

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚST CHOMUTOVA A JIRKOVA

ANALYTICKÁ ČÁST

ELEKTRONICKÁ VERZE č. 12



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



MĚSTSKÁ MOBILITA
CHOMUTOVA A JIRKOVA

Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova
Analytická část
2018–2019

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	6
2. Charakteristika poptávky po mobilitě	8
2.1 Vymezení a řešeného území, spádové oblasti	8
2.2 Inventarizace podkladů	12
2.2.1 Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje – v aktuální podobě zpracování	13
2.2.2 Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027	15
2.2.3 Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020.....	16
2.2.4 Územní plán města Chomutova.....	19
2.2.5 Územní plán města Jirkova	22
2.2.6 Územní plán obce Otvice	24
2.3 Obyvatelstvo, demografická struktura	25
2.4 Pocitová mapa Chomutov, Jirkov	29
2.5 Socioekonomický profil území.....	32
2.6 Cestovní ruch, analýza návštěvnosti.....	37
2.7 Dopravní chování obyvatel	38
2.8 Motorizace/automobilizace, historie a vývoj.....	48
2.9 Přepravené objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy.....	50
2.10 Přepravené vztahy, vnější relace	51
2.11 SWOT analýza.....	54
3. Dopravní průzkumy	55
3.1 Metodika sběru dopravních dat	55
3.2 Směrový dopravní průzkum.....	55
3.3 Průzkum křižovatek.....	59
3.3.1 Kartogramy křižovatek.....	61
3.4 Průzkum intenzity cyklistické a pěší dopravy.....	73
3.5 Průzkum statické dopravy	73
3.5.1 Průzkum oblastí s vícepodlažní bytovou zástavbou	73
3.5.2 Průzkum centra města a přilehlého území	75
4. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace.....	82
4.1 Územní charakteristika, vliv na dopravní situaci.....	82
4.2 Pozemní komunikace, ZÁKOS	84
4.2.1 Základní komunikační systém	84
4.2.2 Zatřídění silnic řešeného území	86
4.2.3 Zatížení komunikační sítě	87
4.2.4 Kapacitní analýza vybraných křižovatek.....	91
4.3 Nehodovost, vývoj a závažnost.....	103
4.3.1 Město Chomutov	105



4.3.2	Město Jirkov	109
4.4	SWOT analýza	115
5.	Doprava v klidu (statická doprava)	116
5.1	Město Chomutov	116
5.1.1	Oblast centra města a navazující území	116
5.1.2	Lokality s vícepodlažní obytnou zástavbou, Chomutov	126
5.1.3	SWOT analýza, Chomutov	128
5.2	Město Jirkov	129
5.2.1	Oblast centra města a navazující území	129
5.2.2	Lokality s vícepodlažní obytnou zástavbou, Jirkov	137
5.2.3	SWOT analýza, Jirkov	138
6.	Cyklistická doprava	139
6.1	Popis nabídky, stav infrastruktury	141
6.2	Charakteristika poptávky, intenzita dopravy	143
6.3	Závady, rizika a dopravní nehody	145
6.4	Bike Sharing	150
6.5	SWOT analýza	151
7.	Pěší doprava	152
7.1	Charakteristika poptávky, zásady řešení	152
7.2	Popis nabídky, stav infrastruktury	153
7.2.1	Město Chomutov	153
7.2.2	Město Jirkov	158
7.3	SWOT analýza	162
8.	Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava	163
8.1	Překladiště, VLC a trasy nákladní dopravy	163
8.1.1	Železniční nákladní doprava	165
8.1.2	Silniční nákladní doprava	166
8.2	SWOT analýza	168
9.	Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy	169
9.1	SWOT analýza	171
10.	Veřejná hromadná doprava, včetně železnice a vazeb na IDS Ústeckého kraje	172
10.1	Charakteristika poptávky MHD, dostupnost území	173
10.2	Analýza dostupnosti území	176
10.3	Popis nabídky MHD, stav infrastruktury	177
10.4	Veřejná linková doprava, železniční osobní doprava	183
10.4.1	Veřejná linková doprava	183
10.4.2	Železniční osobní doprava	186
10.5	Integrace veřejné dopravy	187
10.6	Systémy Park and Ride, Bike and Ride	192

10.7	SWOT analýza	193
11.	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí	194
11.1	Kvalita ovzduší	194
11.2	Orientační výpočet hluku ze silniční dopravy	199
12.	Seznam zkratk	202
13.	Seznam obrázků	204
14.	Seznam tabulek	208
15.	Seznam grafů	210



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 pořizované 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 imisí 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**.

Účelem **Analytické části** je shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a tendenci vývoje přepravních vztahů. Analýza obsahuje vyhodnocení všech dopravních systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit. Z dostupných podkladů (demografické údaje, sociologické průzkumy, rozložení pracovních příležitostí, rozmístění vzdělávacích institucí, umístění nákupních center atd.) je odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části je provedeno vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, naplnění požadavků obyvatel měst Chomutova a Jirkova v jejich jednotlivých částech města a prostupnost území pro pěší a cyklistickou dopravu. Je vyhodnocena také úroveň preference jednotlivých druhů dopravy. V závěru analytické části je pro obě města provedena přehledná SWOT analýza každého dopravního subsystému i komplexně celého systému dopravy.



2. CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY PO MOBILITĚ

2.1 VYMEZENÍ A ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ, SPÁDOVÉ OBLASTI

Plán udržitelné městské mobility je vytvořen 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. Ve Statutárním městě Chomutov je evidováno zhruba 48,7 tis. obyvatel, město plní funkci přirozeného spádového centra pro širší území, zajišťuje všechny důležité okresní a regionální funkce. Město Jirkov eviduje zhruba 19,3 tis. obyvatel, obce Černovice, Droužkovice, Otvice, Spořice a Údlice pak v úhrnu přibližně 4,8 tis. obyvatel. Zájmové území představuje v celkovém úhrnu zhruba 72,8 tisíc obyvatel.



Obrázek 1: Vymezení řešeného území Statutárního města Chomutova a spádových obcí /zdroj: Mapy.cz



Obrázek 2: Vymezení řešeného území města Jirkova /zdroj: Mapy.cz

Správní obvod obce s rozšířenou působností (dále ORP) Chomutov zahrnuje celkem 25 obcí s přibližně 81,6 tisíc obyvateli (Český statistický úřad k 31.12.2018).

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

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



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 3: Geografické vymezení území SO ORP Chomutov /zdroj: ČSÚ

SO ORP CHOMUTOV

k 1. 1. 2016



Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem

- Chomutov
- Jirkov

- obec
- katastrální území
- území náleží k obci ve směru šipky

0 1 2 4 6 8 10 km

Obrázek 4: Vymezení území ORP Chomutov /zdroj: ČSÚ

Historie města Chomutova sahá do 13. století, i v současnosti lze město charakterizovat jako průmyslové, dřívější orientace na hutnictví, hnědouhelnou těžbu, energetiku a těžký průmysl se proměňuje, spíše se zaměřuje na lehký průmysl. Centrum města si uchovalo středověký půdorys, je památkovou zónou s řadou historických domů a kostelů. Město Chomutov, stejně jako město Jirkov, jsou situované do kotliny masívu Krušných hor, nedaleko od hranic se Spolkovou republikou Německo (dále SRN).

Počátky města Jirkova jsou datovány do poslední třetiny 13. století. Vývoj města byl značně poznamenán rozvojem průmyslu, což se v novodobé historii projevilo zejména výstavbou rozsáhlých obytných souborů. Město i dnes je významnou součástí souměstí Chomutov-Jirkov z hlediska společenského, hospodářského i dopravního provázání.

Předmětnému území a jeho rozvoji napomáhá výhodná geografická poloha, městem Chomutov prochází silnice I/13, která je nositelkou mezinárodního tahu E 442. Na západním okraji města Chomutova je situovaná silnice I/7 s vazbou na hraniční přechod se SRN, silnice I/7 ve směru na Prahu přechází na doposud nehomogenizovanou dálnici D7. Uvedené komunikace doplňují silnice I/7I, II/251, 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 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.

Z hlediska regionálních i dálkových vazeb je důležitá rovněž železniční doprava, městem prochází železniční trať 130 Ústí nad Labem-Klášteřec 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. Vodní doprava je vzdáleně zastoupena Labskou vodní cestou, resp. veřejnými přístavy Ústí nad Labem-Krásné Březno a Ústí nad Labem-Vaňov.



Obrázek 5 Širší územně dopravní vazby řešeného území měst Chomutov, Jirkov; /zdroj: ŘSD ČR



2.2 INVENTARIZACE PODKLADŮ

DOKUMENTY EU A ČESKÉ REPUBLIKY

- Politika územního rozvoje České republiky,
- Dopravní politika ČR na roky 2014-2020,
- Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému,
- Strategie Evropa 2020 a Národní program reforem, evropská politika soudržnosti – hlavní požadavky na dopravu,
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020,
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020.

KRAJSKÉ DOKUMENTY

- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje – v aktuální podobě zpracování
- Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027
- Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020

DOKUMENTY MĚSTA CHOMUTOVA

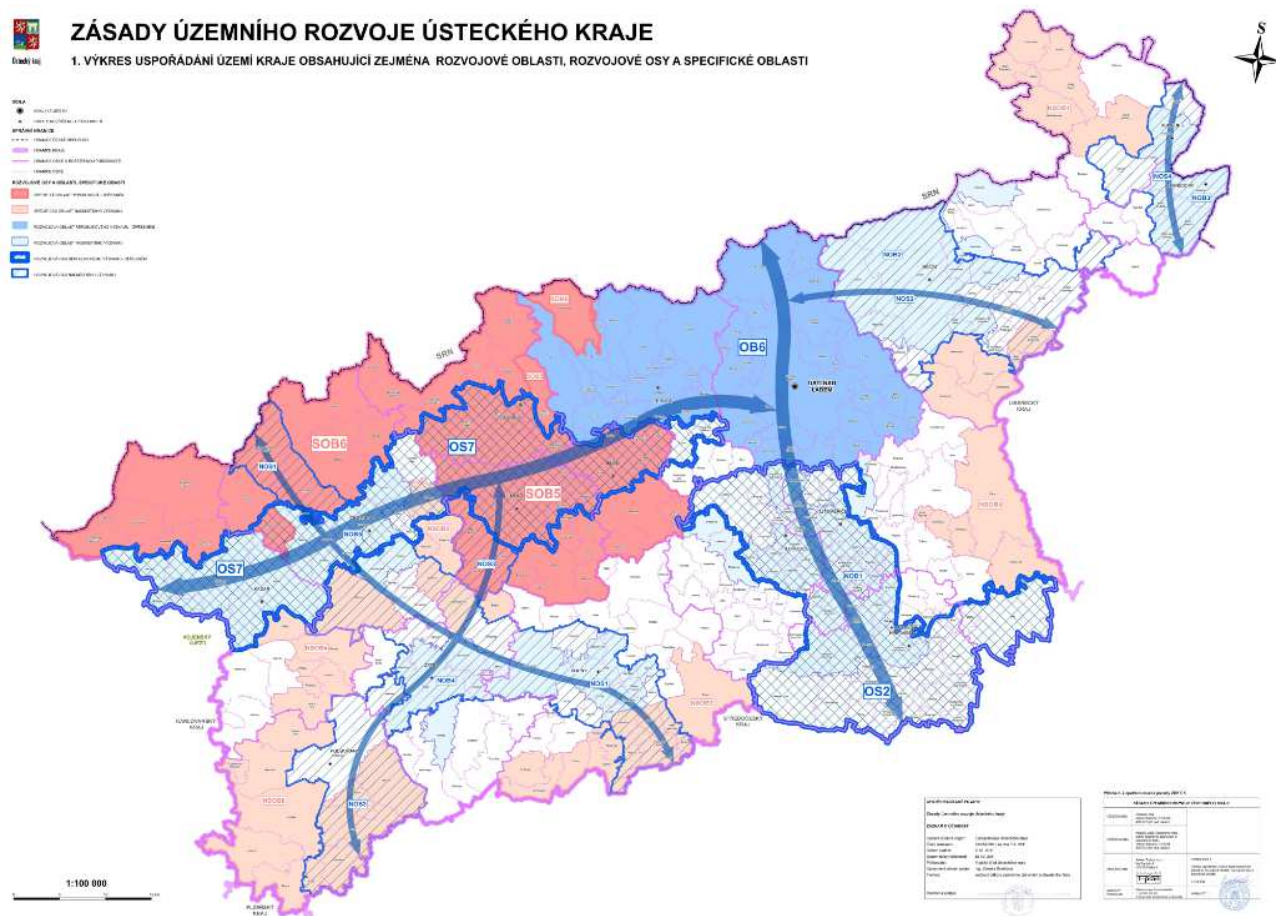
- Územní plán Chomutov v jeho aktuální podobě, návrh pořízen 06/2017
- Územní plány obcí Černovice, Droužkovice, Otvice, Spořice, Údlice
- Strategie území správního obvodu ORP Chomutov 2015-2024
- Rámcová strategie rozvoje statutárního města Chomutova pro období 2014 až 2024
- Komunitní plán rozvoje sociálních a souvisejících služeb v ORP Chomutov 2018 – 2021
- Studie vybudování cyklostezek na Chomutovsku, aktualizace 2012
- Dopravní model automobilové dopravy města Chomutova, 2017

DOKUMENTY MĚSTA JIRKOV

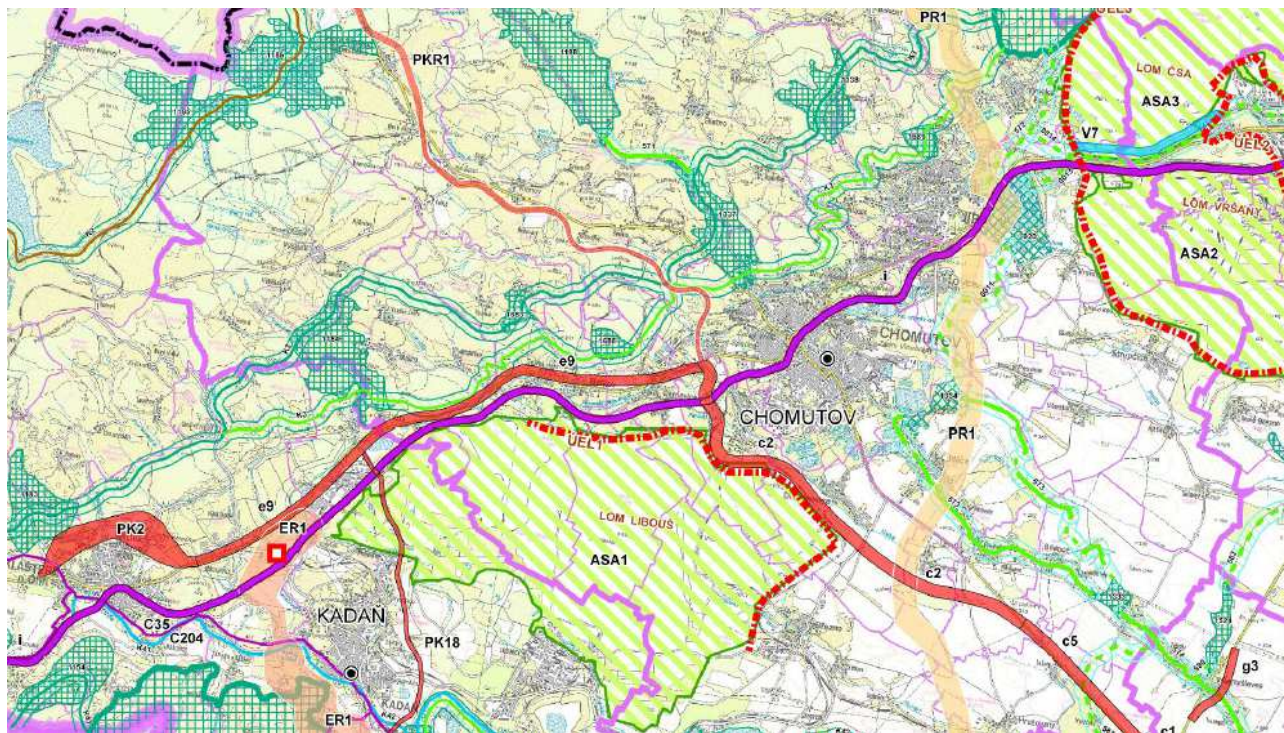
- Územní plán Jirkov, v pořizování, není schváleny
- Strategický plán rozvoje města Jirkov
- Územní plán snižování emisí a imisí pro města Jirkov a Chomutov

2.2.1 Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje – v aktuální podobě zpracování

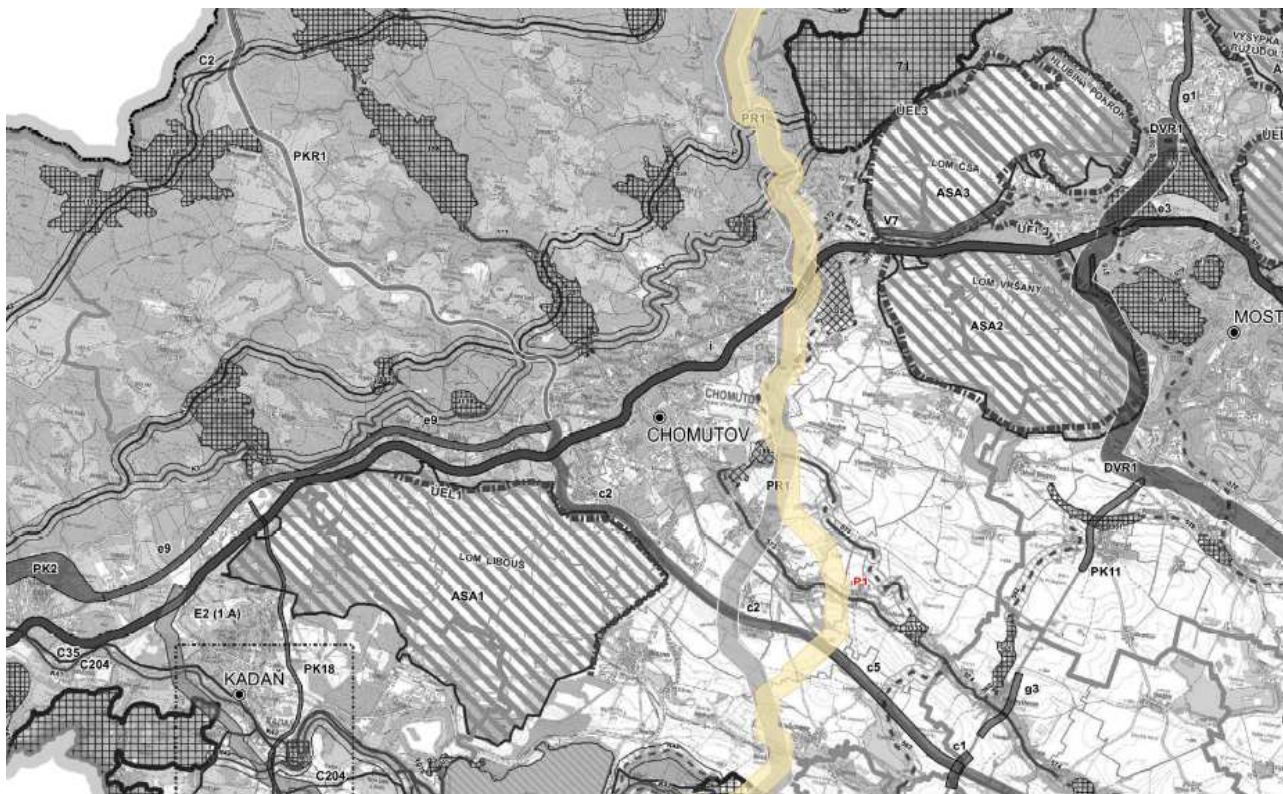
Dále jen ZÚR Ústeckého kraje.



