj komunikací	Alokované finanční výdaje na obnovu a rozvoj komunikací pro chodce a cyklisty za rok			Rozpočet města

Tabulka 51: Návrh indikátorů výstupu a vstupu a způsoby měření

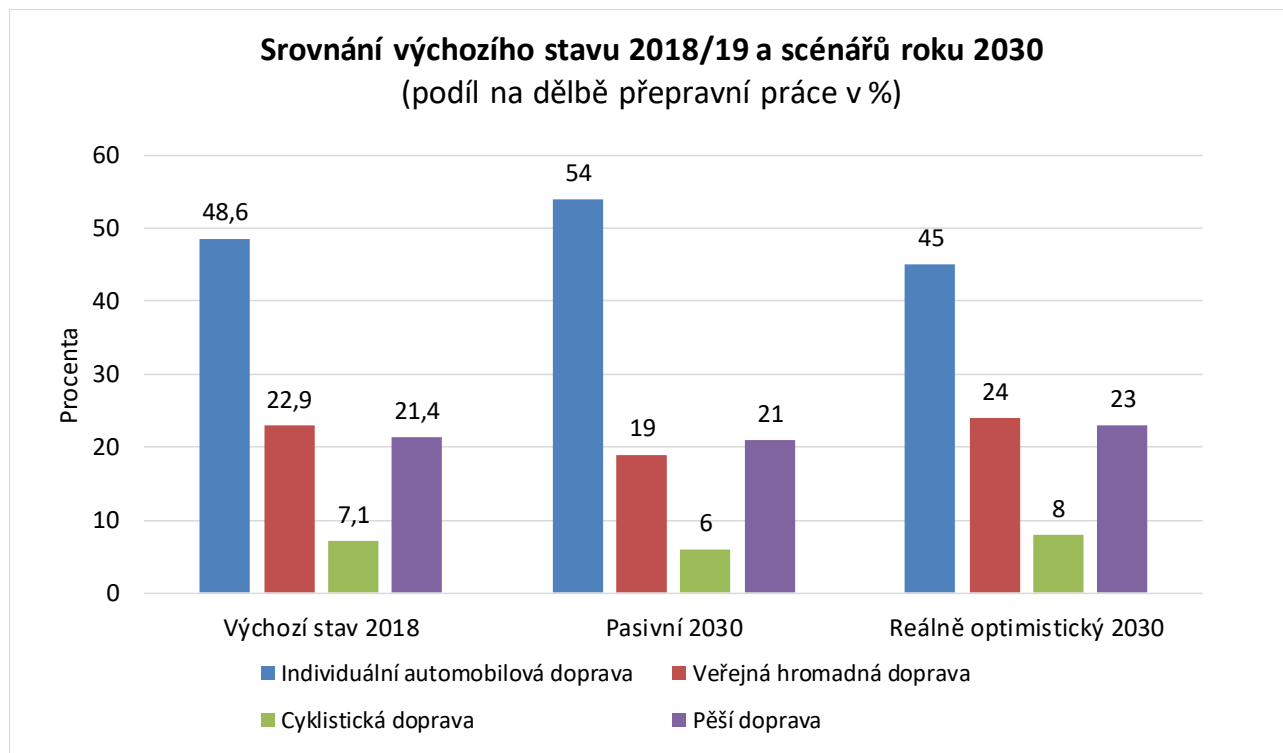
Poznámka: Kapitola je dopracována!



13. NÁVRH AKČNÍHO PLÁNU

Akční plán je koordinovaným návrhem optimálních úprav jednotlivých dopravních systémů a dopravní soustavy města jako celku s harmonogramem úprav, opatření a staveb, včetně stavu přípravy a odhadu nákladů rozpočtu. V dokumentaci je v příslušné kapitole stanoven systém zajištění monitorování (stanovení indikátorů) a evaluace.

Akční plán představuje soubor opatření jako projektová příprava, výstavba nebo výhledový záměr pro období krátkodobého plánování do roku 2023. Seznam obsahuje přednostní záměry plynoucí z této dokumentace a stavby a projekty připravované městy Chomutov a Jirkov.



Graf 29: Srovnání dělby přepravní práce výchozího stavu roku 2018/2019 a navržených scénářů vývoje

Rozdělení cest podle druhu dopravy		
Dělba přepravní práce		
Druh dopravy	Počet cest	Podíl v %
Pěšky	1273	20,5
Jízdní kolo/koloběžka	418	6,7
Motocykl	266	4,3
MHD	792	12,7
Vlak	241	3,9
Autobus (linkový)	333	5,4
Osobní vozidlo, řidič	1998	32,1
Osobní vozidlo, spolujezdec	895	14,4
Celkem	6216	100,0

Tabulka 52: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, rozdělení cest podle druhu dopravy

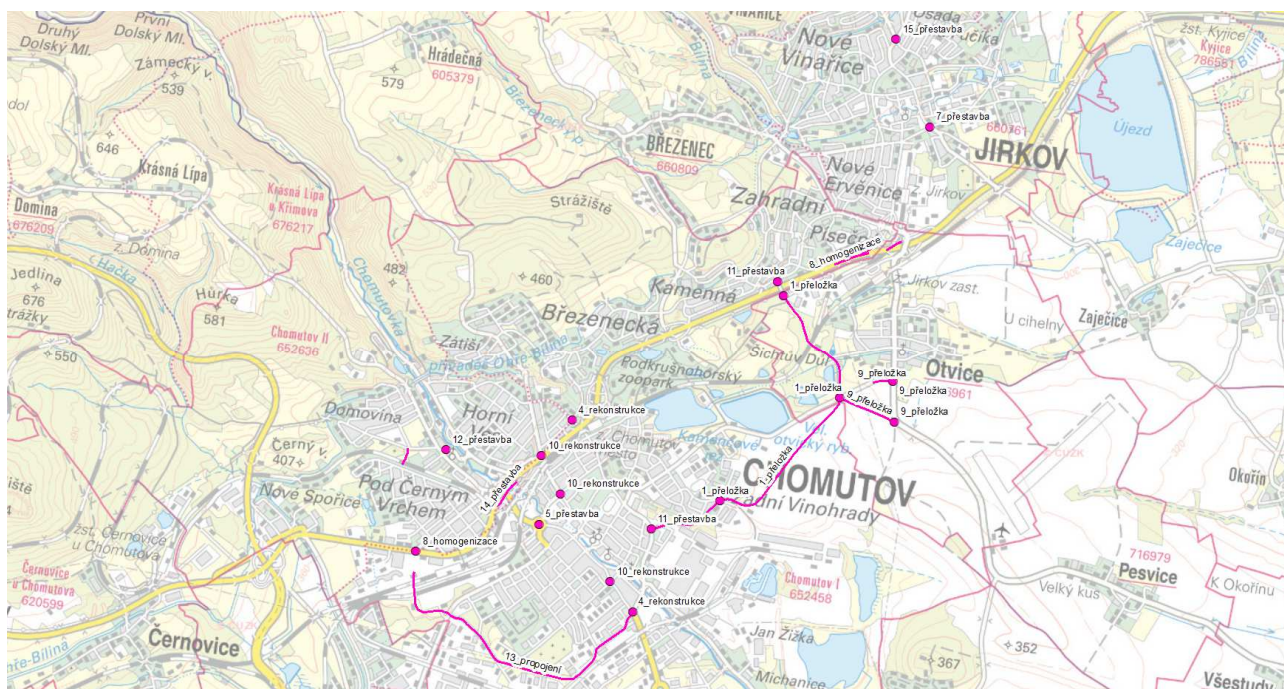
Důležité upozornění: Ze základních výsledků průzkumu dopravního chování bylo vyzorováno, že výběrový vzorek vykazuje nižší průměrný věk, než je skutečná demografická situace v řešeném území, kdy průměrný věk obyvatel se pohybuje mezi 39,9-42,2 let. Potvrdilo se, že v případě využívání osobního vozidla byly objemy vyšší, naopak nižší byly u veřejné hromadné dopravy a pěší dopravy než skutečnost. Z tohoto důvodu

byly podíly jednotlivých dopravních systémů mírně upraveny na uvedené hodnoty, které se týkají výchozího stavu roku 2018.

13.1 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE

Položka	Název akce	Fáze rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Odhad ceny v mil. Kč	Zodpovědnost
Město Chomutov					
1	Přeložka silnice III/00732 (Nová komunikace u města Chomutova)	v realizaci	v realizaci	577	Ústecký kraj / město Chomutov
2	Homogenizace, zvýšení bezpečnosti a výkonnosti průtahu silnice I/13; studie	studie	2020	2	ŘSD ČR
3	Propojení silnice I/13 a III/2256 (VMO-úsek pod tratí); studie	studie	2020	2	město Chomutov
4	Rekonstrukce SSZ na křižovatkách, I. etapa; Moravská-Cihlářská, Pražská-Křivá	záměr	2021	10	město Chomutov
5	Přestavba křižovatky Palackého-Lipská-Zborovská-Školní; bezpečnost, územní rozvoj	záměr	2022	5	město Chomutov
6	Komunikační propojení ulic E. Krásnohorské a Krušnohorská, včetně přejezdu	záměr	2022	5	město Chomutov
Město Jirkov					
7	Přestavba křižovatky Palackého-Zaječická; bezpečnost, výkonnost (SSZ)	záměr	2021	5	město Jirkov

Tabulka 53: Návrh opatření akčního plánu na komunikacích IAD na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023



Obrázek 133: Akční plán, přehled opatření týkající se rozvoje IAD měst Chomutov a Jirkov

AD 1) PŘELOŽKA SILNICE III/00732 (NOVÁ KOMUNIKACE U MĚSTA CHOMUTOVA)

V současné době stavba v realizaci, která zahrnuje nové komunikační úseky na území města Chomutova a obce Otvice. Přeložka nahrazuje stávající trasu v ulici Mostecká, která prochází v převážné míře zastavěným a rekreačním územím, převažující průjezdná doprava zahrnuje zhruba 3,9 % dopravy nákladní, včetně autobusů. Nová trasa propojuje křižovatku Vinohradská-Alfonse Muchy s křižovatkou Písečná-SZ rampa I/13 mimo zastavěná území. Značným rizikem je absence doprovodných staveb D1 a D2 na území obce Otvice, zejména přeložka silnice II/251. Díky nekompletnímu komunikačnímu skeletu pravděpodobně nedojde k očekávanému snížení dopravního zatížení v obci Otvice. V trase přeložky silnice III/00732 předpokládáme



výhledové dopravní zatížení roku 2030 v rozmezí 4,8-7,2 tisíc vozidel/24 hodin. Při neexistenci záměrů obce Otvice intenzita dopravy v obci Otvice dosahuje zhruba 7,6 tisíc vozidel/24 hodin. Z uvedeného je zřejmé, že dopravní záměry dle ÚP Otvice (VPS D1, D2; bod 9 uvedených opatření) by měly být realizovány v co nejkratším možném období. Výhledově rovněž doporučujeme sledovat přestavbu křižovatek, bod 11 uvedených opatření.

AD 2) HOMOGENIZACE, ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A VÝKONNOSTI PRŮTAHU SILNICE I/13; STUDIE

Předmětem opatření je **studijní řešení** rozhodujících rizik průtahu silnice I/13 (E 442), která znehodnocují kvalitu provozu a zvyšují pravděpodobnost vzniku dopravních kolizí. Mezi rozhodující rizika patří nedostatečná výkonnost křižovatky Černovická-Kadaňská se stávajícím zatížením kolem 35,2 tisíc vozidel/24 hodin, nehomogenita průtahu v rámci okružní křižovatky I/13, obchodní zóna Otvice a navazujících úseků a zcela nevyhovující připojení ulice Chomutovská a SZ rampy MÚK silnic I/13-II/251. Zmíněná rizika a další omezení v podobě jednopruhových úseku degradují dopravní funkci tzv. Podkrušnohorské magistrály. Na základě modelových analýz se průměrná jízdní rychlost zvyšuje o zhruba 6,8 %, úspora času pak vychází kolem 6,4 %. Pokud by došlo k odstranění uvedených nedostatků, odhadujeme přínos ve společenských nákladech/externalitách nejméně v rozmezí 1,9-2,8 mil. Kč/rok.

AD 3) PROPOJENÍ SILNICE I/13 A III/2256 (VMO-ÚSEK POD TRATÍ); STUDIE

Jedná se o **studijní územně technické a ekonomické prověření** úseku tzv. vnitřní městský okruh (úsek pod tratí), který propojuje průtah silnice I/13, ulice Černovická v lokalitě OC Globus se silnicí III/2256, ulice Spořická do stávající stykové křižovatky. Vnitřní městský okruh předpokládá další pokračování komunikace směrem do ulic Beethovenova, Na Moráni a Dolní, s možným propojením do ulice Edisonova. Na základě dopravního modelu odhadujeme výhledové zatížení v roce 2030 kolem 6,4 tisíc vozidel/24 hodin, přičemž převažují dopravní vazby do oblasti OC Globus. Opatření v podobě studie je vyvolána zejména technicky a finančně náročným úsekem VMO.