Obrázek 6: ZÚR Ústeckého kraje, rozvojové osy



Obrázek 7: ZÚR Ústeckého kraje, vymezení územních koridorů



Obrázek 8: ZÚR Ústeckého kraje, vymezení územních koridorů, 3. Aktualizace

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje - textová část

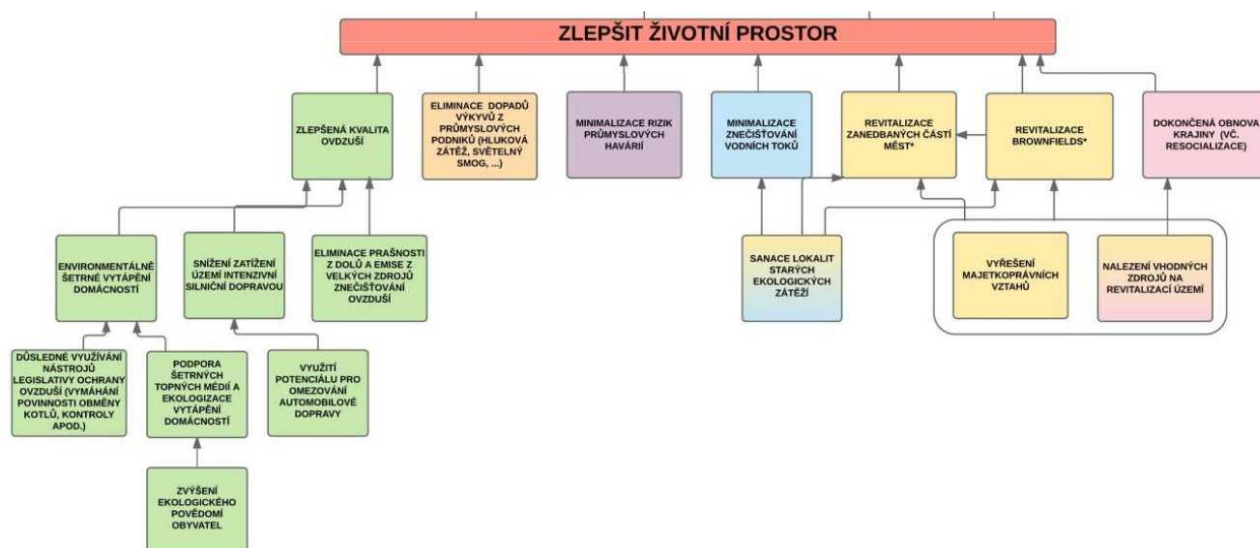
Příloha č. 1 opatření obecné povahy ZÚR ÚK

Kód	Název	Popis - označení	šířka koridoru (m)	ORP	Dotčená území obcí
i	železniční tratě č.140 a č.130, Klášterec nad Ohří - Ústí nad Labem, optimalizace	č.140, č.130	250	Chomutov	Černovice, Chomutov, Jirkov, Málkov, Místo, Otvice, Spořice, Vrskaň
				Teplice	Duchcov, Jeníkov, Košťany, Krupka, Lahošť, Proboštov, Teplice, Újezdeček, Zabužany
				Kadaň	Kadaň, Klášterec nad Ohří, Okounov, Perštejn
				Bílina	Bílina, Hostomice, Ledvice, Světec
				Most	Malé Březno, Most, Obrnice, Želenice
				Ústí nad Labem	Chabařovice, Chlumec, Přestanov, Trmice, Ústí nad Labem

Tabulka 1: ZÚR Ústeckého kraje, výběr opatření obecné povahy

2.2.2 Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Dále jen SR Ústeckého kraje.



Obrázek 9: Strategie rozvoje Ústeckého kraje, výšek Stromu cílů (Zlepšit životní prostor)



Obrázek 10: SR Ústeckého kraje, výšek Stromu cílů (Eliminovat dopady periferní geografické polohy a zvýšit sociální a ekonomickou životaschopnost území)



2.2.3 Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020

PRIORITA 3: INFRASTRUKTURA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.

OPATŘENÍ 3.1: PÁTEŘNÍ INFRASTRUKTURA KRAJE	
Cíl opatření	
<ul style="list-style-type: none"> Dobudovat hlavní páteřní trasy silniční, železniční, vodní a cyklistické dopravy 	
Aktivity a intervence naplňující opatření	
Aktivity ÚK	<ul style="list-style-type: none"> Systematický rozvoj sítě páteřních cyklostezek včetně související infrastruktury Budování silničních obchvatů měst zvláště na silnicích II. třídy Posilování bezpečnostních opatření v dopravě Systematický rozvoj integrovaného dopravního systému veřejné dopravy
Okruhy aktivit jiných subjektů vč. nepřímé podpory ze strany ÚK	<ul style="list-style-type: none"> Dokončení chybějících úseků dálnice D8 a rychlostní silnice R7 Modernizace a zvýšení kapacity silnice I/13 Modernizace páteřních železničních tratí Integrace různých druhů veřejné dopravy Zlepšení plavebních podmínek Labské vodní cesty v úseku Ústí nad Labem – státní hranice pro nákladní, osobní i rekreační plavbu včetně související infrastruktury Nefinanční a projekční podpora výstavby/modernizace a zlepšení vybavenosti přestupních terminálů veřejné dopravy v hlavních uzlových bodech Nefinanční podpora logistických center a terminálů pro kombinovanou dopravu vodní – silniční – železniční Nefinanční podpora výstavby cyklostezek v rámci revitalizace brownfields (ve vazbě na opatření 3.5) Pořízení dopravní studie k prověření vedení silnice I/13 na Děčínsku
Monitorovací ukazatele	
<ul style="list-style-type: none"> Indikátory výsledku: Míra integrace dopravní obslužnosti (Podíl výkonů veřejné dopravy zařazených do IDS) Možné indikátory výstupu: Délka nově vybudovaných páteřních cyklostezek, Počet a délka nově vybudovaných silničních obchvatů na silnicích II. třídy, Počet odstraněných bodových závad, Výkon osobní veřejné dopravy a MHD v kraji 	
Nositelé opatření	
<ul style="list-style-type: none"> Odbor regionálního rozvoje KÚ ÚK, Odbor dopravy a silničního hospodářství KÚ ÚK SÚS ÚK, města a obce, Ředitelství silnic dálnic, Správa železniční dopravní cesty s.o., dopravci v rámci veřejné dopravy, Povodí Labe s.p., provozovatelé městské hromadné dopravy 	

Tabulka 2: Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020, Opatření 3.1: Páteřní infrastruktura kraje

OPATŘENÍ 3.2: DOSTUPNOST JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ KRAJE	
Cíl opatření	
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšit technický stav, bezpečnost a zajistit optimální využití silniční, železniční a cyklistické infrastruktury v periferních částech Ústeckého kraje 	
Aktivity a intervence naplňující opatření	
Aktivity ÚK	<ul style="list-style-type: none"> Modernizace a přizpůsobování sítě silnic II. a III. tříd potřebám území a dle průběžně aktualizované Pasportizace komunikací Ústeckého kraje („Bílé knihy“) Odstraňování konfliktních míst a zvyšování bezpečnosti cyklistické, pěší a motorové dopravy Koordinace a spolupráce s dalšími subjekty ohledně budoucího využití lokálních železnic (osobní doprava, turistická doprava, zrušení tratě apod.) Aktualizace Pasportizace komunikací Ústeckého kraje s cílem definování priorit na období 2014–20
Okruhy aktivit jiných subjektů vč. nepřímé podpory ze strany ÚK	<ul style="list-style-type: none"> Nefinanční podpora rozvoje sítě lokálních cyklostezek
Monitorovací ukazatele	
<ul style="list-style-type: none"> Indikátory výsledku: Podíl nově zrekonstruovaných silnic II. a III. třídy na celkové délce těchto silnic, Výkon osobní železniční dopravy na lokálních tratích Možné indikátory výstupu: Délka rekonstruovaných silnic II. a III. třídy, Počet lokálních železnic ohrožených zánikem nově využitých pro turistické účely, Počet přepravených cestujících na lokálních turistických železničních tratích 	
Nositelé opatření	
<ul style="list-style-type: none"> Odbor regionálního rozvoje KÚ ÚK, Odbor dopravy a silničního hospodářství KÚ ÚK SÚS ÚK, města a obce, Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, Správa železniční dopravní cesty s.o., dopravci v rámci veřejné dopravy 	

Tabulka 3: Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020, Opatření 3.2: Dostupnost jednotlivých částí kraje



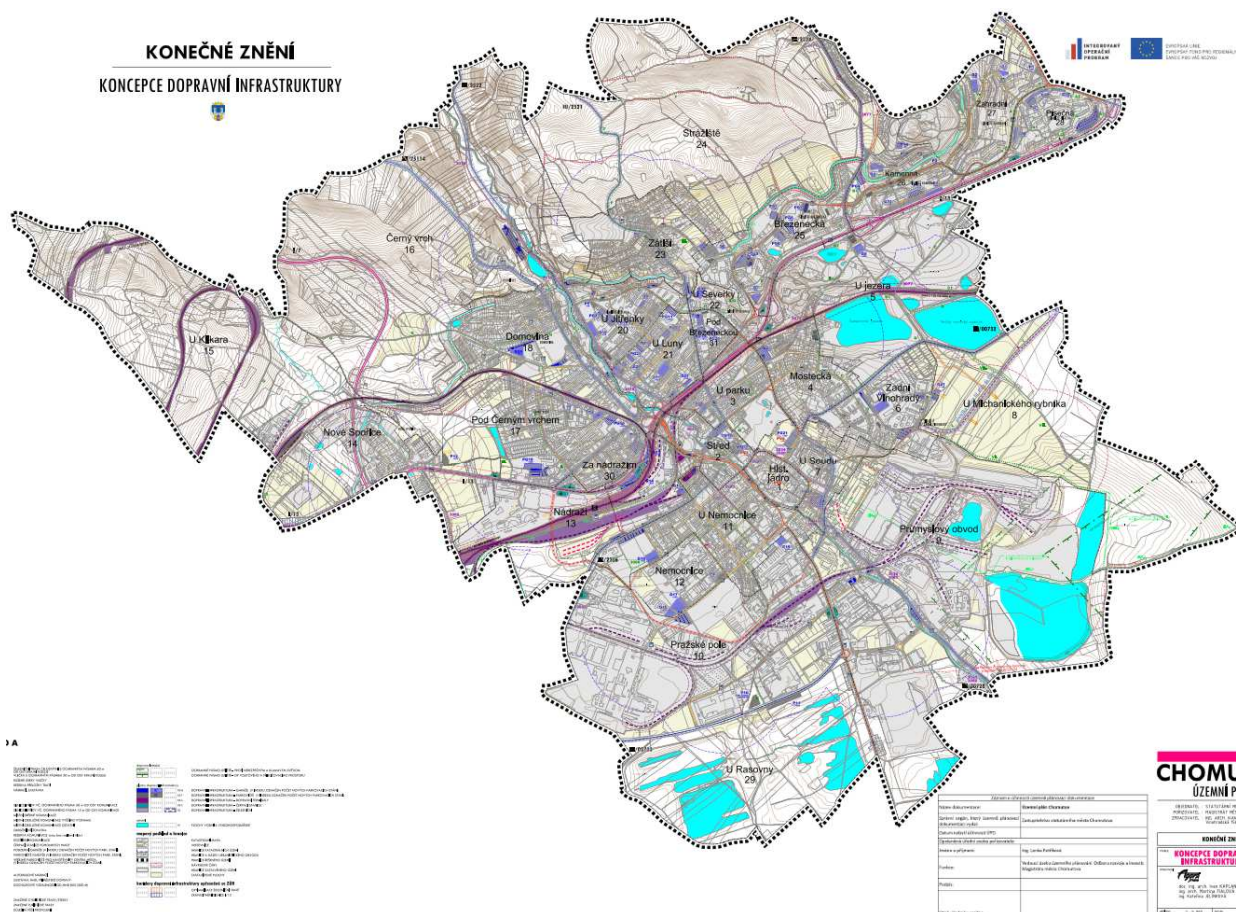
PRIORITA 4: ATRAKTIVNÍ MĚSTA

OPATŘENÍ 4.4: ENVIRONMENTÁLNĚ ŠETRNĚJŠÍ DOPRAVA VE MĚSTECH	
Cíl opatření	
<ul style="list-style-type: none"> • Snížit negativní dopady automobilové dopravy na prostředí měst 	
Aktivity a intervence naplňující opatření	
Aktivity ÚK	<ul style="list-style-type: none"> • Výstavba obchvatů měst na komunikacích ve správě kraje, protihluková opatření a opatření ke „zklidnění dopravy“ na komunikacích v městských intravilánech ve správě kraje • Koordinace přípravy revitalizace přestupních uzlů hromadné dopravy, komunikace se zainteresovanými aktéry (MDČR, SŽDC, města, provozovatelé HD, místní podnikatelé, developerské společnosti), pořízení projektové dokumentace aktivit revitalizace uzlů hromadné dopravy • Zainvestování nových prvků integrovaného dopravního systému (např. prodejních automatů jízdenek, informačních tabulí, informačních materiálů, apod.) • Zajištění bezbariérovosti veřejné dopravy v kraji (dopravní prostředky i terminály a nástupiště) • Podpora stabilizace tras konfliktních úseků plánovaných silničních obchvatů a průtahů (Bílina, Děčín) a jejich následné začlenění do ZÚR ÚK • Podpora přenosu know-how ze zahraničí pro představitele místní samosprávy a městských úřadů se zahraničními městy
Okruhy aktivit jiných subjektů vč. nepřímé podpory ze strany ÚK	<ul style="list-style-type: none"> • Zařazení problematiky jako specifického cíle podpory v budoucím mechanismu alokace prostředků ze SF EU v regionu • Rozvoj cyklistické infrastruktury, infrastruktury dopravy v klidu a projektů „zklidnění dopravy“ v jádrech měst • Lobbing za prioritní alokaci prostředků na výstavbu obchvatů měst v SFDI a alokaci prostředků ze SFDI a SF EU na podporu rekonstrukce a rozvoje infrastruktury hromadné dopravy a revitalizace uzlů hromadné dopravy a rozvoje cyklistické infrastruktury ve městech • Budování P+R parkovišť u vybraných uzlů a zastávek hromadné dopravy • Podpora environmentálně šetrných dopravních prostředků (elektromobily, elektrokola) • Podpora tvorby inteligentních dopravních systémů, city-logistiky, apod. • Aktivní účast na projektové přípravě investic do dopravní infrastruktury ve správě celostátních organizací
Monitorovací ukazatele	
<ul style="list-style-type: none"> • Indikátory výsledku: Celkové snížení intenzity tranzitní dopravy na příslušných komunikacích ve městech ÚK v počtu vozů/24 hodin; Emise škodlivin z mobilních zdrojů ve městech ÚK v tunách • Možné indikátory výstupu: Délka a počet nových silničních obchvatů v km; Počet revitalizovaných uzlů hromadné dopravy; Počet investičně podpořených objektů; Počet parkovacích míst na P+R parkovištích; počet stání na kola v B+R zařízeních; Délka nových cyklostezek v intravilánech měst; Počet nových parkovacích míst v intravilánech měst; % bezbariérových prostředků hromadné dopravy; % bezbariérových zastávek hromadné dopravy 	
Nositelé opatření	
<ul style="list-style-type: none"> • Odbor regionálního rozvoje KÚ ÚK, Odbor strategie, přípravy a realizace projektů KÚ ÚK, Odbor investiční KÚ ÚK, Odbor územního plánování a stavebního řádu KÚ ÚK, Odbor dopravy a silničního hospodářství • Města, Regionální rada regionu soudružnosti Severozápad (resp. nástupnická organizace), ŘSD, SŽDC, dopravci 	

Tabulka 4: Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020, Opatření 4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech



KONEČNÉ ZNĚNÍ KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY



CHOMUTOV ÚZEMNÍ PLÁN

KONEČNÉ ZNĚNÍ	
KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	6
1:10 000	1:10 000
1:10 000	1:10 000

Obrázek 12: ÚP Chomutov, koncepce dopravní infrastruktury, verze 06/2017

Veřejně prospěšné stavby pro veřejnou infrastrukturu dopravní

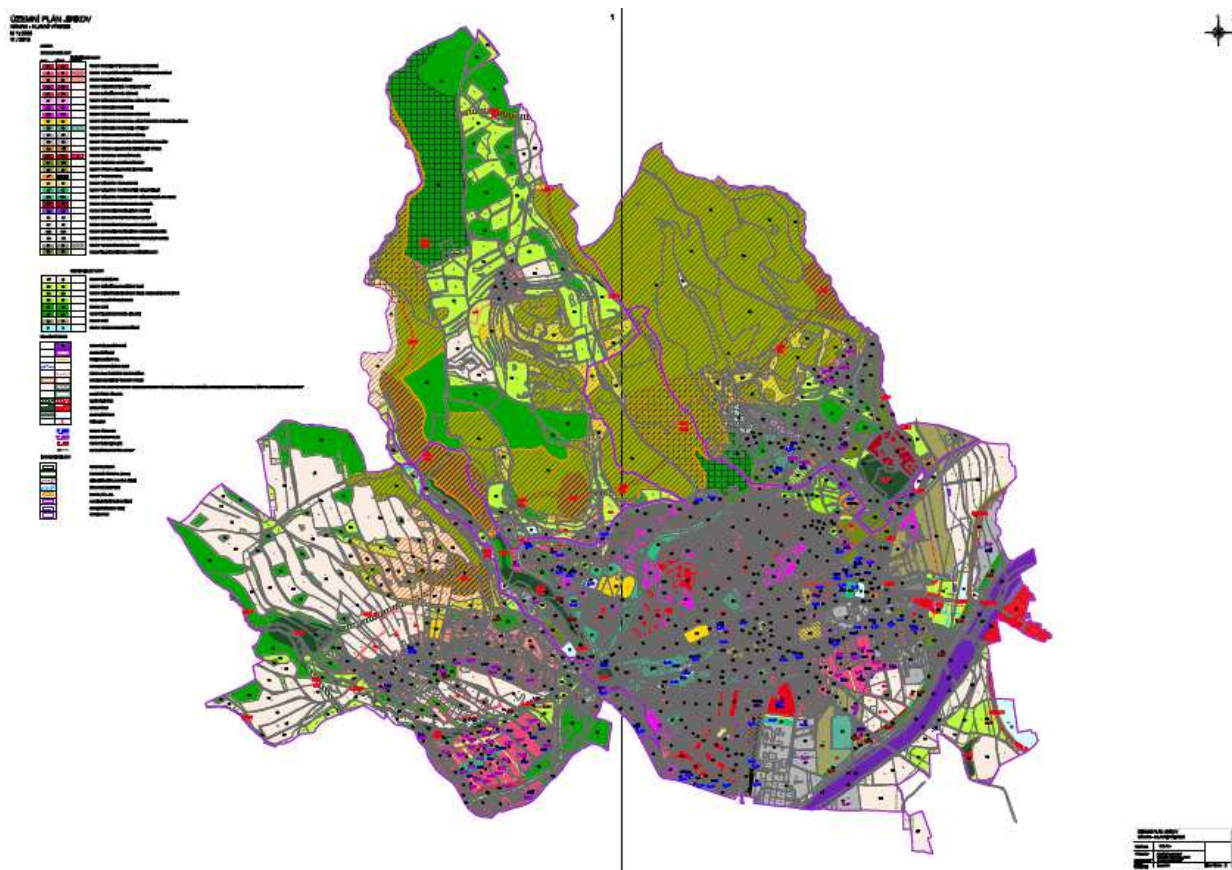
označení VPS	popis veřejně prospěšné stavby	název k.ú.
WD 1	Hlavní průjezdná komunikace Zadní Vinohrady včetně křižovatek a sítě technické infrastruktury	Chomutov I
WD 2	Obslužné komunikace Zadní Vinohrady včetně sítě technické infrastruktury	Chomutov I
WD 4	Vnitřní městský okruh - úprava trasy komunikace 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	Příjezd 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 železnice 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

Tabulka 5: ÚP města Chomutova, návrh veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury



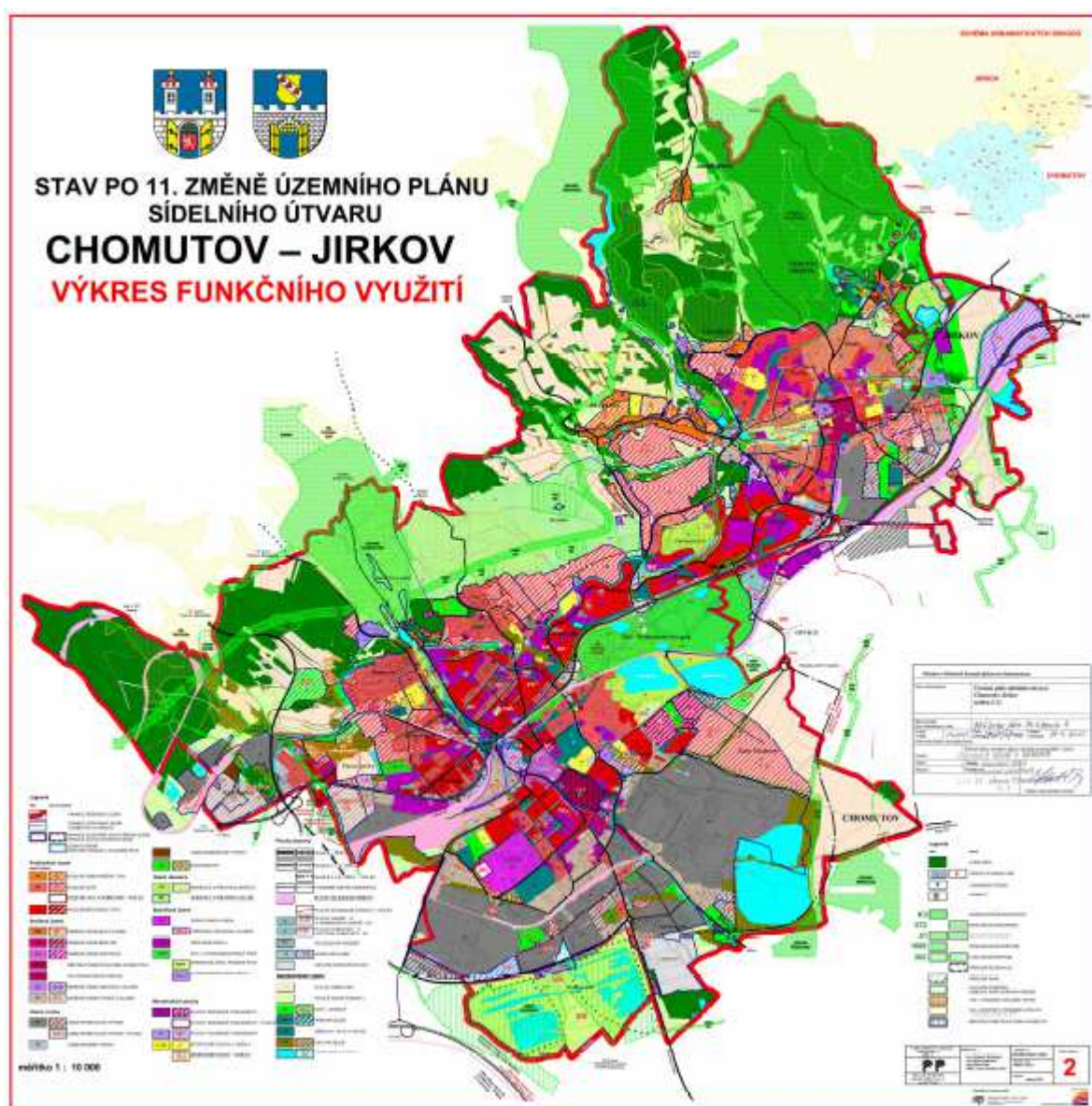
2.2.5 Územní plán města Jirkova



Obrázek 13: Územní plán Jirkov, hlavní výkres; 11/2013

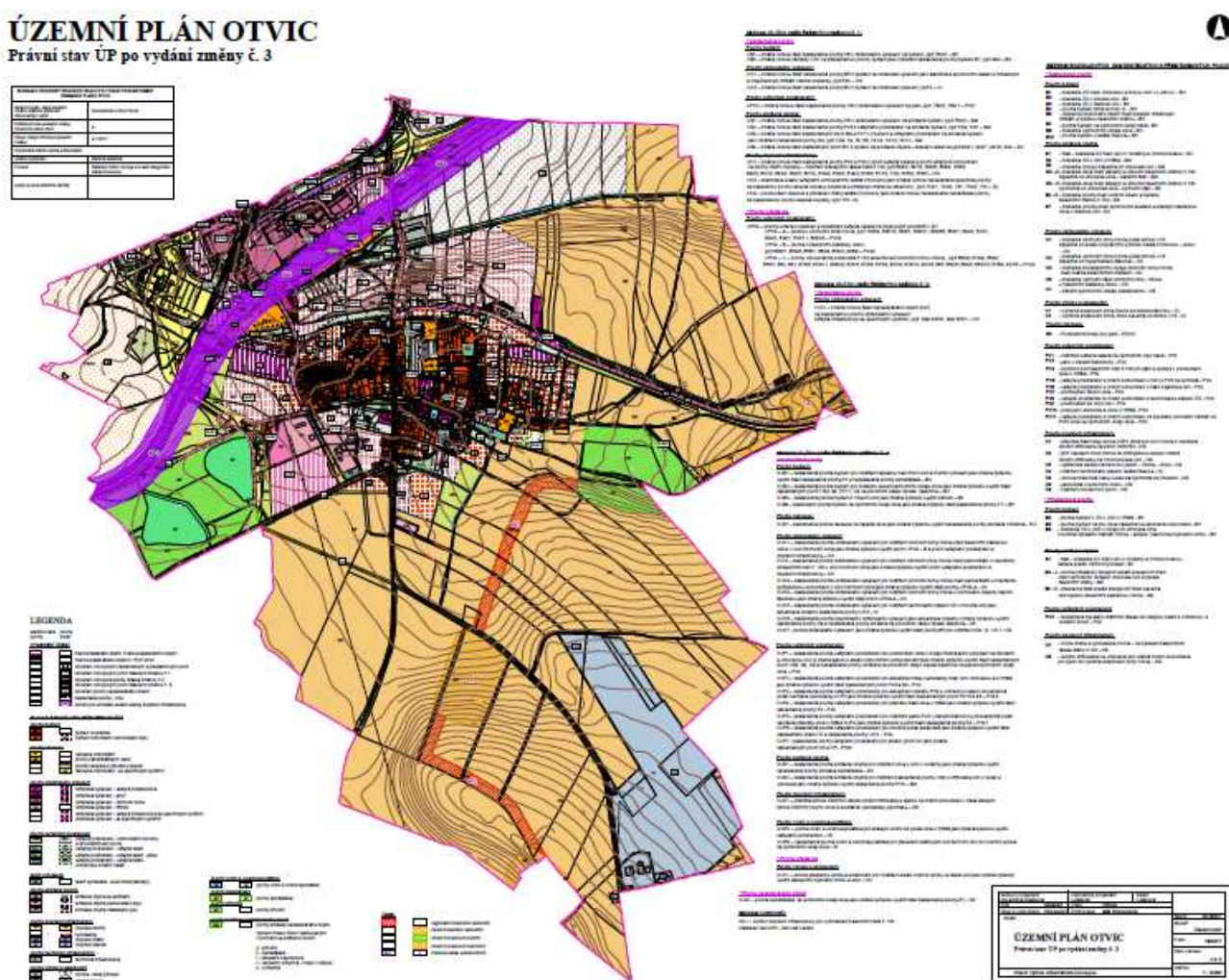


Obrázek 14: Územní plán Jirkov, dopravní koncepce a technická infrastruktura; 11/2013



Obrázek 15: ÚP sídelního útvaru Chomutov-Jirkov, funkční využití území, stav po 11. změně 04/2011

2.2.6 Územní plán obce Otvice



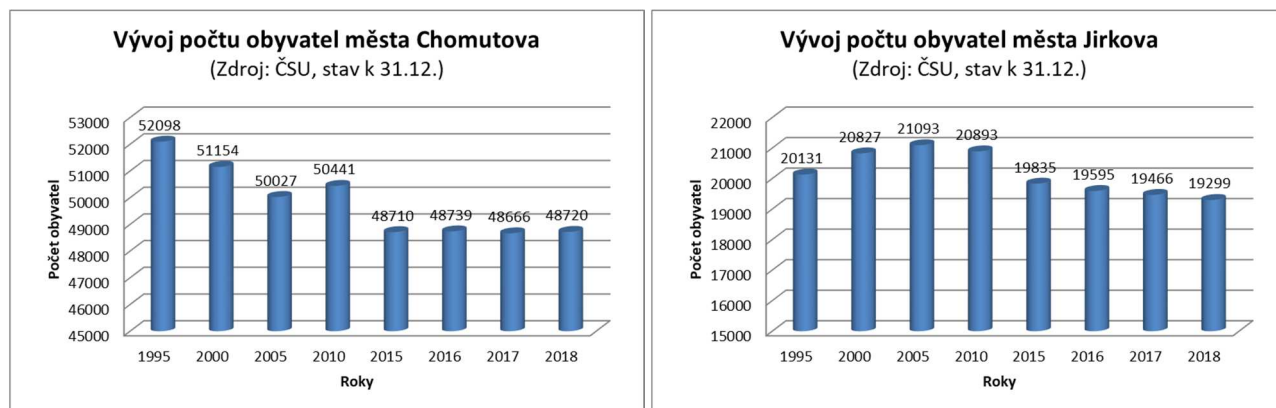
Obrázek 16: Územní plán obce Otvice, hlavní výkres; stav po vydání 3. změny 07/2017

2.3 OBYVATELSTVO, DEMOGRAFICKÁ STRUKTURA

V rámci kapitoly je popsán demografický vývoj obyvatel, počet a struktura obyvatel, včetně odhadu dalšího demografického vývoje, zejména ve vztahu ke stárnutí populace.

STAV A VÝVOJ OBYVATELSTVA

K datu 31.12.2018 bylo, dle statistiky ČSÚ, evidováno ve městě Chomutov celkem 48720 obyvatel, ve městě Jirkov pak celkem 19299 obyvatel. V následujících grafech je doložen dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v obou městech.

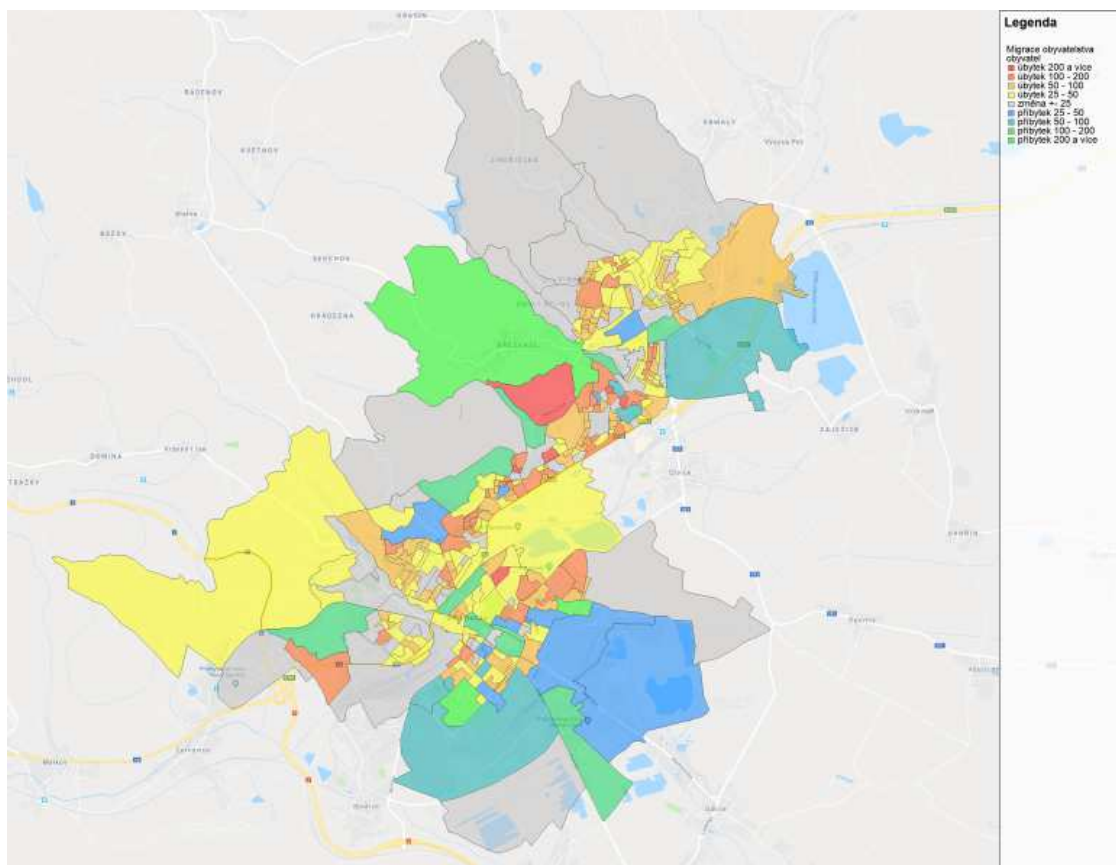


Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve městech Chomutov a Jirkov