AD 4) REKONSTRUKCE SSZ NA KŘIŽOVATKÁCH, I. ETAPA; MORAVSKÁ-CIHLÁŘSKÁ, PRAŽSKÁ-KŘIVÁ

V rámci modernizace systému řízení dopravy a zvýšení kvality MHD se předpokládá přestavba křižovatek Moravská-Cihlářská a Pražská-Křivá. Modernizace SSZ předpokládá uplatnění dynamického řízení dopravy společně s upřednostněním vozidel MHD v dopravním proudu. Doporučujeme vybavení k detekci vozidel jako důležitého zdroje dat k optimalizaci řízení provozu a sledování vývoje dopravy. Součástí dopravního řešení mohou být krátké vyhrazené jízdní pruhy pro vozidla MHD nebo tzv. „světelné závory“ v rámci zastávek MHD. Nezbytným předpokladem je modernizace dispečerského systému řízení MHD, včetně vybavení vozidel potřebnou technologií.

AD 5) PŘESTAVBA KŘIŽOVATKY PALACKÉHO-LIPSKÁ-ZBOROVSKÁ-ŠKOLNÍ; BEZPEČNOST, ÚZEMNÍ ROZVOJ

Záměrem opatření je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, případně reakce na potenciální urbanistický rozvoj v navazujícím území v intencích ÚP. V případě snížení nehodovosti má studijní záměr na přestavbu dvoupruhové okružní křižovatky ve formě spirály opodstatnění. Řešení doporučujeme doplnit o vyhrazené jízdní pruhy pro vozidla MHD v ulicích Palackého a Zborovská. Upozorňujeme, že výhledová intenzita dopravy pro rok 2030 v úrovni 38,9 tisíc vozidel/24 hodin nenabízí, z hlediska kapacity křižovatky, žádný velký prostor pro zmíněný urbanistický rozvoj v území. Z tohoto důvodu jakýkoli rozvojový záměr by měl být doprovázen kapacitní analýzou tohoto uzlu.

AD 6) KOMUNIKAČNÍ PROPOJENÍ ULIC E. KRÁSNOHORSKÉ A KRUŠNOHORSKÁ, VČETNĚ PŘEJEZDU

Komunikační propojení ulic Elišky Krásnohorské a Krušnohorská nabízí lokální doplnění komunikačního skeletu a zlepšení dopravní situace v oblastech Černý Vrch, Pod Černým Vrchem a Domovina. Komunikační lze považovat za „návratovou“ k ulici Kmochova. Předpokládané dopravní zatížení vychází kolem 1,2 tisíc vozidel/24 hodin pro výhledový rok 2030.

AD 7) PŘESTAVBA KŘIŽOVATKY PALACKÉHO-ZAJEČICKÁ; BEZPEČNOST, VÝKONNOST (SSZ)

Dle kapacitních propočtů, v rámci analytické části, předpokládáme, že předmětná křižovatka bude blízko své výkonnosti také ve výhledovém roce 2030. Vzhledem ke stávajícímu dopravnímu uspořádání křižovatky a záměru na výstavbu dopravního terminálu Jirkov v ulici Chomutovská, doporučujeme zvýšit bezpečnost i výkonnost přestavbou na křižovatku řízenou světelným signalizačním zařízením, dalšího zlepšení dopravní situace lze dosáhnout doplněním samostatného jízdního pruhu pro levé odbočení z ulice Palackého do ulice

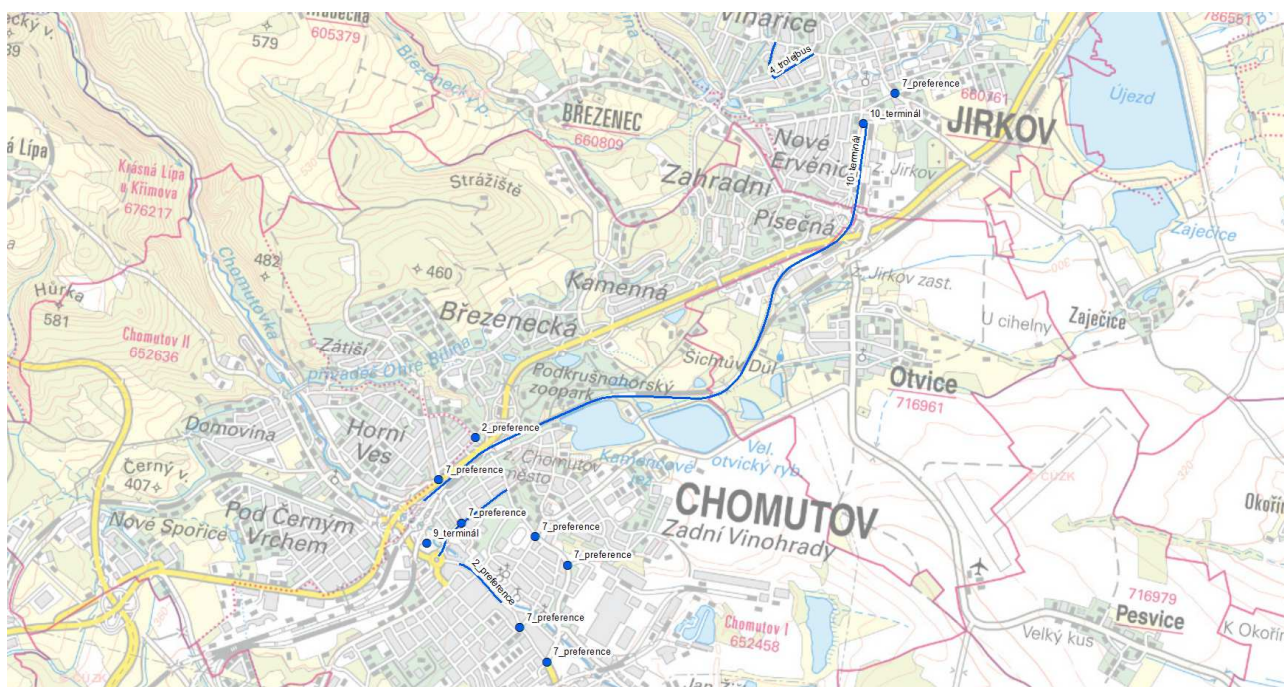
Zaječická. V případě celkové urbanistické přestavby území stávajícího AN Jirkov nelze zcela vyloučit jinou formu řešení křižovatky.



13.2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA, IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

Položka	Název akce	Fáze rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Odhad ceny v mil. Kč	Zodpovědnost
1	Zvýšení kvality nabídky MHD, zvýšení efektivnosti provozu	v přípravě	2020		DPCHJ
2	Preference vozidel MHD v dopravním proudu, 1. etapa	IAD, položka 4	2021		DPCHJ / město Chomutov
3	Budování informačního systému, modernizace odbavovacího systému, koordinace se záměry DÚK	záměr	2021		DPCHJ / DÚK
4	Modernizace/doplnění zastávek MHD, řešení bezbariérových přístupů	průběžně	2020-2023	Pěší doprava, opatření ad 2)	
5	Dopravní terminál Jirkov; studie	záměr	2021	2	SŽ

Tabulka 54: Návrh opatření akčního plánu VHD/MHD na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023



Obrázek 134: Akční plán, přehled opatření týkající se rozvoje VHD/MHD měst Chomutov a Jirkov

AD 1) REKONSTRUKCE SÍŤE LINEK MHD, ZVÝŠENÍ EFEKTIVNOSTI PROVOZU

Rekonstrukce sítě linek MHD v řešeném území představuje změnu organizace provozu podle dokumentace „Optimalizace obsluhy oblasti Chomutovsko veřejnou dopravou“; Ing. František Krτίčka, Dis, 10/2018. Změna obsahuje snížení počtu linek ze současných 22 na 16 linek, přičemž návrh předpokládá zvýšení dopravního výkonu o zhruba 12,8 % v běžném pracovním dni při zachování počtu vypravených vozidel. Dochází tak ke zvýšení četnosti spojů, zejména u trolejbusové dopravy, celkově pak ke zvýšení efektivnosti provozu. Nárůst dopravního výkonu o zhruba 280,7 tis. km/rok představuje zvýšení provozních nákladů nejméně o 1,4 mil. Kč za rok. Opatření je jedno z několika podporujících rozvoj MHD. Podrobněji v kapitole 7.2.1. Doporučujeme, aby součástí opatření byla také revize/doplnění tarifního systému.

AD 2) PREFERENCE VOZIDEL MHD V DOPRAVNÍM PROUDU, 1. ETAPA

Opatření jsou zaměřena na výraznější upřednostnění vozidel MHD na vybraných trasách s využitím telematických prvků, případně i vyhrazených jízdních pruhů. Cílem je snížení časových ztrát z titulu narůstajících front vozidel na komunikační síti a tak udržení jízdní/oběžné doby spojů. V rámci 1. etapy se jedná o trasu v ulicích Pražská a Palackého, kde doporučujeme řešit upřednostnění formou vyhrazeného jízdního pruhu, preferencí v rámci SSZ a okružní křižovatky. Rovněž může být řešena trasa v ulicích Cihlářská, Moravská, kde lze upřednostnění řešit v rámci přestavby SSZ. Ohledně upřednostnění vozidel MHD změnou

přednosti v jízdě nelze pouze hodnotit provoz MHD, je nutné dále analyzovat rozhodující proudy vozidel, rozhledové poměry a další rizika spojená s konfigurací terénu, pěšími trasami atd. Opatření vyžaduje věcnou i časovou harmonizaci s opatření ad) 4 přehledu staveb a opatření IAD. Podrobnosti obsahují kapitoly 6.2 a 7.2.2.

AD 3) BUDOVÁNÍ INFORMAČNÍHO A DISPEČERSKÉHO SYSTÉMU ŘÍZENÍ MHD, KOORDINACE S DÚK

Jedná se o opatření využívající telematické systémy v dopravě, které jsou nezbytné při řešení upřednostnění vozidel MHD nebo informačního systému pro cestující. Řešení této problematiky vyžaduje spolupůsobení aktivního dispečerského řízení provozu MHD, včetně sledování vozidel. Opatření obsahuje budování inteligentních zastávek ve významných přestupních uzlech a důležitých zastávkách. U této problematiky je nezbytná harmonizace s řešením v rámci DÚK, podrobnosti obsahuje kapitola 7.2.3.

AD 4) ROZVOJ EKOLOGICKÉ DOPRAVY, 1. ETAPA, VÝSTAVBA TRATĚ/HYBRIDNÍ VOZIDLA

Rozvoj ekologické dopravy na území měst Chomutov a Jirkov navazuje na existující trolejbusový provoz v podobě výstavby trolejbusových tratí v ulici Zborovská v Chomutově a v ulicích Studentská, Žižkova v Jirkově o celkové délce cca 1,5 km. Opatření umožňuje zlepšit dopravní obsluhu území trolejbusovou dopravou v oblasti širšího centra města Chomutov a v lokalitě Vinařice v Jirkově. Uvedené úseky lze řešit rozvojem provozu hybridních/parciálních trolejbusů (vozidla vybavena baterií) s provázaností se stávající trolejbusovou sítí. Upozorňujeme, že využíváním parciálních vozidel musí být doprovázeno energetickým propočtem a zajištěním. Podrobnosti jsou obsaženy v kapitole 7.2.1.

AD 5) MODERNIZACE ZASTÁVEK MHD, ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ

Opatření vychází z kapitoly Pěší doprava, kde návrh základních pěších tras obsahuje také hodnocení bezbariérovosti přístupových tras k zastávkám MHD na těchto trasách. Detailněji popsáno v kapitole 9.3. Jedná se o permanentní a dlouhodobý proces zkvalitňování pěší infrastruktury s cílem zajistit mobilitu pro všechny skupiny osob.

AD 6) DOPRAVNÍ TERMINÁL JIRKOV, STUDIE

Záměr na výstavbu dopravního terminálu Jirkov u ulice Chomutovská je obsažen v ÚP města Jirkova. Vzhledem k tomu, že záměr není dostatečně definován, doporučuje dopravně urbanistickou studii předmětné lokality. Ta by měla, vedle vlastního řešení terminálu, specifikovala další potřebná opatření týkající se např. změn tras MHD, upřednostnění vozidel MHD, výkonnost dotčených křižovatek, pěší trasy, kapacity dopravy v klidu a další. Zcela nezbytnou a důležitou součástí je pak návrh provozních opatření na trati Jirkov-Chomutov, kde doporučujeme výrazné zvýšení kvality nabídky. Další informace obsahuje kapitola 7.2.3.

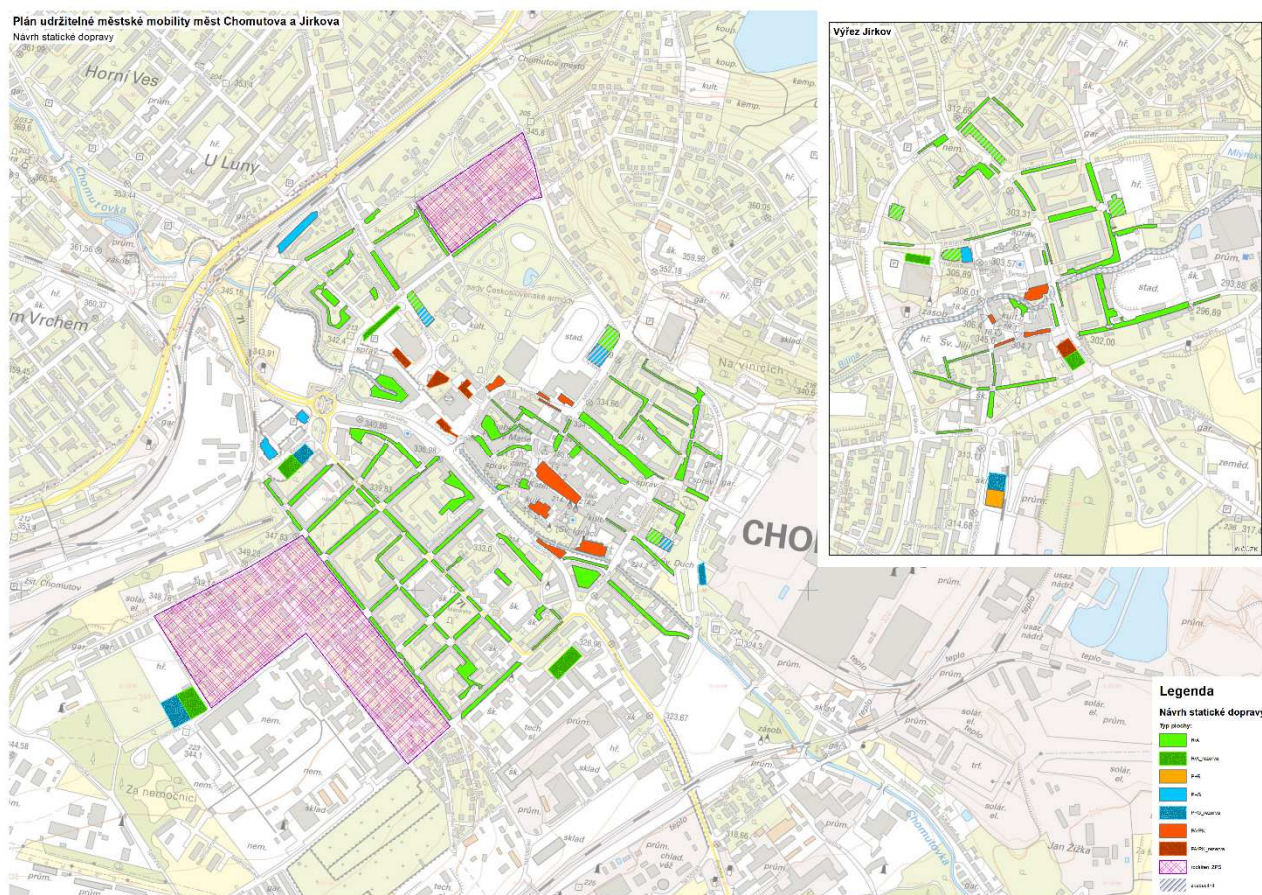


13.3 DOPRAVA V KLIDU (STATICKÁ DOPRAVA)

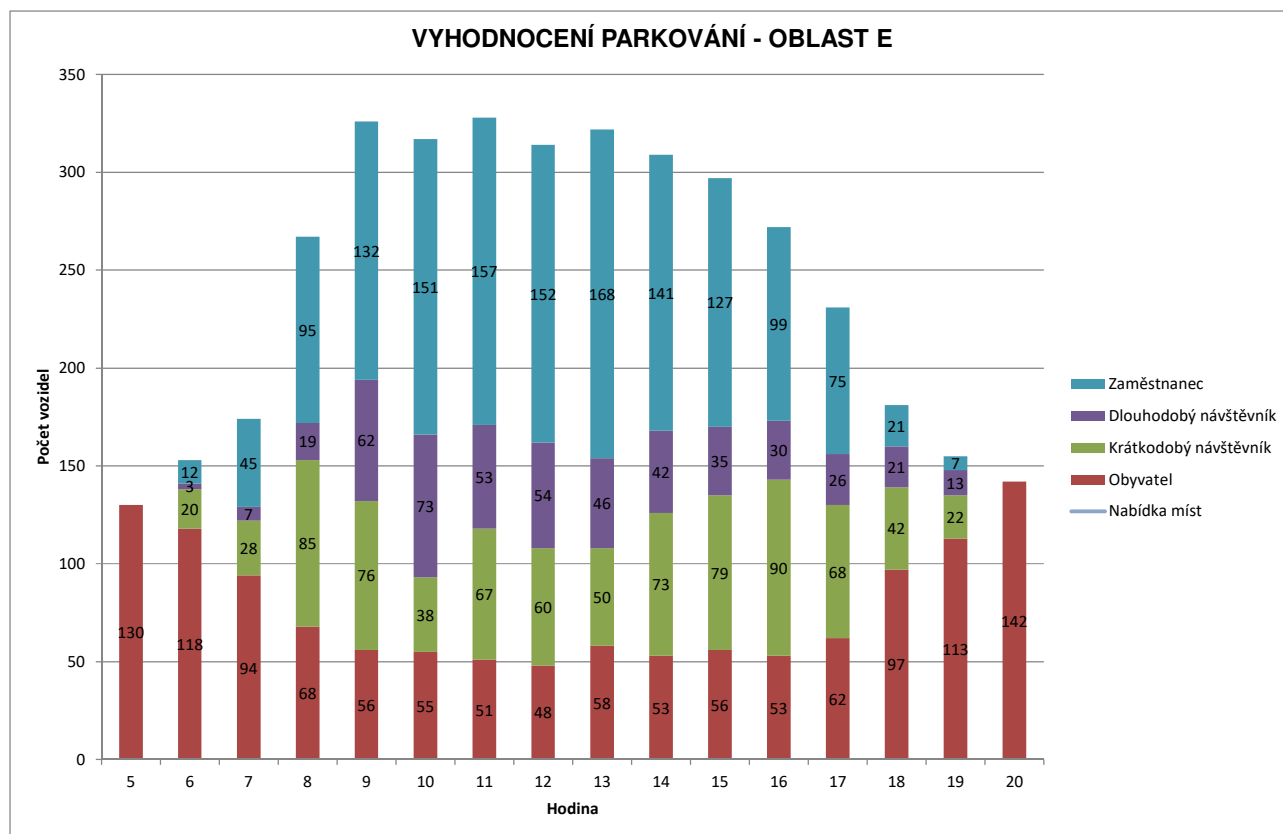
Položka	Název akce	Fáze rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Odhad ceny v mil. Kč	Zodpovědnost
Město Chomutov					
1	Revize koncepce dopravy v klidu, příprava systému organizování dopravy v klidu	studie / projekt	2020/2021	2	město Chomutov
2	Doplňní/budování nabídky záchytných parkovišť v režimu P+G, včetně naváděcího systému	záměr	2021	30	město Chomutov
3	Realizace koncepce dopravy v klidu (oblasti R/A, PA) na území centra města a v navazujících lokalitách, dopravní zklidnění - 1. etapa	záměr	2022	10	město Chomutov
4	Doplňní/budování nabídky rezidentních stání v lokalitě Březenecká, východ a Jitřenka, vč. řešení nákladních vozidel do 3,5 t, případně regulace dopravy - 1. fáze	záměr	2023	150	město Chomutov
Město Jirkov					
1	Návrh/příprava celoměstského systému organizování dopravy v klidu	studie/projekt	2020/2021	1	město Jirkov
2	Realizace návrhu řešení dopravy v klidu (ulice R/A, PA) na území centra města a okolí	záměr	2021	2	město Jirkov
3	Doplňní rezidentních stání v lokalitě Nové Vinařice, ulice Krušnohorská, Na Borku, včetně řešení nákladních vozidel do 3,5 t - 1. fáze	záměr	2023	70	město Jirkov

Tabulka 55: Návrh opatření akčního plánu dopravy v klidu na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023

MĚSTO CHOMUTOV



Obrázek 135: Akční plán, návrh opatření dopravy v klidu na území centra města Chomutov a přilehlém okolí, včetně oblastí kolem nemocnice a ulice Zborovská



Graf 30: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast E (centrum), město Chomutov

AD 1) REVIZE KONCEPCE DOPRAVY V KLIDU, PŘÍPRAVA SYSTÉMU ORGANIZOVÁNÍ A ŘÍZENÍ DOPRAVY V KLIDU

Revize stávajícího uspořádání zachytného parkovacího systému (ZPS) představuje soubor činností spojených s dlouhodobou celoměstskou strategií a plánováním dopravy v klidu jako např. organizování a jeho forma (institucionalizace), financování, technické zabezpečení, zapojení soukromých aktivit a další. Koncepce se dotýká celého města, přednostně lokality historického centra města a navazujícího území, lokality kolem nemocnice a obytných oblastí s vícepodlažní zástavbou. Výstupem opatření by měly být návrhy dopravně urbanistického řešení vybraných lokalit města, včetně technického a finančního zabezpečení.

AD 2) DOPLNĚNÍ/BUDOVÁNÍ NABÍDKY ZACHYTNÝCH PARKOVIŠŤ V SYSTÉMU P+G, VČETNĚ NAVÁDĚČÍHO SYSTÉMU

Opatření obsahuje bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění systému zachytných parkovišť na okraji historického centra města s motivací navádění vozidel na kapacitní zaměstnanecká (dlouhodobá) parkoviště. Doporučujeme zvážit tzv. dvojúrovňovou regulaci s využitím inteligentního parkovacího a naváděcího systému, přednostně se jedná o ulice Blatenská, Tyršova, Hálkova a Wolkerova. Opatření ad 2) a ad 3) je nezbytné věcně i časově koordinovat.

AD 3) REALIZACE KONCEPCE DOPRAVY V KLIDU (OBLASTI R/A, PA) NA ÚZEMÍ CENTRA MĚSTA A V NAVAZUJÍCÍCH LOKALITÁCH, DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ - 1. ETAPA

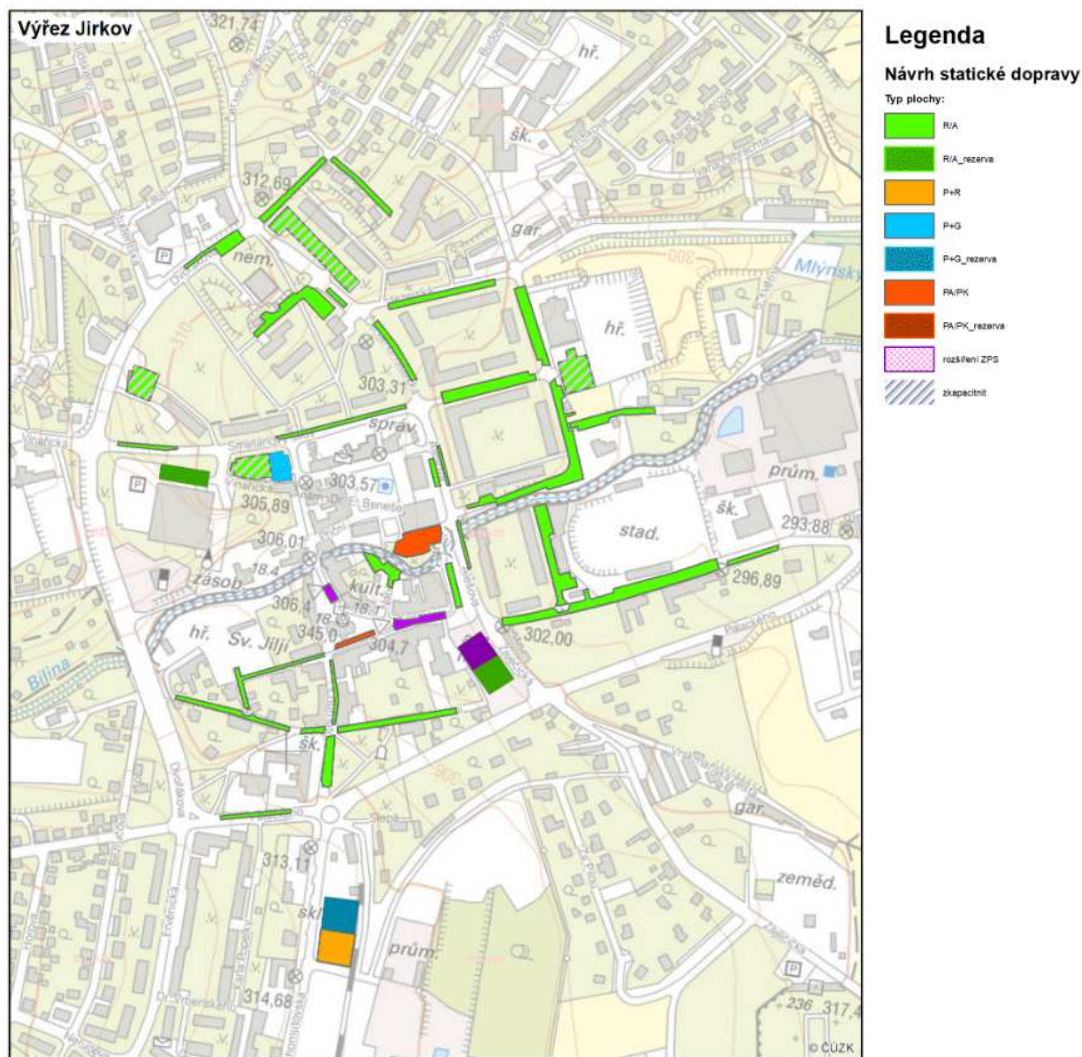
Obsahem je příprava a realizace/doplnění rezidentních oblastí/ulic na území historického centra města a jeho okolí. Současně se jedná o revizi krátkodobého parkování v rámci ZPS směrem k vymezení kapacitních parkovacích ploch v zájmovém území pro tuto uživatelskou skupinu (lokality PA), včetně inteligentního parkovacího a naváděcího systému na tuto koncentrovanou nabídku. Rozhodujícím cílem opatření je dopravní zklidnění historického centra města. Mezi rezidentní oblasti lze zařadit historické centrum města, navazující lokality bydlení Zdeňka Štěpánka, Za Zborovskou a Karla Buriana, což jsou oblasti s již existující regulací dopravy v klidu. Mezi lokality PA (krátkodobé parkování) byly zahrnuty kapacitní parkovací plochy Mánesova, U Městských mlýnů, Palackého a Jezuitská kolej, případně náměstí 1. máje podle výsledné formy dopravního zklidnění. Do nabídky PA se předpokládá také zapojení soukromého sektoru, např. parkovací plochy OC Billa, Blatenská, OC Chomutovka nebo Žižkovo náměstí. Vzhledem k tomu, že se jedná o obsahově i časově náročná opatření, jsou navrženy 2 etapy řešení.