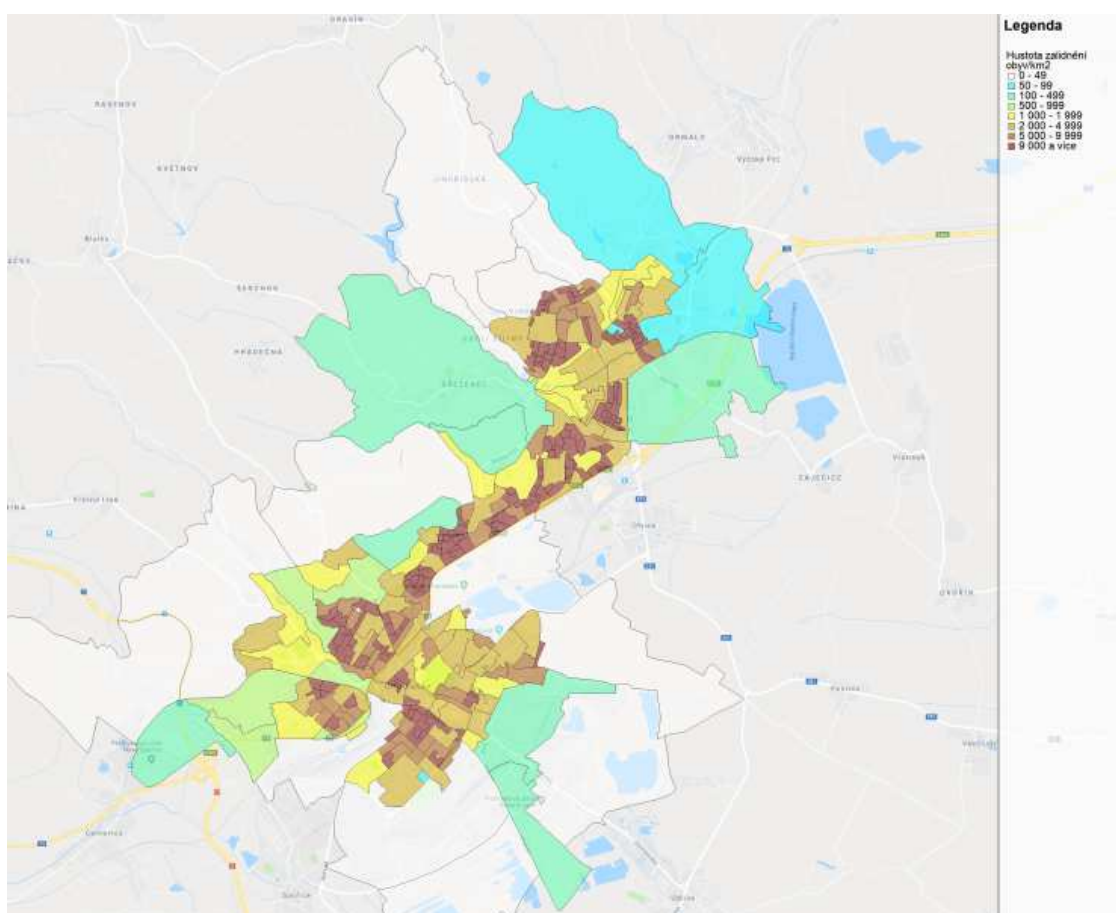
Za uvedené období 1995-2017 dosáhl ve městě Chomutov celkový úbytek 3378 obyvatel, přičemž migrační úbytek představuje kolem 80 %. Průměrná změna v demografii představuje úbytek kolem 147 obyvatel za rok. U města Jirkov se počet obyvatel snížil o 832 osob, což v průměru činí zhruba 36 obyvatel za rok. Migrační úbytek představuje kolem 98 % celkového úbytku obyvatel. Upozorňujeme, že v letech Sčítání lidu, domů a bytů (dále SLDB) dochází ke korekcím počtu obyvatel, výsledný úbytek za sledované období se tak může lišit.

Na následujícím obrázku je doložena změna počtu obyvatel měst Chomutova a Jirkova v hranicích měst podle sčítacích obvodů (dále SO), srovnány jsou SLDB 2001 a 2011. Charakteristika je zřejmá, žlutá a béžová barva představují úbytek počtu obyvatel, modrá a zelená pak přírůstek počtu obyvatel. Z obrázku je patrné, že obyvatelé jádrové území měst migrují do jeho okrajových oblastí.

Poznámka: Analýzy změny počtu obyvatel v rámci SO ORP Chomutov budou doplněny.



Obrázek 17: Změna počtu obyvatel dle SLDB 2001/2011 v rámci území měst Chomutov a Jirkov



Obrázek 18: Hustota zalidnění řešeného území měst Chomutov, Jirkov podle SO (SLDB 2011)

VĚKOVÁ STRUKTURA OBYVATEL

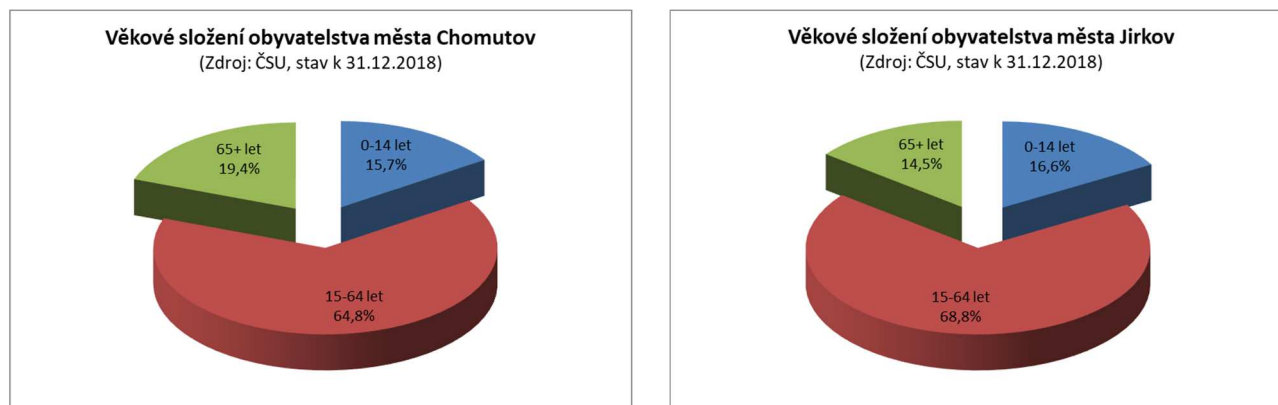
U města Chomutova z celkového počtu 49697 obyvatel k 31.12.2018 náleželo do věkové kategorie 0-14 let 15,7% obyvatel, v produktivním věku 15-64 let bylo celkem 64,8% obyvatel a v poproduktivním věku nad 65 let pak 19,4% obyvatel. Věkovou strukturu města lze hodnotit jako průměrně stárnoucí, index stáří 123,6 mírně převyšuje krajský i celorepublikový průměr, který činí 120,1, resp. 123,2.

U města Jirkova z celkového počtu 49697 obyvatel k 31.12.2018 náleželo do věkové kategorie 0-14 let 16,6% obyvatel, v produktivním věku 15-64 let bylo celkem 68,8% obyvatel a v poproduktivním věku nad 65 let pak 14,5% obyvatel. Věkovou strukturu města lze hodnotit jako podprůměrně stárnoucí, index stáří 87,1 je značně dříve zmíněným krajským i celorepublikovým průměrem.

Poznámka: Index stáří-počet osob ve věku 65 a více let na 100 osob ve věku 0–14 let.

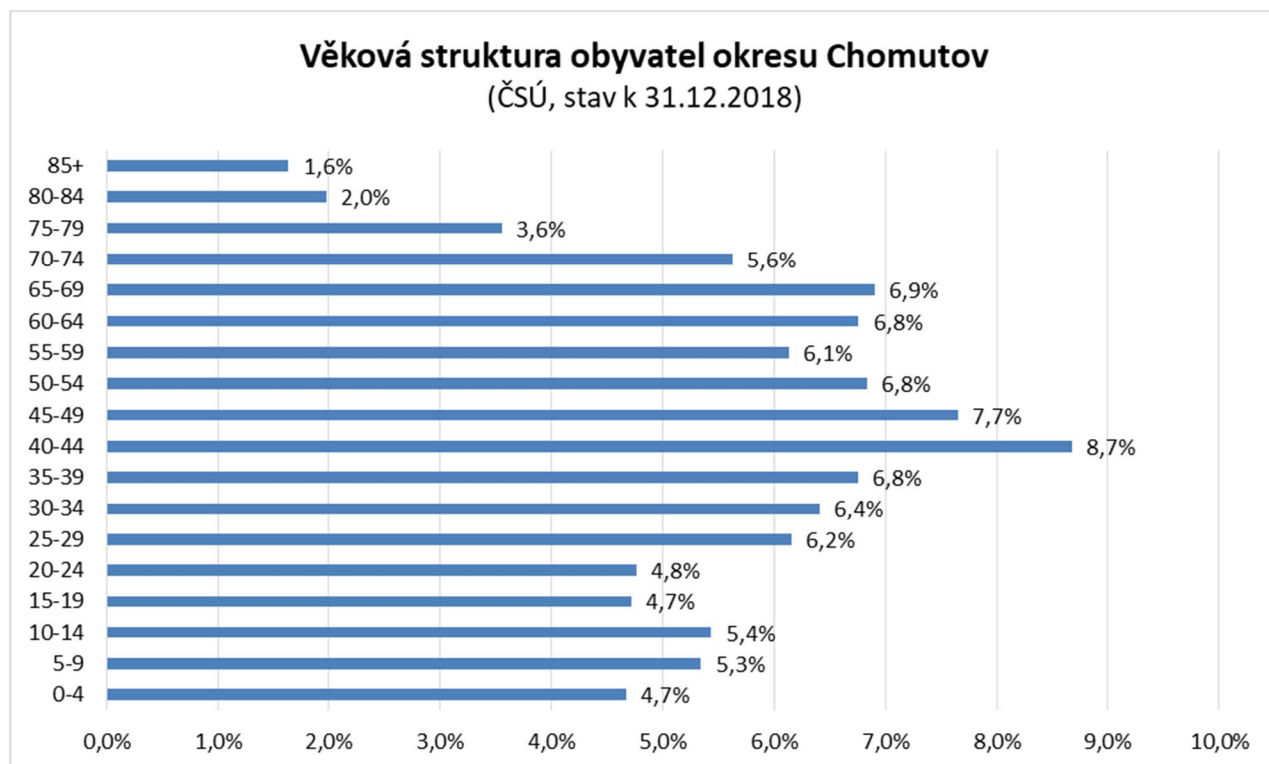
Věkové složení obyvatelstva měst Chomutov a Jirkov k 31.12.2018					
Město/Věková kategorie	0-14 let	15-64 let	65+ let	Celkem	Věk
Chomutov	7665	31580	9475	48720	42,2
Podíl	15,7%	64,8%	19,4%		
Jirkov	3213	13286	2800	19299	39,9
Podíl	16,6%	68,8%	14,5%		

Tabulka 6: Věkové složení obyvatel měst Chomutov a Jirkov, stav k 31.12.2018



Graf 2: Věkové složení obyvatel měst Chomutov a Jirkov, stav k 31.12.2018

Proces stárnutí obyvatel potvrzuje srovnání hodnoty indexu stáří za období před 5 lety, který v roce 2013 činil u města Chomutov 109,0 s průměrným věkem 41,1 let a u města Jirkov 72,1 s průměrným věkem 38,5 let.



Graf 3: Podrobná věková struktura obyvatel okresu Chomutov, stav k 31.12.2018 /zdroj: ČSÚ

DEMOGRAFICKÁ PROGNÓZA PRO MĚSTA CHOMUTOV A JIRKOV DO ROKU 2030

Český statistický úřad vytváří demografické prognózy pouze na úroveň České republiky 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.

VZDĚLANOSTNÍ STRUKTURA OBYVATEL

Zaměření na strojírenský a energetický průmysl formovalo profesní a vzdělanostní skladbu obyvatelstva. Míra vzdělanosti obyvatel města Chomutov je nižší oproti průměru ČR a naopak mírně vyšší ve srovnání s průměrem Ústeckého kraje. V případě města Jirkov je míra vzdělanosti mírně nižší i ve srovnání s průměrem Ústeckého kraje. Zejména při srovnání s Ústeckým krajem je znát dlouhodobé zaměření kraje na těžbu uhlí a navázána odvětví. Následující tabulka dokládá z podkladů ČSÚ SLDB 2011 vzdělanostní strukturu obyvatel obou měst, včetně srovnání s krajským a republikovým průměrem.

Obyvatelstvo z celku ve věku 15 a více let podle nejvyššího ukončeného vzdělání							
		město Chomutov		město Jirkov		ÚK v %	ČR v %
Nejvyšší ukončené vzdělání		Osoby	Podíl v %	Osoby	Podíl v %		
Bez vzdělání		311	0,6	124	0,6	0,7	0,4
Základní, vč. neukončeného		8662	17,9	4093	21,0	18,5	15,1
Střední, vč. vyučení (bez maturity)		13678	28,3	5944	30,5	29,7	28,3
Úplné střední s maturitou		10271	21,3	3735	19,2	23,9	26,7
Nástavbové studium		1141	2,4	155	1,7		
Vyšší odborné vzdělání		455	0,9	155	0,8	6,4	10,7
Vysokoškolské		3231	6,7	859	4,4		

Tabulka 7: Vzdělanostní struktura obyvatel, stav k 31.12.2018; /zdroj: ČSÚ

2.4 POCITOVÁ MAPA CHOMUTOV, JIRKOV

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

Pocitová mapa byla vytvořena za účelem získání podnětů o dopravní problematice od občanů měst Chomutov a Jirkov. Tyto podněty budou následně tvořit jedno z východisek pro Návrhovou část Plánu mobility. Pocitová mapa byla vyhotovena jako online verze dotazníku s mapovým zobrazením zaznamenávaných podnětů týkajících se individuální automobilové dopravy (IAD) a statické dopravy (SD), městské hromadné dopravy (MHD) - příspěvky se však týkaly veřejné hromadné dopravy (VHD) obecně, cyklistické a pěší dopravy. Do mapy bylo možné přidávat podněty formou jednotlivých bodů (až na úroveň konkrétní adresy) a linií (viz. Obrázek 20). Mapování bylo zahájeno v dubnu 2019, sběr dat bude probíhat do prosince 2019, kdy bude vyhotovena komplexní analýza podnětů. Sesbíraná data jsou hodnocena v GIS, z nich jsou průběžně tvořeny souhrnné mapy pro jednotlivé otázky. Celkem bylo přidáno přes 550 podnětů doplněných komentářem.



Podělte se s námi o své pocity a zkušenosti a přispějte tak k tvorbě nového Plánu mobility. Vyplňte pocitovou mapu statutárního města Chomutova a města Jirkova **zabývající se dopravou a jejími nedostatky**.

Stačí, abyste do mapy v jednotlivých krocích označili a popsali konkrétní problémové místo z hlediska daného druhu dopravy. Prvků můžete vkládat libovolné množství, **připojte prosím k daným problémům popisný komentář**.

Děkujeme Vám, že s námi spolupracujete i na Vaší budoucnosti!

Pocitová mapa je součástí projektu "Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova".



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

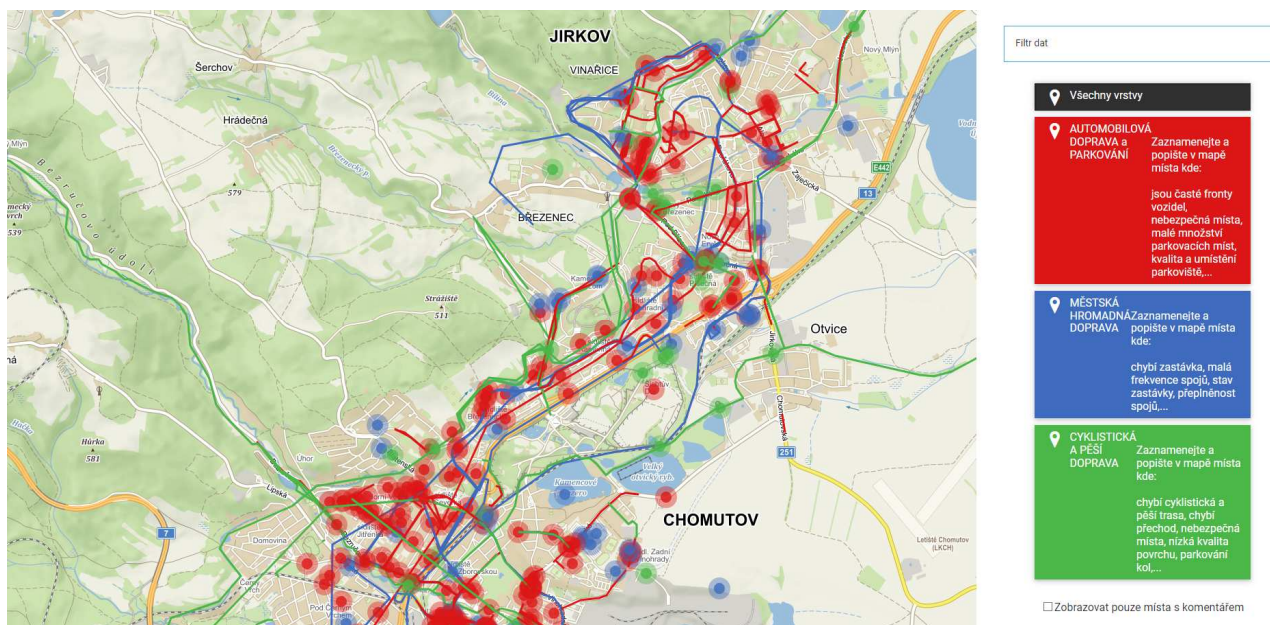


MĚSTSKÁ MOBILITA
CHOMUTOVA A JIRKOVA

CHCI ZAČÍT!

Obrázek 19: Výřez uvítací stránky online verze pocitové mapy měst Chomutova a Jirkova

Poznámka: <https://www.pocitovemapy.cz/chomutov-jirkov-2019/nahled>

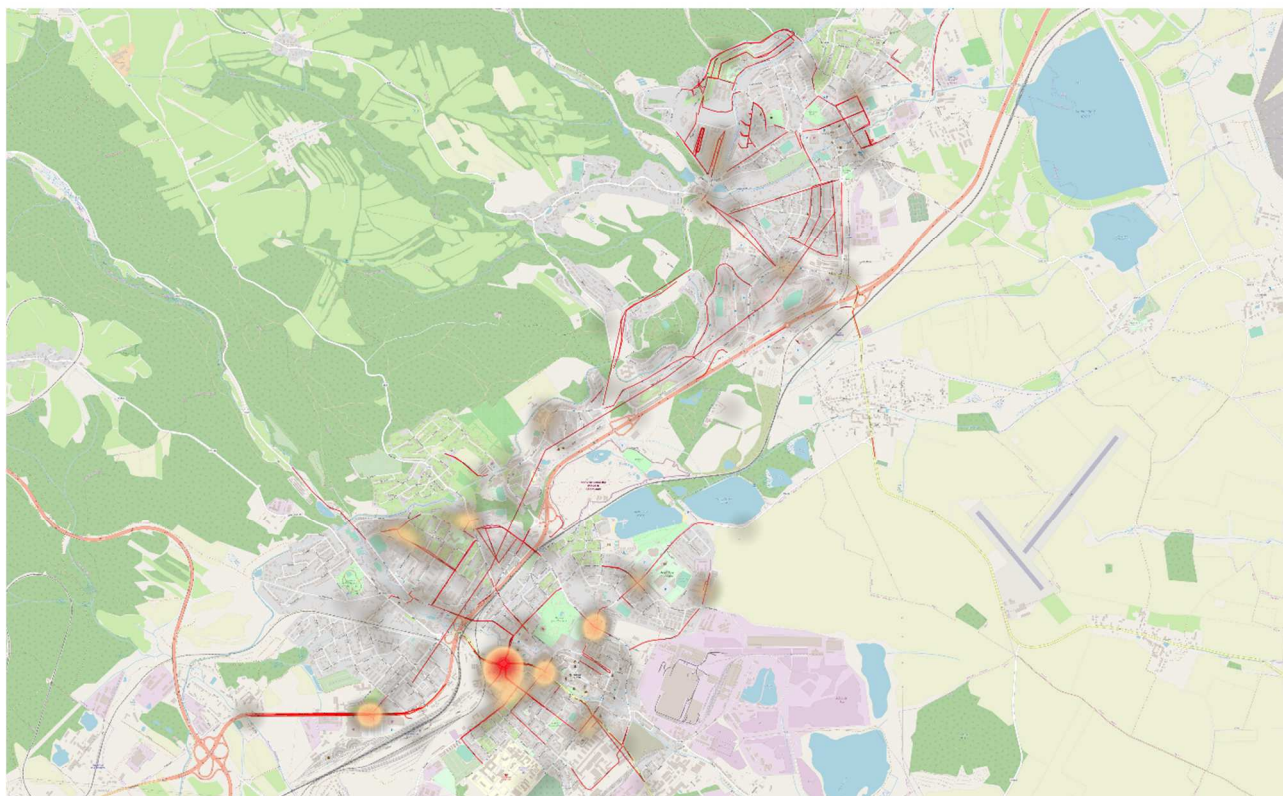


Obrázek 20: Souhrnná lokalizace všech příspěvků na interaktivním portálu pocitové mapy Chomutova a Jirkova

Příspěvky jsou v následujících kapitolách strukturovány do nadřazených skupin tak, aby je bylo možné kvantifikovat. Jako první jsou v odrážkách uvedeny ty lokality, u nichž se příspěvky na dané téma vyskytovaly s největší četností. Tučně zvýrazněny jsou pak ty lokality, ke kterým se příspěvky na dané téma objevily ve více než 5 případech. Příspěvky, u nichž nebylo možné jednoznačně určit nadřazenou skupinu, nebyly kvantifikovány. V rámci komplexnější analýzy byly do hodnocení zahrnuty také podněty získané v rámci Průzkumu dopravního chování obyvatel (v rámci otázek bloku č. 3 a bloku č. 4 fyzické formy dotazníku a v rámci strany 5 online verze dotazníku) a o příspěvky z vlastní elektronické komunikace s obyvateli obou měst. Z tohoto důvodu může být tzv. tepelná mapa nebo také heatmapa (výraznost barvy daná množstvím příspěvků k dané lokalitě) na webovém portálu mírně odlišná od následující analýzy.

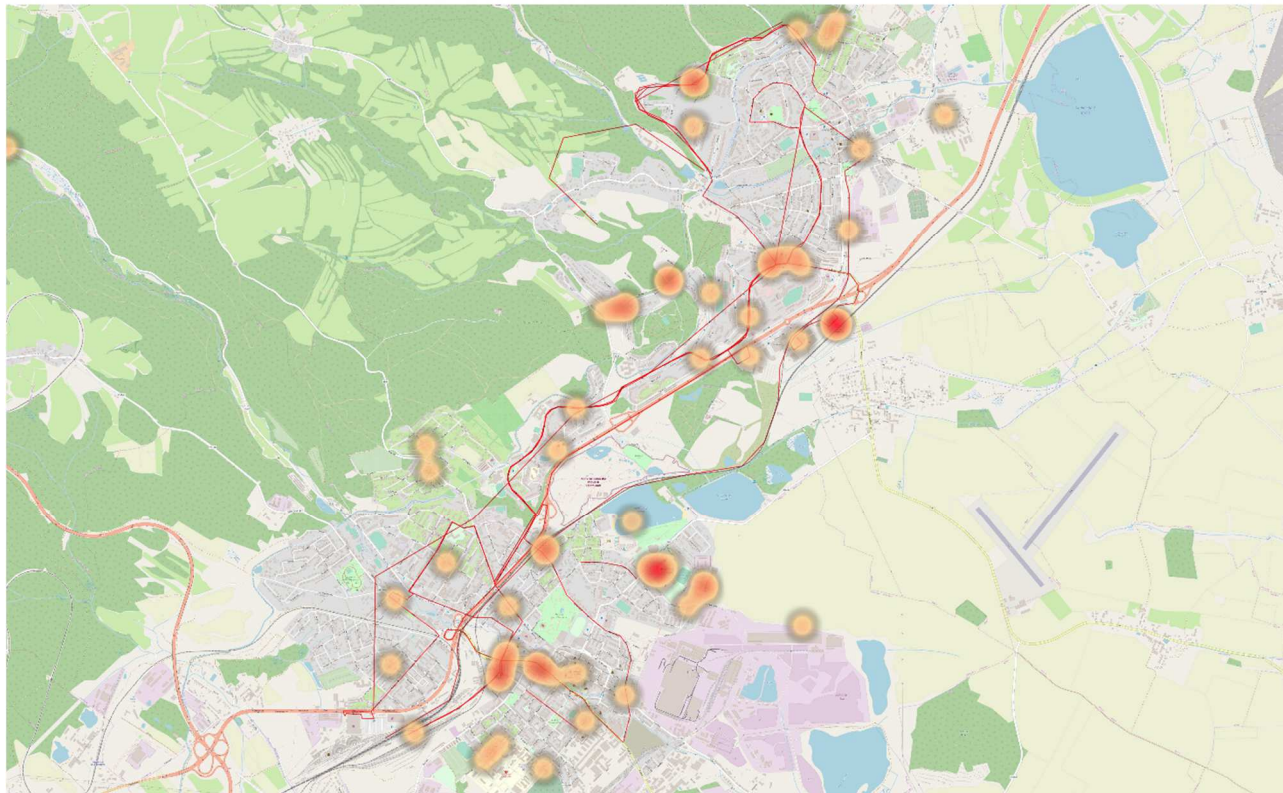
Poznámka: Podrobné výsledky budou doplněny.

Kde jsou časté fronty vozidel, nebezpečná místa, malé množství parkovacích míst, kvalita a umístění parkoviště,...



Obrázek 21: Soubor podnětů k oblasti IAD v podobě tzv. tepelné mapy (největší hustota červeně)

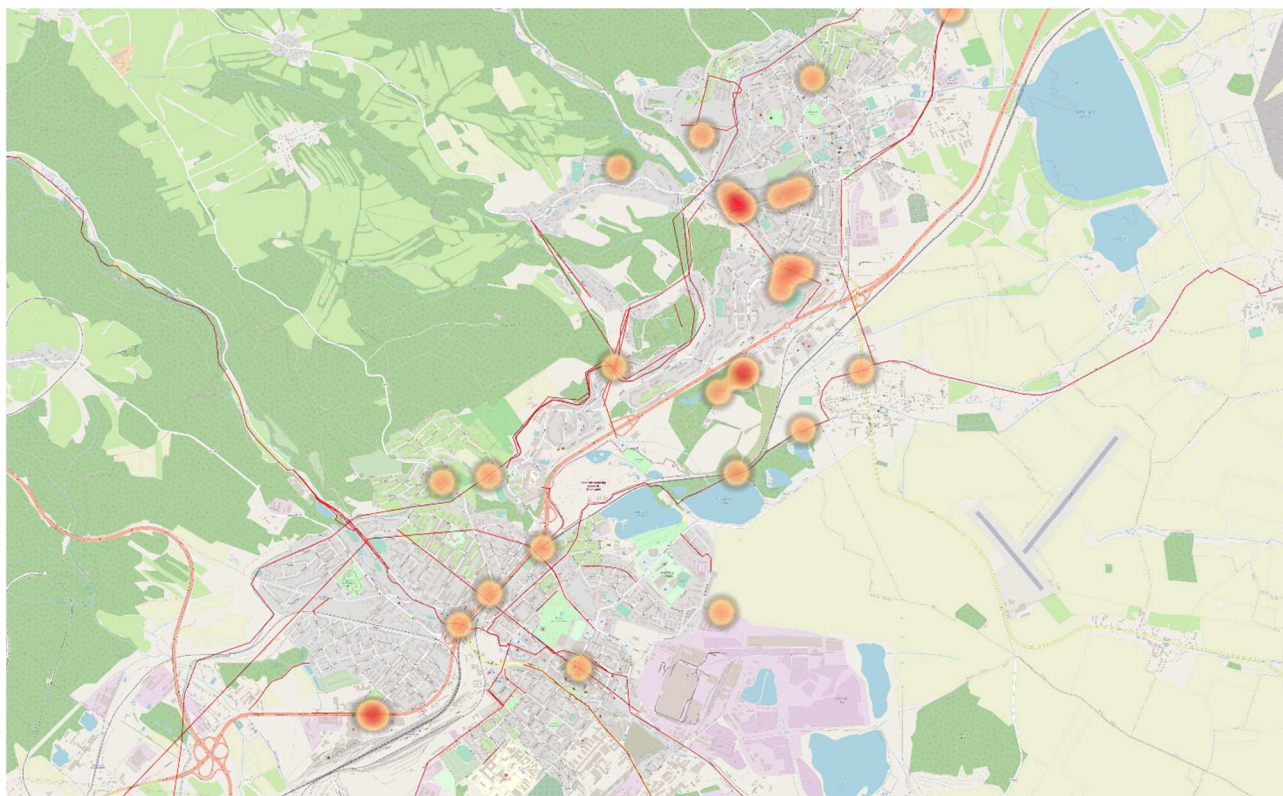
Kde chybí zastávka, malá frekvence spojů, stav zastávky, přeplněnost spojů,...



Obrázek 22: Soubor podnětů k oblasti MHD v podobě tzv. tepelné mapy (největší hustota červeně)



Kde chybí cyklistická a pěší trasa, chybí přechod, nebezpečná místa, nízká kvalita povrchu, parkování kol,...



Obrázek 23: Soubor podnětů k oblasti cyklistické a pěší dopravy v podobě tzv. tepelné mapy (největší hustota červeně)

2.5 SOCIOEKONOMICKÝ PROFIL ÚZEMÍ

Poznámka: Zdroj dat v rámci této kapitoly: ČSÚ, SLDB 2011

TRH PRÁCE, ZAMĚSTNANOST

Města Chomutov a Jirkov a region patří do tzv. Podkrušnohorské pánevní oblasti, která je charakteristická koncentrací průmyslu a vysokou hustotou osídlení. Hlavní zdroj pracovní síly v území tvoří ekonomicky aktivní obyvatelstvo, které přispívá k ekonomické výkonnosti a rozvoji předmětného území. Ve městě Chomutov bylo v roce 2011 celkem 22530 ekonomicky aktivních obyvatel, což tvořilo 46,6 % ze všech obyvatel města. V kategorii zaměstnání bylo vedeno zhruba 86% ekonomicky aktivních obyvatel. Ke krajskému průměru se jedná o podíl srovnatelný, k průměru České republiky je podíl ekonomicky aktivních obyvatel mírně nižší.

Nejnovější data

			Chomutov (okres Chomutov) ¹
Počet obyvatel s obvyklým pobytem	celkem		48 328
	ekonomická aktivita		19 423
		zaměstnaní včetně pracujících studentů a učňů	19 423
		nezaměstnaní	3 107
		ekonomicky aktivní	22 530
		ekonomicky neaktivní	21 404
		důchodci	.
		žáci, studenti a učni	6 360
		zaměstnaní bez pracujících studentů a učňů	19 164
		zaměstnaní a žáci, studenti a učni	25 524
		osoby s vlastním příjmem	.

Kód: UD-1566746072677

¹ Období: 26.03.2011

Tabulka 8: Obyvatelstvo obce Chomutov podle pohlaví a ekonomické aktivity

Ve městě Jirkov bylo v roce 2011 celkem 9569 ekonomicky aktivních obyvatel, což tvořilo 49,2 % ze všech obyvatel města. V kategorii zaměstnání bylo vedeno zhruba 85 % ekonomicky aktivních obyvatel. Ve srovnání ke krajskému průměru i průměru České republiky se jedná o vyšší podíl ekonomicky aktivních obyvatel.

Nejnovější data

		Jirkov (okres Chomutov) ¹
Počet obyvatel s obvyklým pobytem	celkem	19 461
	ekonomická aktivita	zaměstnaní včetně pracujících studentů a učňů
		nezaměstnaní
		ekonomicky aktivní
		ekonomicky neaktivní
		důchodci
		žáci, studenti a učni
		zaměstnaní bez pracujících studentů a učňů
		zaměstnaní a žáci, studenti a učni
		osoby s vlastním příjmem

Kód: UD-1566746231504

¹ Období: 26.03.2011

Tabulka 9: Obyvatelstvo obce Jirkov podle pohlaví a ekonomické aktivity

Města Chomutov a Jirkov lze charakterizovat jako průmyslově zaměřené, z celkového počtu kolem 27,6 tisíc zaměstnaných osob, pracuje v odvětví průmyslu zhruba 32 % osob. Ve srovnání s Českou republikou (25,4 %) i Ústeckým krajem (27 %) je řešené území průmyslově nadprůměrně.

Období: 26.3.2011
Území: Obec Chomutov

definitivní výsledky podle obvyklého pobytu		Zaměstnaní celkem		v tom	
Odvětví ekonomické činnosti, nejvyšší ukončené vzdělání		abs.	%	muži	ženy
Zaměstnaní celkem		19 423	100,0	10 410	9 013
z celku podle odvětví ekonomické činnosti:					
zemědělství, lesnictví, rybářství		138	0,7	92	46
průmysl		5 924	30,5	3 935	1 989
stavebnictví		1 379	7,1	1 201	178
velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel		1 778	9,2	744	1 034
doprava a skladování		903	4,6	671	232
ubytování, stravování a pohostinství		489	2,5	192	297
informační a komunikační činnosti		283	1,5	203	80
peněžnictví a pojišťovnictví		379	2,0	121	258
činnosti v oblasti nemovitostí, profesní, vědecké a technické činnosti a administrativní a podpůrné činnosti		1 314	6,8	597	717
veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení		1 354	7,0	720	634
vzdělávání		1 186	6,1	264	922
zdravotní a sociální péče		1 286	6,6	209	1 077
nezjištěno		2 375	12,2	1 240	1 135

Tabulka 10: Obyvatelstvo obce Chomutov podle pohlaví a odvětví ekonomické činnosti

Období: 26.3.2011
Území: Obec Jirkov

definitivní výsledky podle obvyklého pobytu		Zaměstnaní celkem		v tom	
Odvětví ekonomické činnosti, nejvyšší ukončené vzdělání		abs.	%	muži	ženy
Zaměstnaní celkem		8 159	100,0	4 406	3 753
z celku podle odvětví ekonomické činnosti:					
zemědělství, lesnictví, rybářství		86	1,1	54	32
průmysl		2 891	35,4	1 864	1 027
stavebnictví		486	6,0	433	53
velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel		695	8,5	285	410
doprava a skladování		368	4,5	282	86
ubytování, stravování a pohostinství		170	2,1	62	108
informační a komunikační činnosti		101	1,2	77	24
peněžnictví a pojišťovnictví		119	1,5	41	78
činnosti v oblasti nemovitostí, profesní, vědecké a technické činnosti a administrativní a podpůrné činnosti		433	5,3	186	247
veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení		464	5,7	247	217
vzdělávání		437	5,4	79	358
zdravotní a sociální péče		473	5,8	71	402
nezjištěno		1 268	15,5	664	604

Tabulka 11: Obyvatelstvo obce Chomutov podle pohlaví a odvětví ekonomické činnosti



ZAMĚSTNAVATELÉ A PODNIKATELSKÁ AKTIVITA

Mezi největší a nejvýznamnější zaměstnavatele v řešeném území patří subjekty působící v oblasti těžby surovin, hutnictví, strojírenství a automobilového průmyslu, předně se jedná o společnosti Severočeské doly a.s., Magna Automotive (CZ) s.r.o., SANDVIK CHOMUTOV PRECISION TUBES spol. s r.o. a Parker Hannifin Industrial s.r.o. Významnými zaměstnavateli jsou dále např. Střední škola technická, gastronomická a automobilní, p.o., Válcovny trub Chomutov, a.s., Statutární město Chomutov a další dle doložené tabulky níže.