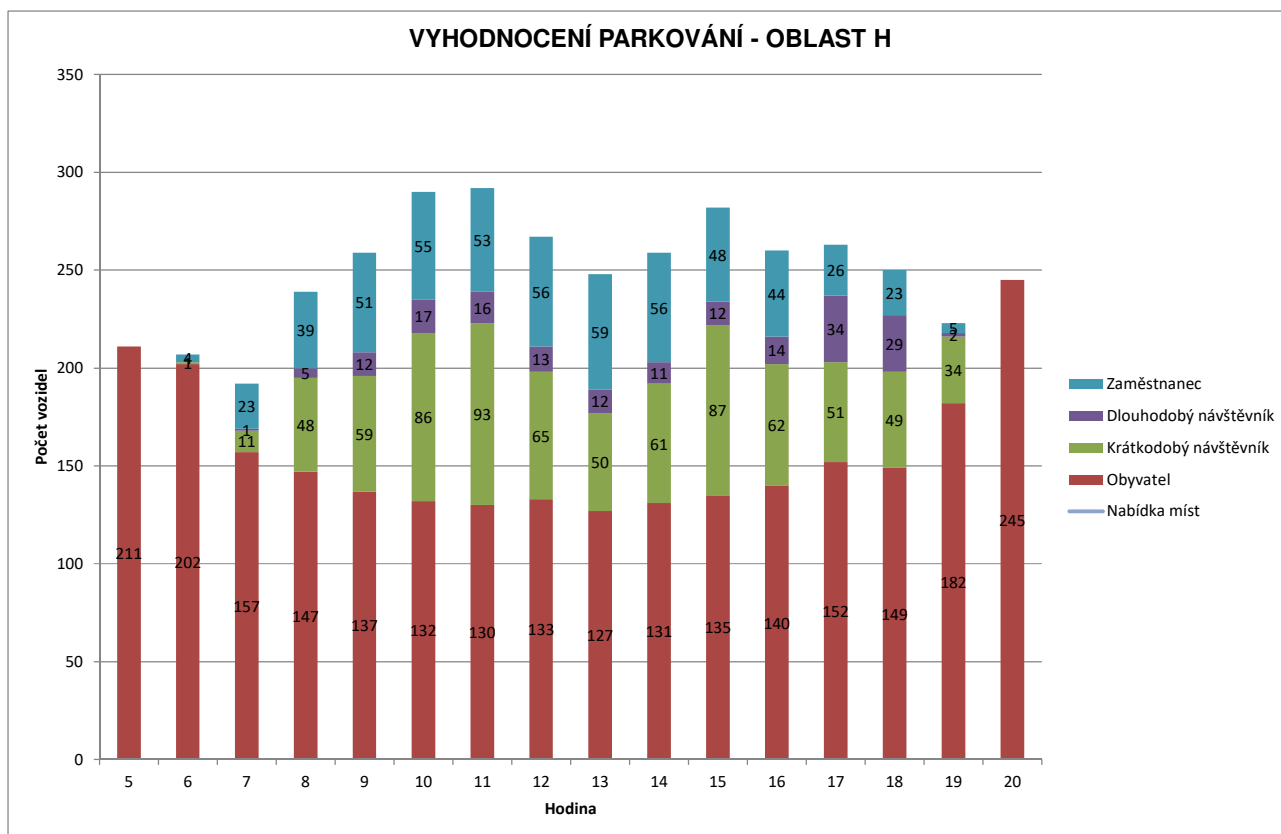
AD 4) DOPLNĚNÍ/BUDOVÁNÍ NABÍDKY REZIDENTNÍCH STÁNÍ V LOKALITÁCH BŘEZENECKÁ, VÝCHOD JITŘENKA, VČETNĚ ŘEŠENÍ Odstavování NÁKLADNÍCH VOZIDEL DO 3,5 T, PŘÍPADNĚ REGULACE DOPRAVY - 1. FÁZE

Opatření obsahuje bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění řešení rezidentního parkování, včetně zapojení/podpory soukromého/družstevního sektoru. Rozhodujícím cílem je postupná eliminace stání vozidel v rozporu s legislativou, což zajistí dopravní dostupnosti území vozidly IZS. Realizaci nové nabídky předpokládáme v podobě rezidentních parkovacích domů, přednostně doporučujeme řešit lokalitu bydlení Březenecká, východ, ulici Holešická a lokalitu bydlení Jitřenka, ulici Svahová, kde je objekt situován do ulice Lužická. Součástí opatření je řešení odstavování lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okraji zájmových lokalit, případně v rámci navrhované nabídky, obsahovat může také regulaci dopravy v klidu s cílem zvýšeného využívání garáží, což se dotýká především lokality Jitřenka.

MĚSTO JIRKOV



Obrázek 136: Akční plán, návrh opatření dopravy v klidu centru města Jirkov a přilehlém okolí



Graf 31: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast H (centrum), město Jirkov

AD 1) NÁVRH/PŘÍPRAVA CELOMĚSTSKÉHO SYSTÉMU ORGANIZOVÁNÍ DOPRAVY V KLIDU

Výstupem opatření by měl být návrh dopravně urbanistického řešení vybraných lokalit města, obsahující dopravně organizační řešení, technické a finanční zabezpečení nebo zapojení soukromých aktivit v kontextu/rámci celoměstské strategie a plánování dopravy v klidu. Dokumentace by měla být podkladem a východiskem jak pro odvětví dopravy, tak i územní plánování. Mezi vybrané lokality patří např. centrum města a navazující území obytné zástavby a obytné oblasti s vícepodlažní zástavbou.

AD 2) REALIZACE NÁVRHU ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU (ULICE R/A, PA) NA ÚZEMÍ CENTRA MĚSTA A OKOLÍ

Obsahem je příprava a realizace/doplnění rezidentních ulic na území centra města a jeho okolí. Jedná se o další ochranu obyvatel v dotčeném území, součástí je také zvýšení nabídky v lokalitě stávajícího parkoviště Městské sklepy, případně využití soukromé nabídky OC Tesco. Doplnění nabídky v místě stávajícího parkoviště Městské sklepy je součástí řešení rezidentního odstavení vozidel v lokalitě bydlení Jirkov, střed.

AD 3) DOPLNĚNÍ NABÍDKY REZIDENTNÍCH STÁNÍ V LOKALITĚ BYDLENÍ NOVÉ VINAŘICE, ULICE KRUŠNOHORSKÁ, NA BORKU, VČETNĚ ŘEŠENÍ ODSTAVOVÁNÍ NÁKLADNÍCH VOZIDEL DO 3,5 T - 1. FÁZE

Opatření obsahuje bilanční analýzu, doplnění nabídky a technické zajištění řešení rezidentního parkování, včetně zapojení/podpory soukromého/družstevního sektoru. Rozhodujícím cílem je postupná eliminace stání vozidel v rozporu s legislativou, což zajistí dopravní dostupnosti území vozidly IZS. Návrh představuje realizaci rezidentního parkovacího domu v ulici Krušnohorská a rezidentních parkovacích etážích v ulici Na Borku. Současně je nezbytná územní regulace dopravy v klidu, která zajistí zvýšení dopravní bezpečnosti a efektivnější využívání veřejných ploch. Předmětem opatření je také řešení odstavení lehkých nákladních vozidel do 3,5t na okraji zájmových lokalit, případně v rámci navrhované nabídky.

13.4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

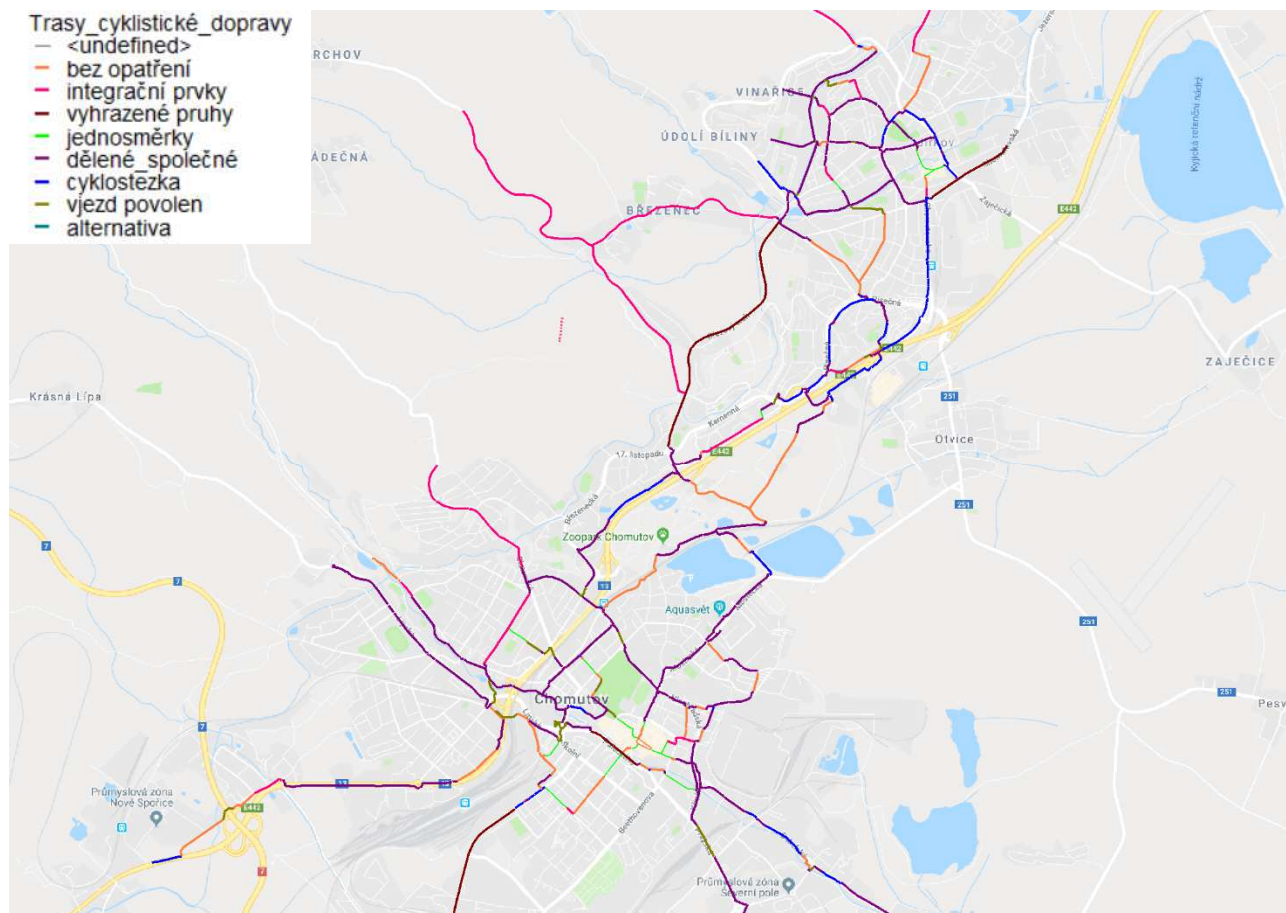
Jedná se o dostavbu páteřní cyklistické sítě do ucelené podoby, resp. dobudování sítě v celkové délce, včetně stávajících úseků, zhruba 57,9 km (měřeno jednosměrně) na řešeném území měst Chomutov a Jirkov.



Na území města Chomutov činí rozsah páteří sítě kolem 38,7 km, přičemž investičně nákladné úseky představují zhruba 16,6 km cyklistických tras. Na území města Jirkov rozsah páteří sítě dosahuje kolem 19,2 km, investičně nákladné úseky představují zhruba 5,9 km cyklistických tras.