V seznamu chybí významný zaměstnavatel na území města Chomutova, Krajská zdravotní, a. s., nemocnice Chomutov, která má sídlo v krajském městě Ústí nad Labem. Odhadujeme počet zaměstnanců v kategorii 1000-1499 zaměstnanců.

Poznámka: Dle konzultace s ČSÚ nelze ze současných dat vybrat jednotlivé provozovny (místní jednotky).

Firma	Kategorie podle počtu zaměstnanců	Obec
KUKA Automation ČR s.r.o.	100-199	Černovice
PULS investiční s.r.o.	250-499	Chomutov
Sociální služby Chomutov, p.o.	200-249	Chomutov
ACTHERM, spol. s r.o.	100-199	Chomutov
Okresní soud v Chomutově	100-199	Chomutov
Magna Automotive (CZ) s.r.o.	1000-1499	Chomutov
Povodí Ohře, státní podnik	500-999	Chomutov
Technické služby města Chomutova, p.o.	100-199	Chomutov
Camfil CZ s.r.o.	100-199	Chomutov
Better Job s.r.o.	100-199	Chomutov
JJS Electronics s.r.o.	250-499	Chomutov
Mateřská škola Chomutov, p.o.	200-249	Chomutov
Severočeské doly a.s.	2500-2999	Chomutov
Stavební bytové družstvo Chomutov	250-499	Chomutov
DAR Corporation s.r.o.	100-199	Chomutov
SANDVIK CHOMUTOV PRECISION TUBES spol. s r.o.	500-999	Chomutov
Eaton Industries s.r.o.	250-499	Chomutov
Střední škola technická, gastronomická a automobilní, p.o.	250-499	Chomutov
Válcovny trub Chomutov, a.s.	250-499	Chomutov
HOPPE s.r.o.	250-499	Chomutov
Parker Hannifin Industrial s.r.o.	500-999	Chomutov
Střední odborná škola energetická a stavební, Obchodní akademie a Střední zdravotnická škola, Chomutov, p.o.	100-199	Chomutov
ZÁKLADNÍ ŠKOLA A MATEŘSKÁ ŠKOLA DUHOVÁ CESTA, s.r.o.	100-199	Chomutov
Statutární město Chomutov	250-499	Chomutov
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	100-199	Chomutov
Dräger Chomutov s.r.o.	100-199	Chomutov
Mateřská škola Jirkov, příspěvková organizace	100-199	Jirkov
ENCZ a.s.	100-199	Jirkov
Město Jirkov	100-199	Jirkov
E.B.J.-produkt s.r.o.	100-199	Jirkov
Městský ústav sociálních služeb Jirkov, p.o.	200-249	Jirkov
Městské gymnázium a Základní škola Jirkov	100-199	Jirkov
LÜFTUNGSTECHNIK M.Ordos spol. s r.o.	100-199	Údlice

Tabulka 12: Přehled rozhodujících zaměstnavatelů v řešeném území měst Chomutov a Jirkov

Jedním z faktorů, které ovlivňují trh práce a zaměstnanost v území, je úroveň podnikatelského prostředí. To má vliv na rozvoj místního hospodářství, ekonomiky a zaměstnanosti. Celkem bylo k 31.12.2018 v obou městech registrováno 12632 podnikatelských subjektů, míra podnikatelské aktivity dosáhla hodnoty kolem 186 podnikatelských subjektů na 1000 obyvatel, což je znatelně méně, než je průměr České republiky s 271 podnikatelskými subjekty na 1000 obyvatel.

Nejnovější data

			Chomutov (okres Chomutov) ¹
Počet ekonomických subjektů	Celkem		9 456
	Obchodní společnosti	celkem	1 372
		z toho akciové společnosti	59
	Družstva		16
	Státní podniky		1
	Fyzické osoby	soukromí podnikatelé podnikající dle živnostenského zákona	6 407
		zemědělství podnikatelé	31
		soukromí podnikatelé podnikající dle jiných zákonů	521

Kód: UD-1566750272783

¹ Období: 31.12.2018

Tabulka 13: Počet ekonomických subjektů v obci Chomutov

Nejnovější data

			Jirkov (okres Chomutov) ¹
Počet ekonomických subjektů	Celkem		3 176
	Obchodní společnosti	celkem	270
		z toho akciové společnosti	7
	Družstva		10
	Státní podniky		.
	Fyzické osoby	soukromí podnikatelé podnikající dle živnostenského zákona	2 364
		zemědělství podnikatelé	24
		soukromí podnikatelé podnikající dle jiných zákonů	178

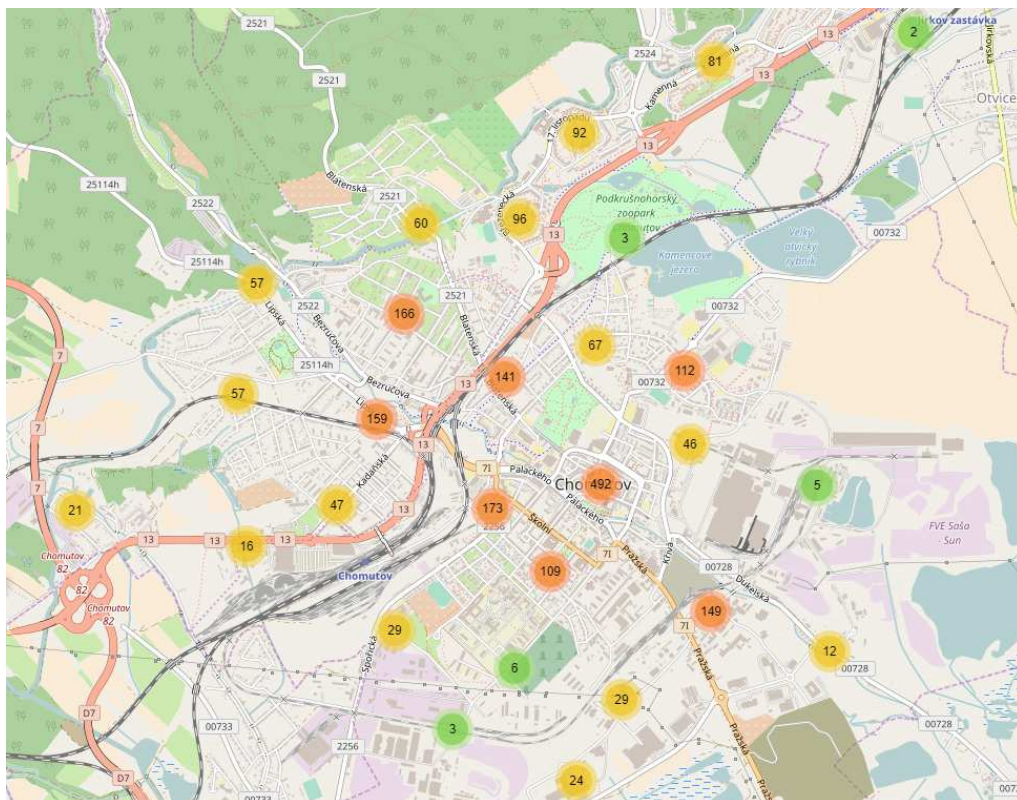
Kód: UD-1566750560168

¹ Období: 31.12.2018

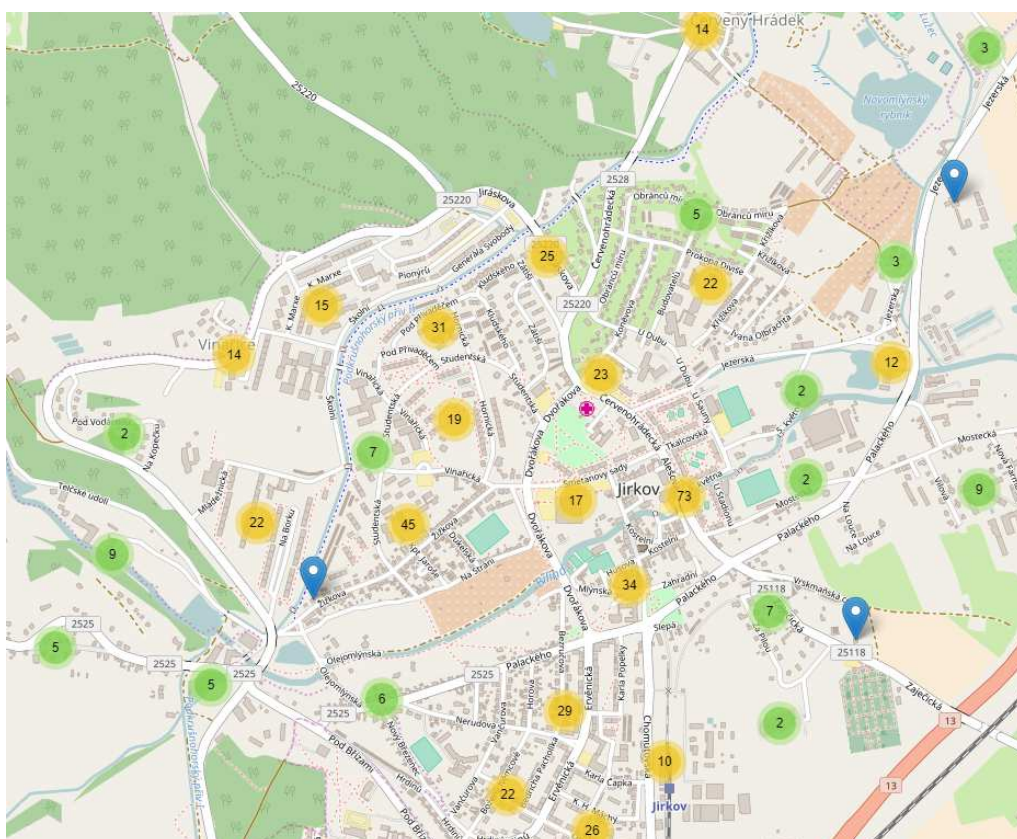
Tabulka 14: Počet ekonomických subjektů v obci Jirkov

Rozhodující průmyslová oblast v řešeném území měst Chomutova a Jirkova se rozprostírá jihovýchodním směrem od města Chomutova, na průmyslová území navazují obce města Spořice, Droužkovice a Údlice. V regionu je pak významná zejména průmyslová zóna Triangle situovaná u dálnice D7 směrem na Prahu, na území obcí Bitozeves, Staňkovice a Velemyšleves.

Rámcové rozložení podnikatelských subjektů, právnických osob, na území měst Chomutov a Jirkov je zřejmý z následujících 2 obrázků.



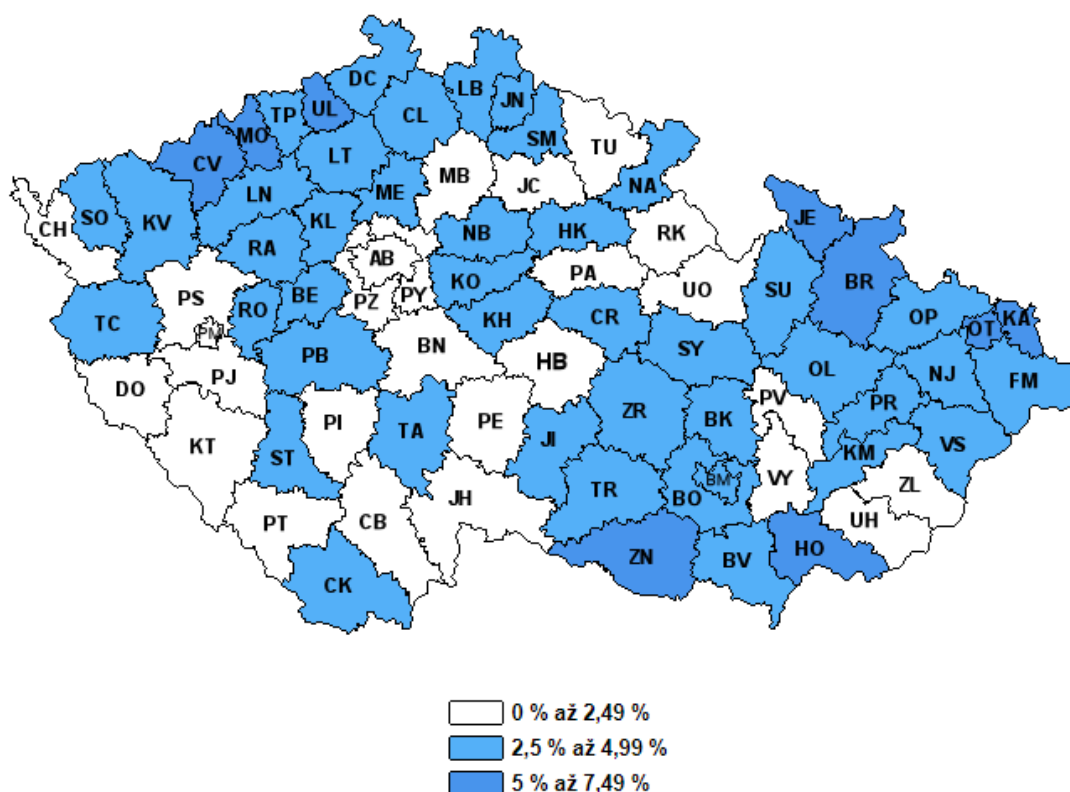
Obrázek 24: Rozmístění subjektů právnických osob na území města Chomutov /zdroj: Kurzy.cz



Obrázek 25: Rozmístění subjektů právnických osob na území města Jirkov /zdroj: Kurzy.cz

NEZAMĚŠTNANOST

Následující obrázek a tabulka dokládá nezaměstnanost v jednotlivých okresech České republiky a Ústeckého kraje k 31.12.2018. Okres Chomutov je na tom ve vzájemném srovnání okresů druhý nejvíce postižený region s podílem nezaměstnanosti 5,0 %, přičemž za Českou republiku dosahoval podíl nezaměstnanosti 3,1 %.



Obrázek 26: Nezaměstnanost v okresech České republiky /zdroj: MPSV ČR

Okres (kraj) ▲▼	Dosažitelní uchazeči 15-64 ▲▼	Podíl nezaměstnaných osob ▲▼	Volná místa ▲▼
Ústecký kraj			
Ústí nad Labem	3 787	5,0%	1 292
Teplice	2 621	3,1%	2 785
Most	4 234	5,7%	1 848
Louny	2 675	4,8%	1 909
Litoměřice	2 750	3,6%	1 764
Chomutov	4 143	5,0%	3 415
Děčín	3 747	4,5%	1 968

Tabulka 15: Nezaměstnanost v okresech Ústeckého kraje /zdroj: MPSV ČR

Poznámka: podíl nezaměstnaných osob = počet dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15-64 let / počet obyvatel ve věku 15-64 let v %

2.6 CESTOVNÍ RUCH, ANALÝZA NÁVŠTĚVNOSTI

Atraktivitu území z hlediska cestovního ruchu lze vyjádřit prostřednictvím počtu příjezdů hostů do ubytovacích zařízení. V období let 2015 až 2018 lze vysledovat přibližnou stagnaci nebo mírný nárůst návštěvnosti. V roce 2018 byla ve městě Chomutov návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení zhruba 43,8 tis. hostů a 104,5 tis. přenocování s průměrným počtem přenocování 2,4 dny, což spíše ukazuje na krátkodobé pobyty. Počet ubytovaných pro běžný pracovní den lze na základě odborného odhadu stanovit přibližně na 300-400 osob, což představuje průměrné obsazení kolem 30 % ubytovací kapacity.



U města Jirkov byla v roce 2018 návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení zhruba 4,1 tis. hostů a 6,6 tis. přenocování s průměrným počtem přenocování 1,6 dny, což ukazuje na velmi krátkodobé pobyty. Počet ubytovaných pro běžný pracovní den lze na základě odborného odhadu stanovit přibližně na 20-30 osob, což představuje průměrné obsazení kolem 23 % ubytovací kapacity.

Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení								
	Rok 2015		Rok 2016		Rok 2017		Rok 2018	
	Chomutov	Jirkov	Chomutov	Jirkov	Chomutov	Jirkov	Chomutov	Jirkov
Počet zařízení	19	3	21	4	20	3	20	3
pokoje	435	47	481	66	489	47	504	47
lůžka	1159	133	1130	179	1277	133	1339	133
Hosté	32395	3320	35423	4850	40118	3748	43774	4087
z toho nerezidenti	14757	1102	15923	1893	17255	1413	18594	1720
Přenocování	76358	5247	81905	8398	95267	6010	104509	6562
z toho nerezidenti	39447	2082	41802	3690	48139	2770	52618	3388
Průměrný počet přenocování (noci)	2,4	1,6	2,3	1,7	2,4	1,6	2,4	1,6

Tabulka 16: Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení ve městech Chomutov a Jirkov /zdroj: ČSÚ

Následuje přehled hromadných ubytovacích zařízení.