Položka	Název akce	Fáze rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Odhad ceny v mil. Kč	Zodpovědnost
Město Chomutov					
1	Dostavba páteří sítě cyklistických tras, Chomutov	záměr	2021	50	město Chomutov
Město Jirkov					
1	Dostavba páteří sítě cyklistických tras, Jirkov	záměr	2021	20	město Jirkov

Tabulka 56: Návrh opatření akčního plánu cyklistické dopravy na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023



Obrázek 137: Akční plán, páteří sítě cyklistických tras na území měst Chomutov, Jirkov a okolí

13.5 PĚŠÍ DOPRAVA

Návrhy se v rozhodující míře týkají stávajících chodníků a veřejných prostranství, úpravy jsou přednostně zaměřeny na odstranění/zmírnění bariérovosti těchto tras, řešení přechodů pro chodce a míst pro přecházení a zastávek VHD/MHD. Svým rozsahem převažuje rekonstrukce stávajících chodníků a veřejných prostranství, v rozsahu kolem 6 % se jedná o návrh nové pěší infrastruktury v zastavěném území měst Chomutov a Jirkov. V návrhu akčního plánu jsou upřednostněny trasy v návaznosti na zastávky VHD/MHD, trasy ke školním a zdravotnickým zařízením.

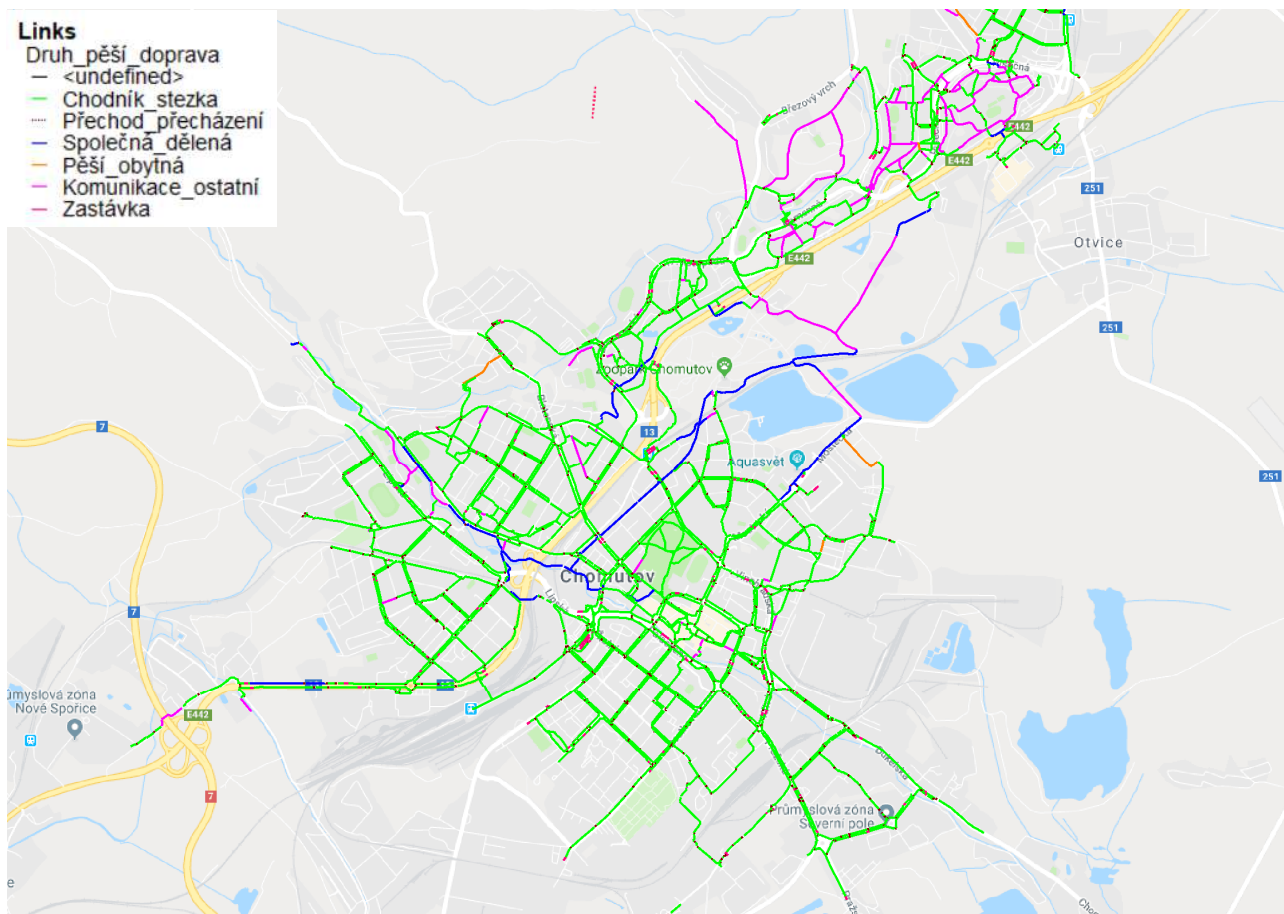
Konkrétně se jedná o následující:

- přestavba/doplnění vybraných nevyhovujících/chybějících přechodů/míst pro přecházení na základní komunikační síti
- rekonstrukce/doplnění nevyhovujících/chybějících pěších tras
- rekonstrukce/doplnění nevyhovujících/chybějících zastávek MHD.

Položka	Název akce	Fáze rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Odhad ceny v mil. Kč	Zodpovědnost
Město Chomutov					
1	Dopravní zklidnění historického centra města, 1. fáze přestavby	záměr	2021/2022	Doprava v klidu, opatření ad 3)	
2	Rekonstrukce/doplnění nevhovujících/chybějících zastávek MHD, 1. etapa	průběžně	2021-2023	3	město Chomutov
3	Přestavba/doplnění nevhovujících/chybějících přechodů/míst pro přecházení na ZAKOS	průběžně	2021-2023	7	město Chomutov
4	Rekonstrukce/doplnění nevhovujících/chybějících, případně alternativních pěších tras	průběžně	2021-2023	19	město Chomutov
Město Jirkov					
1	Rozšíření pěší zóny, dopravní zklidnění centra města	záměr	2021/2022		město Jirkov
2	Rekonstrukce/doplnění nevhovujících/chybějících zastávek MHD	průběžně	2021-2023	4	město Jirkov
3	Přestavba/doplnění nevhovujících/chybějících přechodů/míst pro přecházení na ZAKOS	průběžně	2021-2023	13	město Jirkov

Tabulka 57: Návrh opatření akčního plánu cyklistické dopravy na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023

MĚSTO CHOMUTOV



Obrázek 138: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras; území města Chomutov

AD 1) DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ HISTORICKÉHO CENTRA MĚSTA, 1. FÁZE PŘESTAVBY

Opatření je popsáno v kapitole 8.5.1 pod bodem ad 3) Realizace koncepce dopravy v klidu (oblasti R/A, PA) na území centra města a v navazujících lokalitách - 1. etapa. Problematika pěší dopravy se vztahuje na řešení rezidentních oblastí, mezi nimiž je rovněž historické centrum města. Rozhodujícím cílem opatření je dopravní zklidnění, což má příznivý dopad na bezpečnost chodců a dalších účastníků silničního provozu.



AD 2) REKONSTRUKCE/DOPLNĚNÍ NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH ZASTÁVEK MHD, 1. ETAPA

Jedná se o pokračování probíhající modernizace zastávek MHD, z celkového počtu 17 identifikovaných nevyhovujících nástupišť je navrženo přednostně řešit 8 lokalit v ulicích Jiráskova, Bezručova, Čelakovského a Krušnohorská. Součástí je také doplnění/rozšíření stávající zastávky v ulici Bezručova. Při realizaci je nezbytná součinnost s dalšími opatřeními na pěších trasách.

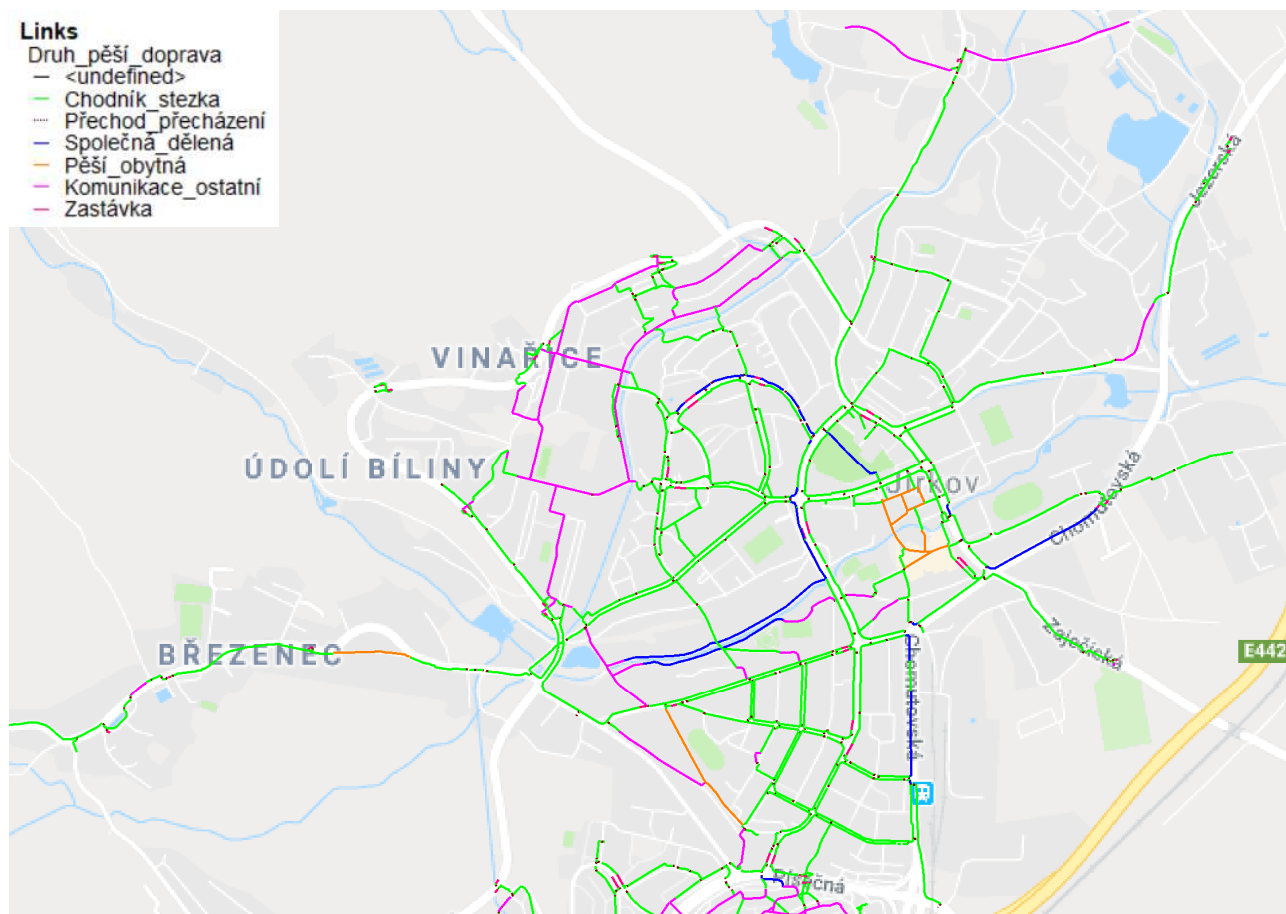
AD 3) PŘESTAVBA/DOPLNĚNÍ VYBRANÝCH NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ/MÍST PRO PŘECHÁZENÍ NA ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTI

Opatření představuje přestavbu/doplnění přechodů pro chodce/míst pro přecházení na nejvíce dopravně zatížených komunikacích ZAKOS. Přednostně se jedná ulice Pražská, Školní, Vinohradská, Křivá, Mostecká, Lipská, Březenecká, 17. listopadu, Spořická a Kadaňská, v úhrnu se jedná o 20 lokalit. Dopravně bezpečnostní rizika byly dále identifikovány na dalších 33 místech v ulicích Edisonova, Kochova, Dukelská, Vítězslava Nezvala, Kosmonautů, Jiráskova, Bezručova, Zahradní, Kostelní, Březový vrch, Kamenná, Blatenská a dalších. Podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy. Důležité je upřednostnění míst s vazbou na zastávky MHD, pěší trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, nutná je koordinace s dalšími opatřeními na pěších trasách.

AD 4) REKONSTRUKCE/DOPLNĚNÍ VYBRANÝCH NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PĚŠÍCH TRAS

Obsahem opatření jsou rekonstrukce nevyhovujících nebo doplnění chybějících úseků pěších tras (kategorie přechod pro chodce/místo pro přecházení a zastávka jsou řešeny samostatně) s cílem dosažení bezbariérovosti, bezpečnosti a celistvosti základní sítě. Přednostně doporučujeme sledovat důležité trasy s vazbou na zastávky MHD, trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, případně trasy podél důležitých komunikací ZAKOS. Primárně se může jednat např. o nevyhovující, až nebezpečný povrch komunikace, dopravně rizikové úseky na komunikacích, kde se předpokládá společný pohyb chodců a silničních vozidel nebo chybějící úseky tras v rámci obytných oblastí, které zajišťují návaznost na zastávky MHD. V úhrnu se jedná o zhruba 6,9 km tras, podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy. Samostatnou kapitolou jsou nevyhovující úseky tras, resp. schodiště, které sice nenaplňují bezbariérovost, nicméně jsou nezbytné pro celistvost tras. V těchto případech se jedná především u udržování dobrého stavebně technického stavu a zajišťování schůdnosti těchto úseků.

MĚSTO JIRKOV



Obrázek 139: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras; území města Jirkov

AD 1) ROZŠÍŘENÍ PĚŠÍ ZÓNY, DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ CENTRA MĚSTA

Stávající pěší zónu v rozsahu ulic Rooseveltova, Příční a náměstí Dr. E. Beneše navrhujeme rozšířit o ulice Tyršova a Kostelní. Opatření je popsáno v kapitole 10.2.2. Rozhodujícím cílem opatření je dopravní zklidnění uvedených ulic, což má příznivý dopad na kvalitu a bezpečnost pěší dopravy. Tento záměr vyžaduje doplnění nabídky v lokalitě stávající parkovací plochy Městské sklepy, což obsahuje návrh řešení dopravy v klidu.

AD 2) REKONSTRUKCE/DOPLNĚNÍ NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH ZASTÁVEK MHD

Jedná se o pokračování probíhající modernizace zastávek MHD, v rámci tohoto opatření je navrženo řešit 11 nevyhovujících zastávek/nástupišť v lokalitách Březenec, Červený Hrádek a ulicích Nový Březenec, Červenohrádecká, Jezerská, Zaječická a u vlakové stanice Jirkov zastávka. Součástí je také doplnění 6 nástupišť v ulicích Březový vrch a Palackého. Výstavbu nových zastávek je nutné koordinovat s rozvojem sítě MHD. Při realizaci je rovněž nezbytná součinnost s dalšími opatřeními na pěších trasách.

AD 3) PŘESTAVBA/DOPLNĚNÍ VYBRANÝCH NEVYHOVUJÍCÍCH/CHYBĚJÍCÍCH PŘECHODŮ/MÍST PRO PŘECHÁZENÍ NA ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTI

Opatření představuje přestavbu/doplnění přechodů pro chodce/míst pro přecházení na nejvíce dopravně zatížených komunikacích ZAKOS. Přednostně se jedná ulice Alešova, Jiráskova, Dvořákova, Chomutovská, silnice II/251, ulice Hrdinů, Pod Břízami a Studentská, v úhrnu se jedná o 17 míst. Dopravně bezpečnostní rizika byly dále identifikovány na dalších 15 místech, konkrétně v ulicích Jezerská, Zaječická, Červenohrádecká, Palackého, Žižkova, Jindřišská a lokalitách Březenec a Červený Hrádek. Podrobněji dle doloženého návrhu základní sítě tras pěší dopravy. Důležité je upřednostnění míst s vazbou na zastávky MHD, pěší trasy ke školním a zdravotnickým zařízením, nutná je součinnost s dalšími opatřeními na pěších trasách.



14. PŘIPOMÍNKY A VYPOŘÁDÁNÍ

M. KOSINA

Str.22.,23 Vnitřní městský okruh

- otázkou je výhledové zrušení seřadovacího (nákladového) nádraží nebo alespoň některých jeho kolejí, po tomto zrušení by nemusela být tak velká část okruhu vedena v tunelu, ale na povrchu na pozemcích SŽDC, což by mohlo výrazně ovlivnit ekonomickou efektivitu projektu

Souhlasíme, v návrhu opatření IAD (bod 3) se nicméně jedná záměr studijního územně technického a ekonomického prověření úseku, který toto může vzít v potaz. Výsledky studie by měly být zapracovány do další aktualizace PUMM.

Str.24 Komunikační propojení ulic E. Krásnohorské – Krušnohorská

- nekoliduje tento záměr se záměrem SŽDC zahлубit dotčenou železniční trať směrem k novému hlavnímu nádraží v nové poloze?

Podklady k záměru nebyly k dispozici, pokud tomu tak je, problematika propojení se stává jednodušší, protože komunikační propojení má své přínosy.

Str.46 Rozvoj IDS DÚK

- Interval Sp / R vlaků Chomutov – Ústí n./L. bude od nového GVD (15.prosinec 2019) 60 minut, ne 120 minut jako dnes
- Od nového GVD bude dále umožněno uplatnění bezkontaktní čipové karty DÚK i u železničních dopravců
- Tato část PUMM vůbec nezohledňuje leta plánovanou investiční akci SŽDC, a to výstavbu žel. zastávky Chomutov-Písečná, zhruba v místech pod restaurací KFC na trati 133 Chomutov-Jirkov

Zpracováno.

- Dopravní terminál Jirkov – bylo konzultováno se SŽDC? V roce 2021 se v souvislosti s investiční akcí Rekonstrukce trati Kvíčice – Chomutov chystá redukce manipulačních kolejí a výhybek na „starém“ nádraží v Jirkově tak, že má zůstat pouze jedna kusá dopravní kolej.

Zástupce SŽDC byl projednání účasten, z jejich strany nebyly vzneseny žádné připomínky/požadavky

Str.49 čl.6.2.1

- Byl by k dispozici celý dokument Optimalizace obsluhy Chomutova veřejnou dopravou od Ing. Krtičky? Takto se mohu vyjádřit pouze k dílčím částem zveřejněným zde, navíc jsou zde přiloženy nečitelné mapy.
- Část **Trolejbusová doprava** navrhuje po optimalizaci pouze 2 trolejbusové linky, obě vedené až do Jirkova. Vzhledem k tomu, že už při současném rozsahu provozu má Jirkov problém s financováním, opravdu bude akceptovat a chtít takové navýšení provozu a tím pádem i navýšení finančních prostředků?
- Výše uvedená otázka platí i pro vybudování nového trolejového vedení v Jirkově v ulici Žižkova. Bude Jirkov ochoten tuto trať zaplatit?
- Dále jsou zde zmiňovány parciální trolejbusy. Dovolují si upozornit na fakt, že vozový park trolejbusů byl modernizován v roce 2018 zakoupením 15 ks nových vozů, do kterých bohužel již dodatečná zástavba bateriového pohonu není možná. Jak bude v případě pořízení nových parciálních trolejbusů s těmi stávajícími naloženo i vzhledem k dotačním podmínkám na tyto vozy a udržitelnosti projektu?

Str.51 Autobusová doprava

- Tento návrh nepočítá s žádnou noční linkou? Minimálně v pátky a soboty tato linka velmi chybí.
- L.302 má skutečně končit na zastávce Zahradní I? Nebyla myšlena zastávka Písečná?
- L.303 – na Zadních Vinohradech by měla být prioritou obsluha SD Arény a Aquasvěta. Linku bych tedy navrhoval vést v trase ...Zborovská – Politických vězňů – T.ze Štítného – Letní Kino – SD Aréna – Aquasvět - Z.Vinohrady
- L.307 není vedena jako okružní? Ve Spořicích nejsou zastávky pro opačný směr jízdy, dále chybí návrh na obsluhu nové průmyslové zóny na okraji Spořic
- L.311 je v současném stavu noční linka jedoucí 2x ročně (Štědrý večer, Silvestr), v novém stavu má jezdit denně?
- L.312 navrhuji vést trasou ...Písečná – Kaufland – I/13 – Most u Dopravního podniku – Nová komunikace – Banda – Aquasvět – Mánesova/Zborovská – Chomutov, aut.nádr. z důvodu zajištění bezkonkurenčně nejrychlejšího spojení obyvatel Jirkova a Písečné k SD Aréně a Aquasvětu a zpět
- L.314 navrhuji vést po trase ... U Lávky – Chomutov, žel.zast. – Zborovská – Chomutov, aut.nádr. z důvodu zajištění obsluhy a přestupu mezi MHD a vlaky na ŽST Chomutov město

Návrhy linek trolejbusové a autobusové dopravy, v rámci rekonstrukce sítě MHD, byly převzaty z dokumentace „Optimalizace obsluhy oblasti Chomutovsko veřejnou dopravou“; Ing. František Krtička, Dis, 10/2018. Vzhledem k tomu, že v uvedené dokumentaci se výrazné efekty spojují s potřebou výstavby nových trolejbusových tratí, byla doporučena a následně projednána revize tohoto dokumentu, která by se měla promítnout do připravovaného modelu VHD v rámci této dokumentace budou veškeré návrhy a připomínky dále diskutovány a posuzovány.

Str.56 Přestupní terminály

- Dokument nezahrnuje přestupní terminál v Otvické nákupní zóně u ŽST Jirkov, zastávka na trati 130 Kadaň-Pruněřov – Ústí n.L.

Bylo uvedeno v kapitole Doprava v klidu a podporováno v kapitolách Cyklistická a Pěší doprava. Příslušný text byl doplněn do kapitoly Přestupní terminály, doplňující podpora MHD.

Str.60 Železniční doprava

- Na trati 133 Chomutov – Jirkov bude od nového GVD (prosinec 2019) celodenní interval 120 min, dále bude trať 133 součástí tratě 124 Lužná u R. – Chomutov

Uvedené propojení tratí, včetně intervalu bereme na vědomí, podrobněji bude řešeno v rámci připravovaného modelu VHD.



- Dále je zde okrajově zmiňováno obnovení provozu Kozí dráhy. Ta vede v trase Děčín – Oldřichov u Duchcova, takže se zřejmě jedná o nějaký překlep?

Jednalo se skutečně o překlep, děkujeme za upozornění.

D. PALÁN

Připomínka prostřednictvím emailu se závěrem níže:

Doporučujeme proto doplnit akční plán o změnu cenotvorby DPCHJ a využít k tomu i znalost kalkulací situací, kdy v obdobných případech vedlo snížení ceny časových jízdenek k zvýšení celkových tržeb na jízdném (např. Praha).

Zpracováno.

P. RABAS

„Ideový návrh zeleného okruhu Chomutova“

doplněno.

L. PETŘÍKOVÁ

Lenka Petříková	Doporučuji, aby vybudování propojky mezi ulicí Beethovenova a Pražská bylo upřednostněno před propojením Spořické na silnici I/13 neboť vybudování průmyslového obchvatu je reálnější a vzhledem k plánovanému rozvoji skladových a průmyslových hal v tomto území bude určitě přínosnější pro odklon nákladní dopravy od průjezdu do centra.
-----------------	---

V rámci opatření IAD je úsek VMO mezi ulicí Spořická III/2256, Beethovenova a Na Moráni upřednostněn před úsekem I/13 a Spořická III/2256 (studijní prověření). S ohledem na připravenost a náročnost opatření nebyl tento záměr zařazen do akčního plánu, nicméně lze jej řešit v nejbližším navazujícím období.

Lenka Petříková	Dotaz, proč není navrhována cyklistická trasa přes sídliště Kamenná a Písečná dle projektu, který má město k dispozici
-----------------	--

Navržená trasa A v lokalitě Písečná nebyla zařazená mezi základní síť cyklistické dopravy, důvodem je okrajová poloha vůči zastavěnému území a výškové vedení trasy (ztracený spád) mezi křižovatkami Kamenná-Písečná a I/13-III/2524. Koncepte základních tras je primárně založena na spojení obytných celků s dalšími atraktivitami města.

Lenka Petříková	Do páteřních cyklistických tras Chomutova a i okolí doplnit trasu po snesené trati z ulice Čelakovského ke vstupu do zoo a dále trasu Chomutov - Strupčice a také plánované cyklotrasy podél nového obchvatu Chomutova u Otvic
-----------------	--

V rámci aktualizace PUMM lze uvedené trasy přeřadit ze základní síť cyklistických tras do páteřních.