Seznam hromadných ubytovacích zařízení - Chomutov	
Název	Počet pokojů
HOTEL ROYAL	11 až 50
HOTEL 99	51 až 100
WELLNESS HOTEL BEETHOVEN	11 až 50
APARTHOTEL DKS	11 až 50
HOTEL ARENA	51 až 100
HOTEL CLOCHARD	11 až 50
HOTEL ČESKÝ DŮM	11 až 50
HOTEL CHICAGO	11 až 50
HOTEL MARTIN	10 a méně
HOTEL SUDETY	11 až 50
HOTEL U DVOU MEDVÍDKŮ	11 až 50
HOTEL KAMENNÝ VRCH	10 a méně
HOTEL ENERGETIK	11 až 50
PENZION HŘEBÍKÁRNA	11 až 50
AUTOKEMP II. MLÝN	11 až 50
KEMP KAMENCOVÉ JEZERO	11 až 50
UBYTOVNA DELTA	11 až 50
UBYTOVNA TURBO	10 a méně

Seznam hromadných ubytovacích zařízení - Jirkov	
Název	Počet pokojů
ZÁMECKÝ HOTEL ČERVENÝ HRÁDEK	11 až 50
AUTOCAMP ČERVENÝ HRÁDEK	11 až 50
UBYTOVNA U JIŘÍHO	10 a méně

Tabulka 17: Přehled hromadných ubytovacích zařízení ve městech Chomutov, Jirkov /zdroj: ČSÚ

2.7 DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL

Informace v této kapitole vycházejí z průzkumu dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov. Dopravně sociologický průzkum byl přednostně zaměřen na zjištění standardního dopravního chování obyvatel obou měst v průběhu běžného pracovního dne. Dalšími důležitými informacemi byly demografické a dopravně statistické údaje jako např. vlastnictví dopravního prostředku nebo způsob odstavování vozidel. Průzkum probíhal v období říjen 2018 až ½ června 2019.

Na základě dohody s objednatelem byl osloven soubor pravidelných respondentů, který je standardně využíván k různým statistickým šetřením. Za pomoci těchto respondentů bylo osloveno více než 700 domácností, výsledný hodnocený vzorek zahrnuje 640 domácností s 1698 respondenty na řešeném území. Ze statistického pohledu se jedná o vzorek se statistickou odchylkou 2,4%, při spolehlivosti 95%.

Vzor dotazníku, který byl vyplňován, je doložen následně. Elektronická verze obsahovala několik doplňujících otázek jako např. míru spokojenosti s vybranými segmenty dopravy a další.

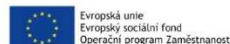
PRŮZKUM DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ OBYVATEL

Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova

Statutární město Chomutov ve spolupráci s městem Jirkov zadalo společnosti UDIMO s r.o. zpracování projektu „Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova“, který si klade za cíl řešit dlouhodobou, integrovanou dopravní strategii obou měst. Účelem projektu je uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a okolí, včetně zajištění vyšší kvality života obyvatel. Tento průzkum je jeho součástí a je zaměřen na mapování obvyklého dopravního chování a přepravních vztahů obyvatel města. Prostřednictvím tohoto anonymního dotazníku můžete vyjádřit své názory, postoje a můžete zmínit i problémy, se kterými se ve městě setkáváte.

Společnost UDIMO s. r.o. **garantuje anonymitu dle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů,** proto veškeré údaje, které zde uvedete, budou anonymní a bude s nimi nakládáno jen pro potřeby tohoto průzkumu.

garant za město Chomutov a Jirkov: **Mgr. Vladimír Skála** tel.: 474 637 415



garant za společnost UDIMO: **Ing. Roháč Pavel** tel.: 737 077 244
731 152 000



Piště prosím **HŮLKOVÝM PÍSMEM** používejte číslice **0 1 2 3 4 5 6 7 8 9** a křížkujte **X**

Otázky BLOK č. 1

vyplňte pouze jednou za domácnost	TYP BYDLENÍ: <input type="checkbox"/> rodinný dům <input type="checkbox"/> byt
	BYDLIŠTĚ - číslo oblasti (vyberte v mapě): _____
	Počet OBVYKLÝCH ČLENŮ DOMÁCNOSTI (obvykle bydlící - tráví zde většinu času, bez ohledu na trvalý pobyt): _____
	Počet KOL : _____
	Počet MOTOCYKLŮ : _____
	Počet OSOBNÍCH VOZIDEL (včetně dodávek) - používaných pouze v domácnosti : _____
	Počet OSOBNÍCH VOZIDEL (včetně dodávek) - používaných v domácnosti a zaměstnání : _____
Plánujete pořízení osobního vozidla do domácnosti v nejbližších 5 letech? <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne	

Otázky BLOK č. 2

OSOBA č.: _____
VĚK: _____
ZAMĚSTNÁNÍ: <input type="checkbox"/> zaměstnanec <input type="checkbox"/> podnikatel <input type="checkbox"/> OSVČ <input type="checkbox"/> student / žák <input type="checkbox"/> důchodce <input type="checkbox"/> v domácnosti <input type="checkbox"/> nezaměstnaný <input type="checkbox"/> ostatní

Otázky BLOK č. 3

Důvody proč NEPOUŽÍVÁTE pro PRAVIDELNÉ CESTY (alespoň 3x týdně) níže uvedené druhy dopravních prostředků:					
	VLAK	AUTOBUS LINKOVÝ	MHD	OS. VOZIDLO	KOLO
cena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
vzdálenost ke stanici / zastávce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
jízdní doba	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
časová poloha / četnost spoje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
pohodlí	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
návaznost / přestupy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
parkování				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nevlastním kolo / vozidlo / ŘP				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zdravotní důvody	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
jiné důvody (uvedte prosím): _____					

Obrázek 27: Vzor dotazníku Průzkumu dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov, 1. část



Otázky BLOK č. 4

Jak jste spokojeni s kvalitou MHD? Označte jako ve škole (1-5) _____

Máte předplatné na MHD? ☐ ano ☐ ne

Jste ochoten **ZMĚNIT** druh dopravy pro své **PRAVIDELNÉ CESTY** ☐ ano ☐ ne

Pokud jste vybrali v předchozí otázce **ANO**, co se **MUSÍ ZMĚNIT**? (uveďte prosím) _____

Otázky BLOK č. 5

Zapište **VŠECHNY** cesty ve zvoleném **PRACOVNÍM** dni do příslušných sloupců (cesty vyplňujte shora dolů). Zakřížkujte jejich **ČAS**, **DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK**, **ÚČEL** cesty a zapište číslicí dle mapy (příp. písmenem dle legendy) příslušný **ZAČÁTEK** a **KONEC** cesty.

PRACOVNÍ den (datum): _____

CESTA č.:	1	2	3	4	5	6	7	8
čas 4:00 - 8:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
čas 8:00 - 13:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
čas 13:00 - 17:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
jiný čas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PĚŠKY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
JÍZDNÍ KOLO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MHD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VLAK	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AUTOBUS (linkový)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OS. VOZIDLO (jako řidič)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OS. VOZIDLO (jako spolujezdec)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PRÁCE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ŠKOLA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DOMŮ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NÁKUPY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LÉKAŘ / SLUŽBY	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SPORT / REKREACE / KULTURA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PODNIKÁNÍ / JINÉ SLUŽEBNÍ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OSTATNÍ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ZAČÁTEK cesty	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
KONEC cesty	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

část města - **MAPA**, nebo jiná obec - **LEGENDA**

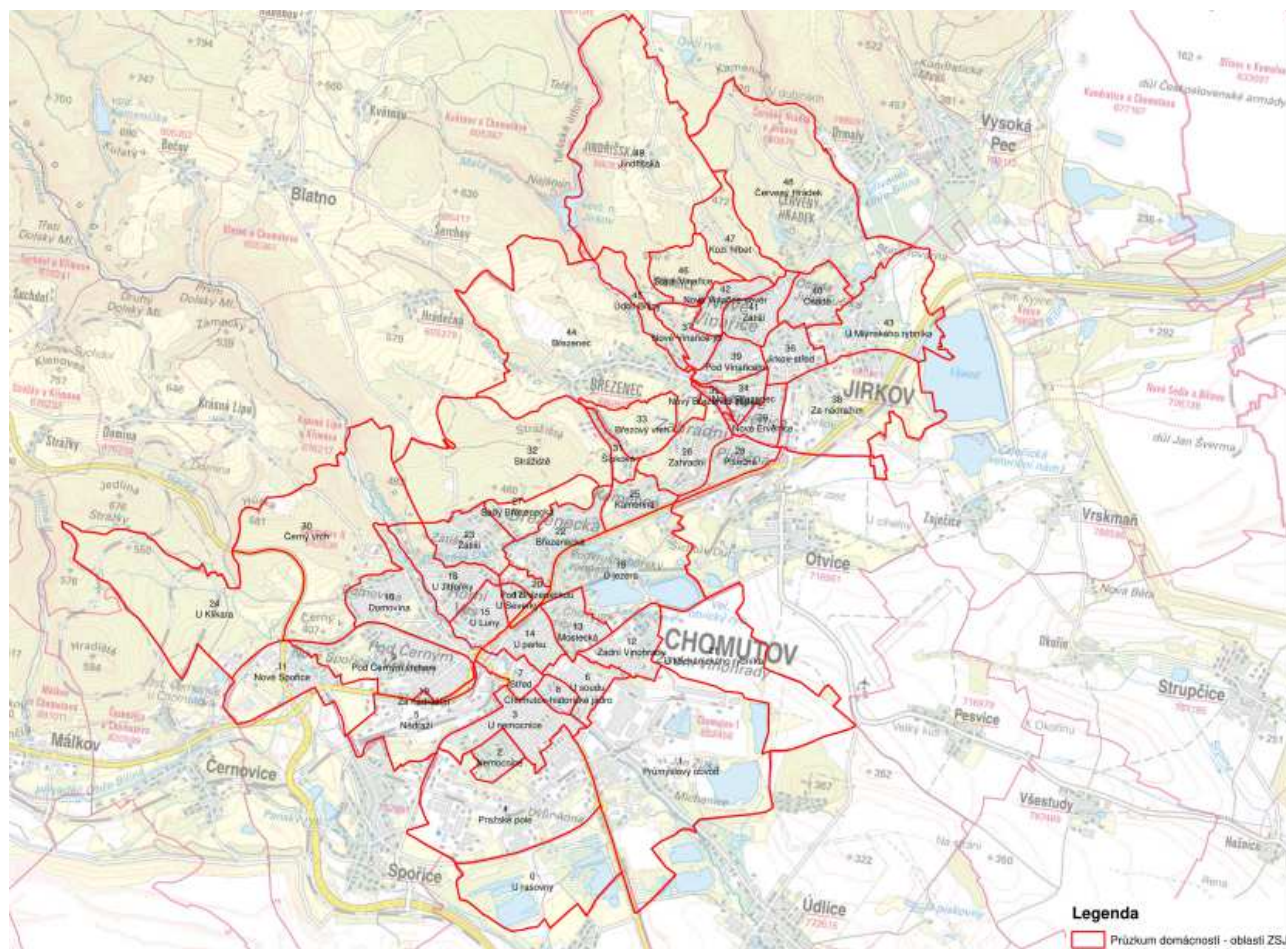
LEGENDA (obce mimo území měst Chomutova a Jirkova):

A	E
B	F
C	G

Obrázek 28: Vzor dotazníku Průzkumu dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov, 2. část

ROZDĚLENÍ PRŮZKUMU V ÚZEMÍ

Následující obrázek dokládá rozdělení území měst Chomutov a Jirkov pro potřeby sociologického průzkumu dopravního chování podle základních sídelních jednotek (ZSJ), detailněji pak podle sčítacích obvodů (SO) s uvedením počtu obyvatel v jednotlivých ZSJ.



Obrázek 29: Rozdělení území měst Chomutov a Jirkov na ZSJ pro potřeby vyhodnocení průzkumu dopravního chování



ZSJ Chomutov - SLDB 2001, SLDB 2011						
Kód	Název ZSJ	Obyvatelé rok 2001	Trvale bydlící rok 2011	Evidované osoby 2011	Počet bytů	Z toho obydlené
302856	Březenecká	8522	7614	7703	3766	3607
52451	Chomutov-historické jádro	277	382	340	218	176
52639	Černý vrch	24	7	8	3	3
52621	Domovina	1259	1260	1254	570	513
302864	Kamenná	3723	3378	3502	1380	1327
52485	Mostecká	1493	1191	1176	673	614
52574	Nádraží	254	203	217	109	104
52566	Nemocnice	1	540	523	1	1
52582	Nové Spořice	520	494	491	215	200
302872	Písečná	3862	3416	3525	1635	1563
321818	Pod Březeneckou	620	543	527	285	271
52612	Pod Černým vrchem	3692	3635	3655	1783	1613
52540	Pražské pole	46	92	75	34	19
52531	Průmyslový obvod	277	489	497	199	107
328081	Sady Březenecká	0	127	139	45	41
52680	Strážště	0	4	0	64	0
52469	Střed*	1926	3162	3314	1028	974
328073	Šípková	0	192	188	63	60
52493	U jezera	68	50	61	50	44
52647	U Jitřenky	3686	3340	3335	1635	1571
52591	U Klikara	0	1	0	0	0
52655	U Luny	3252	2987	3000	1719	1565
52523	U Michanického rybníka	0	0	0	0	0
52558	U nemocnice	4949	4873	4890	2522	2285
52477	U parku	984	1082	1055	491	421
310301	U rasovny	22	29	30	10	10
52663	U Severky	1327	1174	1175	675	651
52515	U soudu	1487	1442	1498	748	695
321800	Za nádražím	45	38	37	30	21
52507	Zadní Vinohrady	2073	2078	2041	994	858
60798	Zahradní	5909	5179	5198	2232	2155
52671	Zátiší	708	703	695	375	338
Chomutov celkem		51006	49705	50149	23552	21807

ZSJ Jirkov - SLDB 2001, SLDB 2011						
Kód	Název ZSJ	Obyvatelé rok 2001	Trvale bydlící rok 2011	Evidované osoby 2011	Počet bytů	Z toho obydlené
60801	Březeneček	177	437	448	181	141
328103	Březový vrch	287	49	52	34	24
60879	Červený Hrádek	158	177	172	71	59
60836	Jindřišská	14	29	29	11	7
60763	Jirkov-střed*	3748	4251	4483	1485	1416
60844	Kozí hřbet	0	0	0	0	0
60771	Nové Ervěnice	3262	3054	3061	1395	1370
310328	Nové Vinařice-jih	3229	2917	3021	1163	1121
310310	Nové Vinařice-sever	4086	3868	3948	1506	1456
60780	Nový Březeneček	484	494	500	236	217
328090	Nový Březeneček-západ	0	97	98	47	43
60861	Osada	1313	1207	1220	480	453
60810	Pod Vinařicemi	1581	1516	1591	737	669
302881	Staré Vinařice	16	22	22	15	9
60887	U Mlýnského rybníka	124	95	107	54	45
60828	Údolí Bíliny	9	26	26	6	5
60895	Za nádražím	140	226	230	101	83
60852	Zátiší	2089	1976	1932	924	893
Jirkov celkem		20717	20441	20940	8446	8011

Tabulka 18: Seznam ZSJ měst Chomutov a Jirkov s počtem trvale bydlících osob dle SLDB 2001 a SLDB 2011

ZÁKLADNÍ VÝSLEDKY PRŮZKUMU

Průzkum dopravního chování Chomutov, Jirkov - základní výsledky (demografické a dopravně statistické údaje vzorku obyvatel)	
Počet oslovených domácností	640
Počet dotazovaných osob	1698
Průměrný věk dotazovaných osob	34,2
Průměrný počet osob v domácnosti	2,65
Počet osobních vozidel, vč. firemních	877
Počet jízdních kol	1288
Počet motocyklů	170

Tabulka 19: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov, základní výsledky

Důležité upozornění: Ze základních výsledků lze vypožorovat, 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. Předpokládáme, že z tohoto důvodu může být celková mobilita obyvatel vyšší, rovněž vyšší v případě využívání osobního vozidla, naopak nižší u veřejné hromadné dopravy a pěší dopravy než je skutečnost. Může se to projevovat také ve vyšší úrovni automobilizace a průměrného obsazení osobního vozidla. V rámci následných prací budou uvedené hodnoty zpřesněny.

Mezi nejdůležitější výstupy průzkumu patří hybnost obyvatel (mobilita). V řešeném území měst Chomutova a Jirkova vykonal vzorek 1698 osob celkem 6216 cest. **Byla tak zjištěna celková hybnost 3,66 cest na osobu za 24 hodin v běžném pracovním dni, z toho hybnost dopravními prostředky dosáhla 2,91 cest na osobu za 24 hodin.** Hybnost IAD činila 1,7 cest a motocyklu 0,16 cest na osobu za 24 hodin. Hybnost jízdního kola vychází 0,25 cest, veřejné hromadné dopravy 0,8 cest a pěší dopravy 0,75 cest na osobu za 24 hodin.

Stupeň automobilizace, vč. služebních vozidel, byl zjištěn na úrovni 516,3 osobních vozidel na 1000 obyvatel, průměrné obsazení vozidla pak 1,44 osoby.