[DALŠÍ VYPOŘÁDÁNÍ PODNĚTŮ A PŘIPOMÍNEK JSOU K DISPOZICI NA WEBU PLÁNU MOBILITY](#)

www.mobilita-chomutov.cz/co-nas-trapi

15. SEZNAM PŘÍLOH

1. Návrh základního komunikačního systému, rok 2030
2. Výhledové dopravní zatížení IAD, rok 2030
3. Přehled opatření IAD na komunikacích ZAKOS
4. Návrh tras nákladní dopravy v rámci komunikací ZAKOS
5. Návrh sítě linek MHD
6. Návrh sítě linek MHD, úseky vhodné pro provoz parciálních/hybridních trolejbusů
7. Návrh sítě linek MHD, opatření k upřednostnění vozidel MHD
8. Přehled opatření týkající se rozvoje VHD/MHD
9. Návrh koncepce statické dopravy na území center měst a přilehlého okolí
10. Návrh koncepce statické dopravy ve vícepodlažní bytové zástavbě
11. Návrh základní sítě cyklistických tras
12. Návrh páteřní sítě cyklistických tras
13. Návrh základní sítě pěších tras, hodnocení stavu tras
14. Průměrné roční koncentrace NO₂ vlivem dopravy, rok 2030
15. Rozdíl průměrných ročních koncentrací NO₂ vlivem dopravy
16. Průměrné roční koncentrace PM₁₀ vlivem dopravy, rok 2030
17. Rozdíl průměrných ročních koncentrací PM₁₀ vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030
18. Průměrné roční koncentrace PM_{2.5} vlivem dopravy, rok 2030
19. Rozdíl průměrných ročních koncentrací PM_{2.5} vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030
20. Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu vlivem dopravy, rok 2030
21. Rozdíl průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030
22. Ekvivalentní hladina akustického tlaku z dopravy pro denní dobu, rok 2030
23. Rozdíl ekvivalentní hl. akustického tlaku z dopravy pro denní dobu, rok 2018 vs 2030



16. SEZNAM ZKRATEK

AN	autobusové nádraží
BČK	bezkontaktní čipová karta
B+R	Bike and Ride (zaparkuj (kolo) a jed')
CNG	Compressed Natural Gas (stlačený zemní plyn)
CSD	Celostátní sčítání dopravy
ČD	České dráhy
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
D+R	Dial a/and Ride (zavolej (VHD) a jed')
DPCHJ	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EIA	Environmental Impact Assessment (vyhodnocení vlivů na životní prostředí)
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IZS	Integrovaný záchranný systém
K+R	Kiss and Ride (polib a jed')
LNG	Liquefied Natural Gas (zkapalněný zemní plyn)
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
MK	místní komunikace
MMCh	Magistrát města Chomutova
MP	městská policie
MPZ	městská památková zóna
MÚJ	Městský úřad Jirkov
MÚK	mimoúrovňové křížení
MV	Ministerstvo vnitra
NEZ	nízkoemisní zóna
OC	obchodní centrum
ORP	obec s rozšířenou působností

OÚO	Obecní úřad Otvice
P+G	Park and Go (zaparkuj a jdi)
P+R	Park and Ride (zaparkuj a jed')
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
RS	(trať) rychlého spojení
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SD	statická doprava
SEA	Strategic Environmental Assessment (strategická EIA)
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SRN	Spolková republika Německo
SSZ	světelně signalizační zařízení
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (PUMM)
SWOT	strengths, weaknesses, opportunities, threats (silné stránky, slabé stránky, příležitosti, rizika)
SŽ	Správa železnic
TP	Technické podmínky
ÚKD	úroveň kvality dopravy
ÚP	územní plán
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VMO	vnitřní městský okruh
VPS	veřejně prospěšná stavba
VRT	vysokorychlostní trať
ZAKOS	základní komunikační systém
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ŽP	životní prostředí



17. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: ÚP Chomutov, hlavní výkres, verze 06/2017 /zdroj: MMCh.....	6
Obrázek 2: ÚP Jirkov, hlavní výkres, verze 11/2013 /zdroj: MÚJ	7
Obrázek 3: ÚP Otvice, hlavní výkres, verze 3. změny 07/2017 /zdroj: OÚO	8
Obrázek 4: Orientační maximální kapacity různých typů úrovnových křižovatek /zdroj: ČSN 736102	13
Obrázek 5: Dopravní zatížení ZAKOS, výhled roku 2030, pasivní scénář; dopravní model, vozidla za 24 hodin	14
Obrázek 6: Geografické vymezení území SO ORP Chomutov /zdroj: ČSÚ.....	20
Obrázek 7: Vymezení území ORP Chomutov /zdroj: ČSÚ.....	21
Obrázek 8: Širší územně dopravní vazby řešeného území měst Chomutov, Jirkov /zdroj: ŘSD ČR	22
Obrázek 9: Územní plán Černovice; Hlavní výkres, prosinec 2010	23
Obrázek 10: Územní plán obce Droužkovice; Hlavní výkres, prosinec 2006.....	24
Obrázek 11: Územní plán Spořice; Hlavní výkres k.u. Spořice, srpen 2017.....	25
Obrázek 12: Územní plán obce Údlice; Hlavní výkres, leden 2014	26
Obrázek 13: Výřez z ÚP obce Otvice, VPS D1, D2	31
Obrázek 14: VPS Nová komunikace u města Chomutova, včetně VPS obce Otvice; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030	31
Obrázek 15: VPS Nová komunikace u města Chomutova, bez VPS obce Otvice; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030	32
Obrázek 16: Výřez z ÚP města Chomutova, VPS WD 4, WD 5, WD 6 a WD 7	33
Obrázek 17: VPS Vnitřní městský okruh; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030	33
Obrázek 18: Výřez z ÚP města Chomutova, VPS WD 8	34
Obrázek 19: VPS Komunikační propojení ulic Elišky Krásnohorské a Krušnohorská, včetně přejezdu; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030	34
Obrázek 20: Charakteristiky místních komunikací funkčních skupin A až C /zdroj: ČSN 736110.....	40
Obrázek 21: Návrh základního komunikačního systému (ZAKOS) měst Chomutov a Jirkov (podrobněji v příloze)	41
Obrázek 22: Výhledové dopravní zatížení IAD měst Chomutov a Jirkov, 1. část; [voz/24 hod], rok 2030.....	41
Obrázek 23: Výsledné dopravní zatížení IAD měst Chomutov a Jirkov, 2. část; dopravní model, [voz/24 hod], rok 2030.....	42
Obrázek 24: Přehled opatření IAD na komunikacích ZAKOS měst Chomutov a Jirkov (podrobněji v příloze)	45
Obrázek 25: Kartogram dopravního zatížení, přeložka silnice III/00732; model dopravy, výhled roku 2030	46
Obrázek 26: VPS Vnitřní městský okruh; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030	47
Obrázek 27: VPS Komunikační propojení ulic Elišky Krásnohorské a Krušnohorská, včetně přejezdu; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030	48
Obrázek 28: Dopravní zatížení na průtahu silnice I/13; dopravní model, vozidla za 24 hodin, výchozí stav roku 2018/2019	49
Obrázek 29: Kartogram dopravního zatížení, přeložka silnice III/00732 a přeložka silnice II/251; model dopravy, výhled roku 2030	50
Obrázek 30: Varianty možné přestavby křižovatek na ulici Lipská.....	51
Obrázek 31: VPS Vnitřní městský okruh; dopravní model, zatížení ve vozidlech za 24 hodin, rok 2030	52
Obrázek 32: Odhad dopravního zatížení v dotčeném území, stav roku 2018/2019	52
Obrázek 33: Trasy nákladní dopravy v rámci komunikací ZAKOS, výhled roku 2030 (podrobněji v příloze) ..	54
Obrázek 34: Rekonstrukce žst. Chomutov, Koncepce stavby; SŽ 08/2019	57
Obrázek 35: Přestavba železničního uzlu Chomutov, urbanistické řešení; 04/2016	58
Obrázek 36: Přestavba železničního uzlu Chomutov, urbanistické řešení; 04/2016	58
Obrázek 37: Dopravní terminál Jirkov; ÚP města Jirkova, výkres dopravní koncepce.....	59
Obrázek 38: Návrh sítě linek MHD na území měst Chomutova a Jirkova (podrobněji v příloze).....	65
Obrázek 39: Návrh sítě linek MHD na území měst Chomutova a Jirkova, úseky vhodné pro provoz parciálních/hybridních trolejbusů (podrobněji v příloze).....	66
Obrázek 40: Návrh sítě linek MHD na území měst Chomutova a Jirkova, opatření k upřednostnění vozidel MHD na území města Chomutova (podrobněji v příloze).....	68

Obrázek 41: Rekonstrukce žst. Chomutov, Koncepce stavby; SŽ 08/2019	69
Obrázek 42: Přestavba železničního uzlu Chomutov, urbanistické řešení; 04/2016	70
Obrázek 43: Dopravní terminál Jirkov; ÚP města Jirkova, výkres dopravní koncepce.....	71
Obrázek 44: Tratě rychlého spojení (RS), cílový stav /zdroj: Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR	74
Obrázek 45: Zahraniční příklad úschovny kol u dopravního terminálu s kapacitou 100 kol, náklady zhruba 1 mil. Kč	75
Obrázek 46: Moderní, zastřešená úschovna kol s kapacitou 20 míst v železniční stanici Uherské Hradiště..	76
Obrázek 47: Příklad parkovacího domu kol u nádraží Přerov s kapacitou 118 kol, náklady zhruba 10 mil. Kč	76
Obrázek 48: Přehled opatření týkající se rozvoje VHD/MHD měst Chomutov a Jirkov (podrobněji v příloze)	77
Obrázek 49: ÚP města Chomutova; Koncepce dopravní infrastruktury, řešení centra města	82
Obrázek 50: Chomutov, sledované oblasti statické dopravy v centru města a přilehlém okolí	83
Obrázek 51: Oblasti statické dopravy v centru města a přilehlém okolí – počet vozidel v 5h ráno	84
Obrázek 52: Návrh řešení statické dopravy pro centrum města Chomutov a navazující území; /zdroj: Parkovací politika Chomutov 2019+	86
Obrázek 53: Návrh řešení statické dopravy pro centrum města Chomutov a navazující území; /zdroj: Parkovací politika Chomutov 2019+	87
Obrázek 54: Návrh koncepce dopravy v klidu na území centra města Chomutov a přilehlém okolí, včetně oblastí kolem nemocnice a ulice Zborovská (podrobněji v příloze)	88
Obrázek 55: ÚP města Jirkova; Návrh dopravní koncepce a technické infrastruktury, řešení centra města .	89
Obrázek 56: Jirkov, sledované oblasti statické dopravy v centru města a přilehlém okolí.....	90
Obrázek 57: Oblasti statické dopravy v centru města a přilehlém okolí – počet vozidel v 5h ráno	91
Obrázek 58: Návrh koncepce dopravy v klidu centru města Jirkov a přilehlém okolí.....	93
Obrázek 59: Sledované a řešené lokality vícepodlažní bytové zástavby na území obou měst	94
Obrázek 60: Návrh řešení statické dopravy ve vícepodlažní bytové zástavbě – Chomutov r. 2030 (podrobněji v příloze)	96
Obrázek 61: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Březenecká, východ	98
Obrázek 62: Novostavba parkovacího domu v ulici Holešická (07/2018) /zdroj: MmCH	99
Obrázek 63: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Březenecká, západ	101
Obrázek 64: Novostavba parkovacího domu v ulici Březenecká u experimentů (07/2018) /zdroj: MmCH .	102
Obrázek 65: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Jitřenka.....	104
Obrázek 66: Parkovací stání v ulici Lužická /zdroj: MmCH	105
Obrázek 67: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Kamenná	106
Obrázek 68: Návrh parkovacích stání v ulici Kamenný vrch (03/2018) /zdroj: MmCH	107
Obrázek 69: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Pod černým vrchem, sever	110
Obrázek 70: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Pod černým vrchem, jih	111
Obrázek 71: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Severka.....	113
Obrázek 72: Návrh parkovacích stání v ulici Cihlářská /zdroj: MmCH.....	114
Obrázek 73: Návrh parkovacích ploch v ulici Blatenská (03/2016) /zdroj: MmCH	115
Obrázek 74: Sídliště Severka – zpracování návrhu veřejných ploch (10/2017) /zdroj: MmCH.....	116
Obrázek 75: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení U Luny	118
Obrázek 76: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Za Zborovskou.....	119
Obrázek 77: Návrh parkovacích stání v ulici Bezručova/Za Zborovskou /zdroj: MmCH	120
Obrázek 78: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zadní Vinohrady.....	121
Obrázek 79: Sídliště Zadní Vinohrady – návrh veřejných ploch (06/2017) /zdroj: MmCH.....	122
Obrázek 80: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zahradní.....	124
Obrázek 81: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zdeňka Štěpánka.....	126
Obrázek 82: Návrh řešení statické dopravy ve vícepodlažní bytové zástavbě – Chomutov r. 2030 (podrobněji v příloze)	127
Obrázek 83: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Jirkov-střed	129
Obrázek 84: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Nové Ervěnice	131
Obrázek 85: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Nové Vinařice.....	133
Obrázek 86: Ideový návrh řešení statické dopravy pro lokalitu bydlení Zátíší.....	135



Obrázek 87: Vyhrazená parkovací místa systému Car Sharing, Freiburg DEU (/zdroj: Badische Zeitung/ Ingo Schneider).....	136
Obrázek 88: Dvoupodlažní napůl zapuštěná garáž s celkovou kapacitou 50 stání, Ostrava, ulice B. Nikodéma	139
Obrázek 89: Ilustrační foto, montované parkovací domy	139
Obrázek 90: Návrh cyklistických tras na území města Chomutov; /zdroj: Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku.....	141
Obrázek 91: Etapizace výstavby a vyznačení tras; /zdroj: Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku.....	142
Obrázek 92: Ideový návrh zeleného okruhu Chomutova	142
Obrázek 93: Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016; /zdroj: ŘSD ČR	144
Obrázek 94: Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření v hlavním dopravním prostoru podél obruby (volného prostoru) a u podélného stání dle TP 179	146
Obrázek 95: Příklad víceúčelového pruhu z předpisu ERA (nově známý po pojmem ochranný pruh pro cyklisty)	146
Obrázek 96: Příklad šířkového uspořádání jízdního pruhu pro cyklisty z předpisu ERA	147
Obrázek 97: Výstřižek z ČSN 73 6110, který v porovnání s předpisem ERA představuje odlišné přístup k řešení společného/odděleného provozu pěší a cyklistické dopravy.....	147
Obrázek 98: Šířkové uspořádání společné stezky pro provoz chodců a cyklistů dle TP 179.....	148
Obrázek 99: Meze použitelnosti společného vedení cyklistické a pěší dopravy v závislosti na intenzitě provozu, doporučení z předpisu ERA (svislá stupnice představuje součet pěších a cyklistů dohromady za hodinu)..	148
Obrázek 100: Výstřižek z ČSN 73 6110, který určuje formu oddělení souběhu komunikace pro cyklisty a chodce, s odkazem na metodiku k vyhlášce 398/2009	149
Obrázek 101: Řešení vedení bezbariérových tras na společných stezkách pro provoz chodců a cyklistů – TP 179.....	149
Obrázek 102: Příklad řešení cyklistické dopravy na území centra města; /zdroj: MMZ 2016-1	149
Obrázek 103: Příklad napojení stezky na vozovku s nutností zastavit, s využitím nepřímého levého odbočení dle TP 179	150
Obrázek 104: Návrh základní sítě cyklistických tras měst Chomutov, Jirkov a okolí (podrobněji v příloze) .	151
Obrázek 105: Základní síť cyklistických tras, stav cyklistické dopravy	152
Obrázek 106: Návrh základní sítě cyklistických tras města Chomutov	153
Obrázek 107: Návrh základní sítě cyklistických tras města Jirkov	154
Obrázek 108: Návrh páteřní sítě cyklistických tras na území měst Chomutov, Jirkov a okolí (podrobněji v příloze)	155
Obrázek 109: Páteřní trasy cyklistické dopravy, stav cyklistických tras	156
Obrázek 110: Návrh páteřní sítě cyklistických tras na území města Chomutov	157
Obrázek 111: Návrh páteřní sítě cyklistických tras na území města Jirkov	161
Obrázek 112: Vysvětlení posuzovaných skupin objektů (trasa a přechod) na ukázkovém výřezu	168
Obrázek 113: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras.....	171
Obrázek 114: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, hodnocení stavu tras (podrobněji v příloze)	172
Obrázek 115: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras; území města Chomutov.....	173
Obrázek 116: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, hodnocení stavu tras; území města Chomutov	174
Obrázek 117: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras; území města Jirkov	179
Obrázek 118: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, hodnocení stavu tras; území města Jirkov	180
Obrázek 119: Průměrné roční koncentrace NO ₂ vlivem dopravy, rok 2018 (podrobněji v příloze).....	184
Obrázek 120: Rozdíl průměrné roční koncentrace PM ₁₀ vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)	184
Obrázek 121: Průměrné roční koncentrace PM ₁₀ vlivem dopravy, rok 2030 (podrobněji v příloze).....	185
Obrázek 122: Rozdíl průměrné roční koncentrace PM ₁₀ vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)	186
Obrázek 123: Průměrné roční koncentrace PM _{2,5} vlivem dopravy, rok 2030 (podrobněji v příloze).....	187
Obrázek 124: Rozdíl průměrné roční koncentrace PM _{2,5} vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)	187
Obrázek 125: Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu vlivem dopravy, rok 2030 (podrobněji v příloze)	188

Obrázek 126: Rozdíl průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu vlivem dopravy, rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)	188
Obrázek 127: Ekvivalentní hladina akustického tlaku z dopravy pro denní dobu [dB], stav roku 2030 (podrobněji v příloze)	191
Obrázek 128: Rozdíl ekvivalentní hl. akustického tlaku z dopravy, denní doba [dB], rok 2018 vs 2030 (podrobněji v příloze)	192
Obrázek 129: Vymezení lokalit páteřní sítě dobíjecích stanic /zdroj: Národní akční plán čisté mobility.....	193
Obrázek 130: Současný stav dobíjecích stanic v širším zájmovém území/zdroj: EVMAPA.....	194
Obrázek 131: Plnicí stanice CNG – cílový stav /zdroj: Národní akční plán čisté mobility.....	195
Obrázek 132: Současný stav CNG stanic v širším území /zdroj: CNG4you	195
Obrázek 133: Akční plán, přehled opatření týkající se rozvoje IAD měst Chomutov a Jirkov	201
Obrázek 134: Akční plán, přehled opatření týkající se rozvoje VHD/MHD měst Chomutov a Jirkov.....	204
Obrázek 135: Akční plán, návrh opatření dopravy v klidu na území centra města Chomutov a přilehlém okolí, včetně oblastí kolem nemocnice a ulice Zborovská	206
Obrázek 136: Akční plán, návrh opatření dopravy v klidu centru města Jirkov a přilehlém okolí	208
Obrázek 137: Akční plán, páteřní síť cyklistických tras na území měst Chomutov, Jirkov a okolí.....	210
Obrázek 138: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras; území města Chomutov.....	211
Obrázek 139: Návrh tras základní sítě pěší dopravy, druh/kategorie tras; území města Jirkov	213



18. SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, rozdělení cest podle druhu dopravy	12
Tabulka 2: Srovnání objemů dopravy podle dělby přepravní práce, výchozí stav roku 2018/19 a navržené scénáře vývoje	15
Tabulka 3: Obce s největší denní dojížděkou (vlevo) a vyjížděkou (vpravo) do zaměstnání a školy, město Chomutov	27
Tabulka 4: Obce s největší denní dojížděkou (vlevo) a vyjížděkou (vpravo) do zaměstnání a školy, město Jirkov	28
Tabulka 5: Přehled zatížení vybraných křižovatek, výhled roku 2030.....	42
Tabulka 6: Orientační kapacity úrovnových křižovatek /zdroj: ČSN 736102.....	43
Tabulka 7: PUMM měst Chomutova a Jirkova, navrhované stavby a opatření IAD do roku 2023, resp. roku 2030.....	45
Tabulka 8: Přehled opatření rozvoje VHD/MHD Chomutov a Jirkov.....	77
Tabulka 9: Chomutov, odhad poptávky pro výhledové období roku 2030, automobilizace 568,3 vozidel/1000 obyvatel.....	83
Tabulka 10: Jirkov, odhad poptávky pro výhledové období roku 2030, automobilizace 568,3 vozidel/1000 obyvatel.....	90
Tabulka 11: Bilance odstavování vozidel v oblastech vícepodlažní bytové zástavby Chomutova, výhled roku 2030.....	95
Tabulka 12: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Březenecká, východ; výhled roku 2030	97
Tabulka 13: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Březenecká, západ; výhled roku 2030	99
Tabulka 14: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Jitřenka; výhled roku 2030.....	103
Tabulka 15: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Kamenná; výhled roku 2030.....	105
Tabulka 16: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Písečná; výhled roku 2030.....	108
Tabulka 17: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Pod černým vrchem, sever; výhled roku 2030.....	109
Tabulka 18: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Pod černým vrchem, jih; výhled roku 2030.....	110
Tabulka 19: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Severka; výhled roku 2030.....	112
Tabulka 20: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě U Luny; výhled roku 2030.....	117
Tabulka 21: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Za Zborovskou; výhled roku 2030... ..	118
Tabulka 22: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Zadní Vinohrady; výhled roku 2030	120
Tabulka 23: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Zahradní; výhled roku 2030.....	122
Tabulka 24: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Zdeňka Štěpánka; výhled roku 2030.....	125
Tabulka 25: Bilance odstavování vozidel v oblastech vícepodlažní bytové zástavby Chomutova, výhled roku 2030.....	127
Tabulka 26: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Jirkov-střed; výhled roku 2030	128
Tabulka 27: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Nové Ervěnice; výhled roku 2030	130
Tabulka 28: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Nové Vinařice; výhled roku 2030....	132
Tabulka 29: Odhad poptávky a bilance odstavování vozidel v lokalitě Zátíší; výhled roku 2030.....	134
Tabulka 30: Návrh opatření dopravy v klidu v řešeném území města Chomutov, etapizace rozvoje do roku 2030	136
Tabulka 31: Návrh opatření dopravy v klidu v řešeném území města Jirkov, etapizace rozvoje do roku 2030	138
Tabulka 32: Celostátní sčítání dopravy 2016, cyklistická doprava; /zdroj: ŘSD ČR	143
Tabulka 33: Rozdělení základní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy ve městech Chomutov, Jirkov a okolí (délka tras jednosměrně).....	151
Tabulka 34: Rozdělení základní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy ve městě Chomutov (délka tras jednosměrně)	153

Tabulka 35: Rozdělení základní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy ve městě Jirkov (délka tras jednosměrně)	154
Tabulka 36: Páteřní cyklistické trasy podle délky a typu v zájmovém území měst Chomutov, Jirkov a okolí (délka tras jednosměrně)	155
Tabulka 37: Rozdělení páteřní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy na území města Chomutov .	157
Tabulka 38: Přednostní kroky rozvoje páteřní sítě cyklistických tras na území města Chomutov.....	160
Tabulka 39: Rozdělení páteřní sítě cyklistické dopravy dle délky a typu trasy na území města Jirkov	161
Tabulka 40: Přednostní kroky rozvoje páteřní sítě cyklistických tras na území města a Jirkov	164
Tabulka 41: Bilance základní sítě tras pěší dopravy na území měst Chomutova a Jirkova	172
Tabulka 42: Bilance základní sítě tras pěší dopravy na území města Chomutov	174
Tabulka 43: Přehled opatření na zlepšení podmínek pěší dopravy na území města Chomutov	175
Tabulka 44: Přehled opatření na zlepšení podmínek pěší dopravy na území města Jirkov	177
Tabulka 45: Bilance základní sítě tras pěší dopravy na území města Jirkov.....	180
Tabulka 46: Imisní limity pro ochranu zdraví podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.....	183
Tabulka 47: Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru	190
Tabulka 48: Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru	190
Tabulka 49: Seznam zón a aglomerací dle zákona o ochraně ovzduší	196
Tabulka 50: Návrh indikátorů výsledku a účinku a způsoby měření	198
Tabulka 51: Návrh indikátorů výstupu a vstupu a způsoby měření	199
Tabulka 52: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, rozdělení cest podle druhu dopravy.....	200
Tabulka 53: Návrh opatření akčního plánu na komunikacích IAD na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023	201
Tabulka 54: Návrh opatření akčního plánu VHD/MHD na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023....	204
Tabulka 55: Návrh opatření akčního plánu dopravy v klidu na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023	206
Tabulka 56: Návrh opatření akčního plánu cyklistické dopravy na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023	210
Tabulka 57: Návrh opatření akčního plánu cyklistické dopravy na území měst Chomutov a Jirkov do roku 2023	211



19. SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve městech Chomutov a Jirkov	8
Graf 2: Vývoj automobilizace v ORP Chomutov, stav k 1.1. daného roku /zdroj: MV ČR, MD ČR, Centrální registr vozidel	9
Graf 3: Italská křivka vývoje automobilizace, relativní růst.....	10
Graf 4: Rozdělení cest podle druhu dopravy	12
Graf 5: Srovnání dělby přepravní práce výchozího stavu roku 2018/2019 a navržených scénářů vývoje	15
Graf 6: Dělbba přepravní práce, doporučený scénář vývoje roku 2030.....	16
Graf 7: Přehled denní vyjížďky a dojížďky do zaměstnání a školy podle územního členění /zdroj: ČSÚ, SLDB 2011	27
Graf 8: Přehled denní vyjížďky a dojížďky do zaměstnání a školy podle územního členění /zdroj: ČSÚ, SLDB 2011	28
Graf 9: Přehled denní vyjížďky a dojížďky do zaměstnání a školy podle územního členění; /zdroj: ČSÚ, SLDB 2011	59
Graf 10: Odstavování vozidel ve vícepodlažní bytové zástavbě Chomutova, výhled roku 2030	96
Graf 11: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Březenecká, východ; výhled roku 2030	97
Graf 12: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Březenecká, západ; výhled roku 2030	100
Graf 13: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Jitřenka; výhled roku 2030	103
Graf 14: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Kamenná; výhled roku 2030	106
Graf 15: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Písečná; výhled roku 2030	108
Graf 16: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Pod Černým vrchem, sever; výhled roku 2030	109
Graf 17: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Pod černým vrchem, jih; výhled roku 2030	111
Graf 18: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Severka; výhled roku 2030	112
Graf 19: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby U Luny; výhled roku 2030	117
Graf 20: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Za Zborovskou; výhled roku 2030	119
Graf 21: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Zadní Vinohrady; výhled roku 2030	121
Graf 22: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Zahradní; výhled roku 2030	123
Graf 23: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Zdeňka Štěpánka; výhled roku 2030	125
Graf 24: Odstavování vozidel ve vícepodlažní bytové zástavbě Chomutova, výhled roku 2030	127
Graf 25: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Jirkov-střed; výhled roku 2030.....	128
Graf 26: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Nové Ervěnice; výhled roku 2030	130
Graf 27: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Nové Vinařice; výhled roku 2030	132
Graf 28: Odstavování vozidel v oblasti vícepodlažní bytové zástavby Zátíší; výhled roku 2030	134
Graf 29: Srovnání dělby přepravní práce výchozího stavu roku 2018/2019 a navržených scénářů vývoje ..	200
Graf 30: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast E (centrum), město Chomutov	207
Graf 31: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast H (centrum), město Jirkov	209