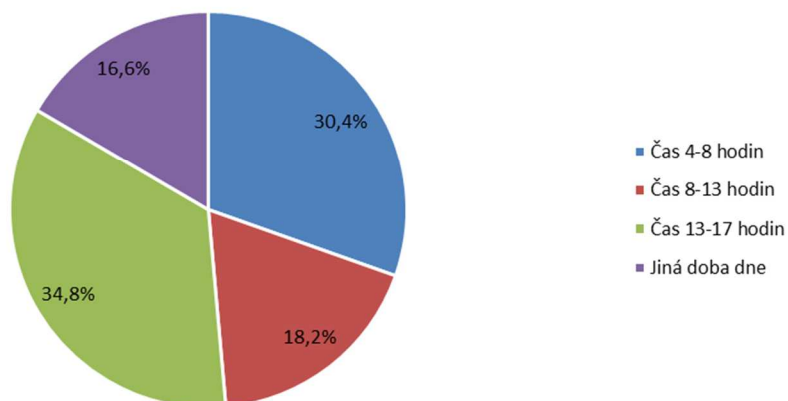
Rozdělení cest podle doby konání

Rozdělení cest podle časového období konání		
Doba konání cesty	Počet cest	Podíl v %
Čas 4-8 hodin	1609	30,4
Čas 8-13 hodin	962	18,2
Čas 13-17 hodin	1843	34,8
Jiná doba dne	877	16,6
Celkem	5291	100,0

Tabulka 20: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutova a Jirkova, rozdělení cest podle doby konání



Cesty podle doby konání Chomutov, Jirkov (průzkum dopravního chování 2018/2019)



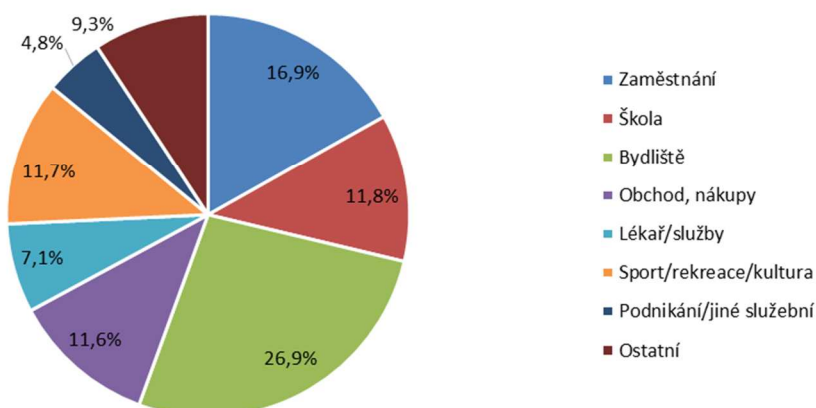
Graf 4: Rozdělení cest podle časového období konání

Rozdělení cest podle účelu

Rozdělení cest podle účelu		
Cíl cesty	Počet cest	Podíl v %
Zaměstnání	1069	16,9
Škola	751	11,8
Bydliště	1702	26,8
Obchod, nákupy	733	11,6
Lékař/služby	452	7,1
Sport/rekreace/kultura	740	11,7
Podnikání/jiné služební	303	4,8
Ostatní	588	9,3
Celkem	6338	100,0

Tabulka 21: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, rozdělení cest podle účelu

Cesty podle účelu konání Chomutov, Jirkov (průzkum dopravního chování 2018/2019)



Graf 5: Rozdělení cest podle účelu

Dělbá přepravní práce všech cest, rozdělení cest podle druhu dopravy

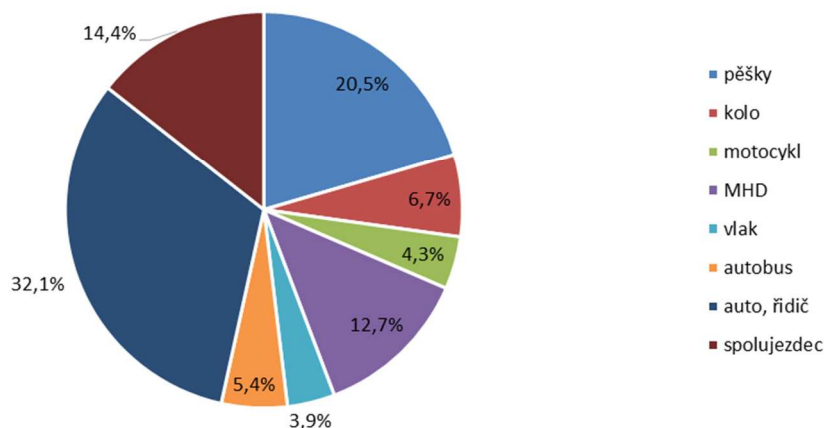
Rozdělení cest podle druhu dopravy		
Dělbá přepravní práce		
Druh dopravy	Počet cest	Podíl v %
Pěšky	1273	20,5
Jízdní kolo/koloběžka	418	6,7
Motocykl	266	4,3
MHD	792	12,7
Vlak	241	3,9
Autobus (linkový)	333	5,4
Osobní vozidlo, řidič	1998	32,1
Osobní vozidlo, spolujezdec	895	14,4
Celkem	6216	100,0

Tabulka 22: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, rozdělení cest podle druhu dopravy

Dle výsledku průzkumu dopravního chování je rozhodující v mobilitě obyvatel řešeného území individuální automobilová doprava, podíl na úrovni 46,5 % představuje ve srovnáních spíše vyšší úroveň. Značně vyšší je průměrné obsazení osobního vozidla na úrovni 1,4 osoby, dle podobných průzkumů se hodnota pohybuje kolem 1,2 osob. Pod běžnými hodnotami je podíl pěší dopravy, který obvykle bývá zhruba kolem 30 %, zde je 20,5 %. Nižší je i podíl MHD, přestože celková VHD souhrnně vykazuje běžný podíl přes 20 %, zde vychází podíl 22 %.



Dělbá přepravní práce Chomutov, Jirkov (průzkum dopravního chování 2018/2019)



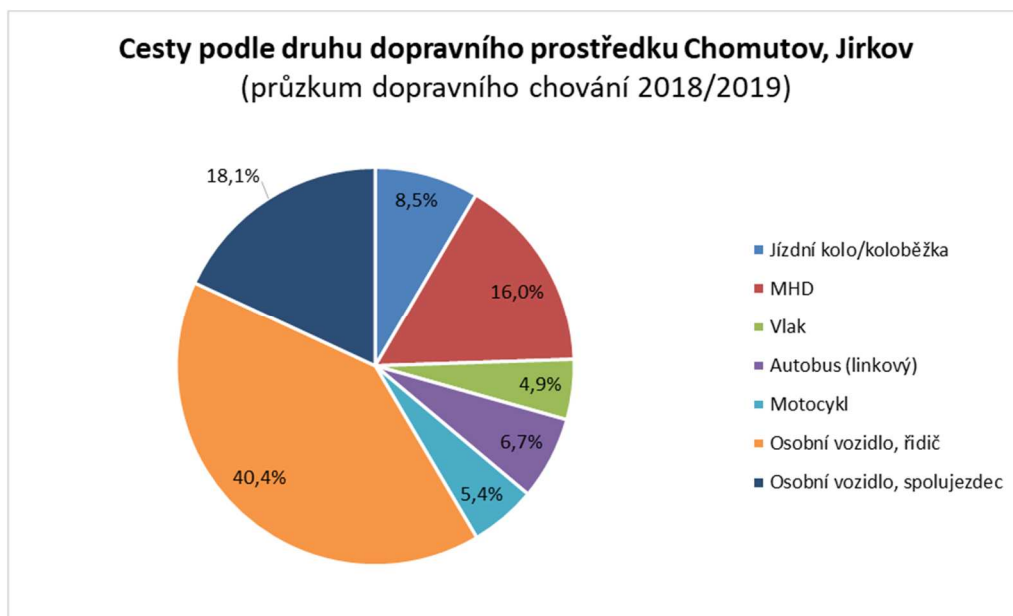
Graf 6: Rozdělení cest podle druhu dopravy

Dělbá přepravní práce mezi IAD a udržitelnými druhy dopravy (VHD/MHD, cyklistická a pěší doprava) činí 50,8/49,2% ve prospěch neudržitelných druhů dopravy.

Dělbá přepravní práce dopravními prostředky

Rozdělení cest podle druhu dopravního prostředku		
Dopravní prostředek	Počet cest	Podíl v %
Jízdní kolo/koloběžka	418	8,5
MHD	792	16,0
Vlak	241	4,9
Autobus (linkový)	333	6,7
Motocykl	266	5,4
Osobní vozidlo, řidič	1998	40,4
Osobní vozidlo, spolujezdec	895	18,1
Celkem	4943	100,0

Tabulka 23: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, dělbá přepravní práce dopravními prostředky



Graf 7: Rozdělení cest podle druhu dopravního prostředku

Poznámka: Dělbá přepravní práce pouze mezi IAD a VHD vychází v poměru 68,6/31,4.

Názor respondentů ke spokojenosti s vybranými segmenty dopravy

Spokojenost s vybranými segmenty dopravy						
Segment dopravy/ spokojenost	Nespokojen	Spíše nespokojen	Neutrální	Spíše spokojen	Spokojen	Suma
MHD	40	60	144	71	22	337
Parkování	76	108	102	34	9	329
Bezpečnost	39	86	122	57	25	329
Chodníky a přechody	34	82	91	100	26	333
Cesty a silnice	72	110	91	47	12	332
Cyklostezky a cyklotrasy	23	37	138	85	41	324
Suma	284	483	688	394	135	1984

Tabulka 24: Výsledky spokojenosti respondentů s vybranými segmenty dopravy

Výsledky signalizují mírnou nespokojenost s kvalitou MHD, znatelná nespokojenost byla uvedena ke kvalitě parkování, bezpečnosti dopravy a komunikací. Mírná spokojenost byla vyjádřena ke kvalitě chodníků a přechodů, značná pak ke kvalitě cyklistických stezek a tras.



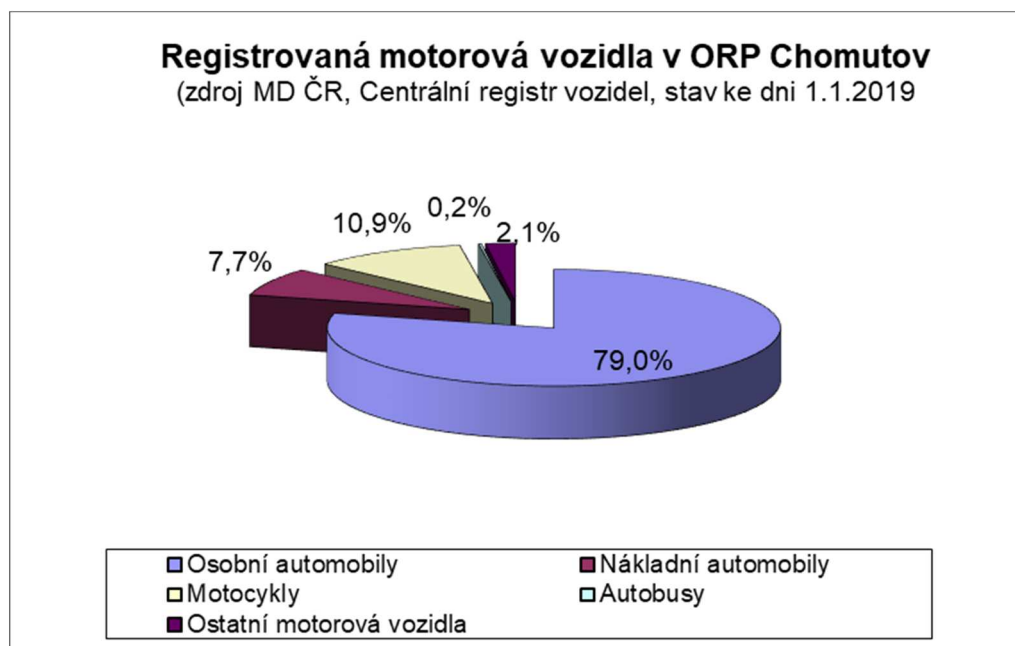
2.8 MOTORIZACE/AUTOMOBILIZACE, HISTORIE A VÝVOJ

Registrovaná vozidla, motorizace a automobilizace v ORP Chomutov. Údaje byly převzaty z Centrálního registru vozidel Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy (CRV MV, MD).

Stav k 1.1.2019	
Počet registrovaných vozidel, motorizace v ORP Chomutov	
Počet vozidel v území	
Počet registrovaných vozidel	57278
Počet motorových vozidel	51365
Jednotlivé druhy motorových vozidel	
Osobní automobily	40578
Nákladní automobily	3977
Motocykly	5622
Autobusy	100
Ostatní motorová vozidla	1088

Tabulka 25: Počet registrovaných vozidel v ORP Chomutov, stav k 1.1.2019

Poznámka: Druh ostatní motorová vozidla obsahuje speciální automobily a traktory.



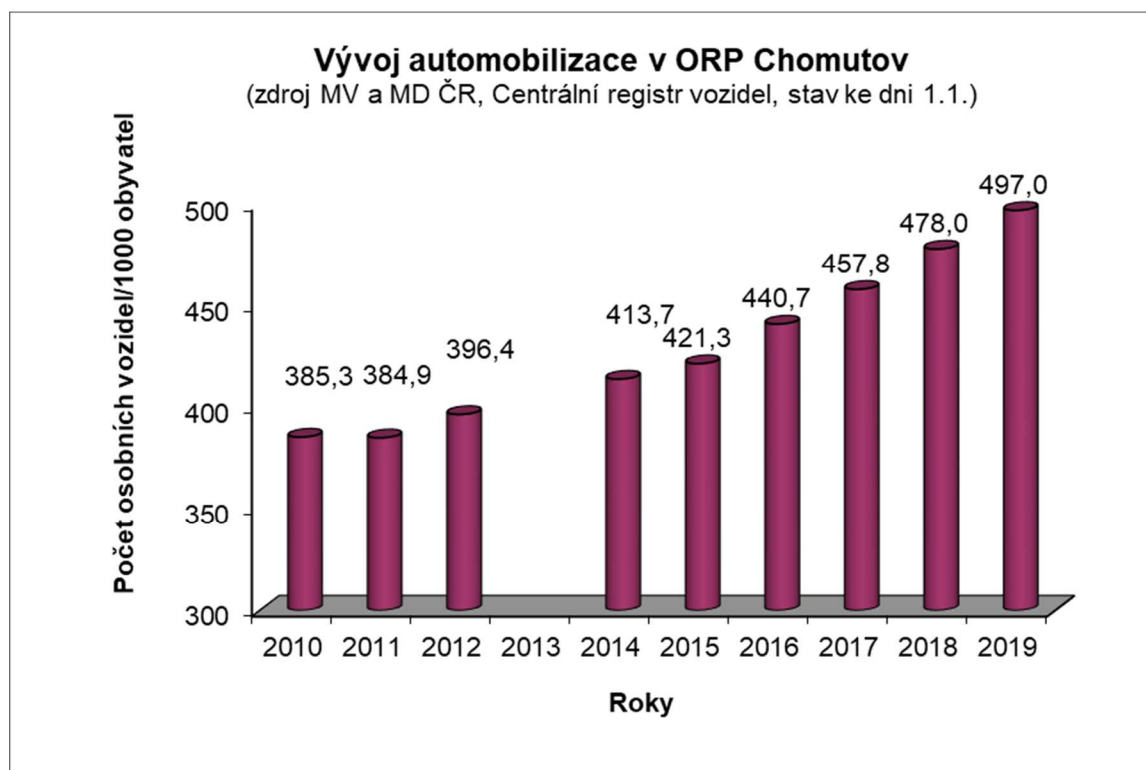
Graf 8: Podíly registrovaných motorových vozidel v ORP Chomutov k 1.1.2019

Stupeň motorizace v rámci pověřené obce s rozšířenou působností Chomutov (25 obcí – 81640 obyvatel) ke dni 1.1.2019 činil 1:1,59 (tzn. 1 motorové vozidlo připadalo na 1,59 obyvatele), resp. 629,2 motorových vozidel/1000 obyvatel. Stupeň automobilizace dosáhl ke dni 1. 1. 2018 hodnoty 1:2 (tzn., 1 osobní automobil připadal na 2 obyvatele), resp. 497 osobních automobilů/1000 obyvatel.

Pro srovnání uvádíme statistické údaje ke stupni automobilizace za celou ČR k 1. 1. 2019 (zdroj: MV, MD, ČSÚ a Eurostat). K uvedenému datu bylo evidováno v ČR zhruba 10,65 mil. obyvatel a registrováno bylo celkem 5,76 mil. osobních vozidel. Stupeň automobilizace dosáhl hodnoty 1:1,85 (tzn., 1 osobní vozidlo připadalo na 1,85 obyvatele), resp. 550,8 osobních vozidel/1000 obyvatel, což je výrazně více než v ORP Chomutov. Například v sousedním Rakousku v roce 2014 připadalo na 1000 obyvatel přibližně 547 osobních vozidel, což je přibližně srovnatelné se současným stavem v České republice.

VÝVOJ AUTOMOBILIZACE V RÁMCI ORP CHOMUTOV

Z následujících grafů lze odečíst, že od 1. 1. 2010 do 1. 1. 2019 (období 9 let) došlo v rámci 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.



Graf 9: Vývoj automobilizace v ORP Chomutov, stav k 1.1. daného roku; Zdroj: MV ČR, MD ČR, Centrální registr vozidel

Poznámka: Stav k 1. 1. daného roku. Data k 1. 1. 2013 nejsou k dispozici z důvodu převodu registru vozidel z MV na MD ČR



2.9 PŘEPRAVNÍ OBJEMY A UKAZATELE OSOBNÍ A NÁKLADNÍ DOPRAVY

SČÍTÁNÍ DOPRAVY NA DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTI V ROCE 2005, 2010, 2016

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

V rámci kapitoly jsou uvedeny dopravní informace o intenzitách dopravy za 24 hod. ze Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2005, 2010 a 2016 pro území měst Chomutov a Jirkov.

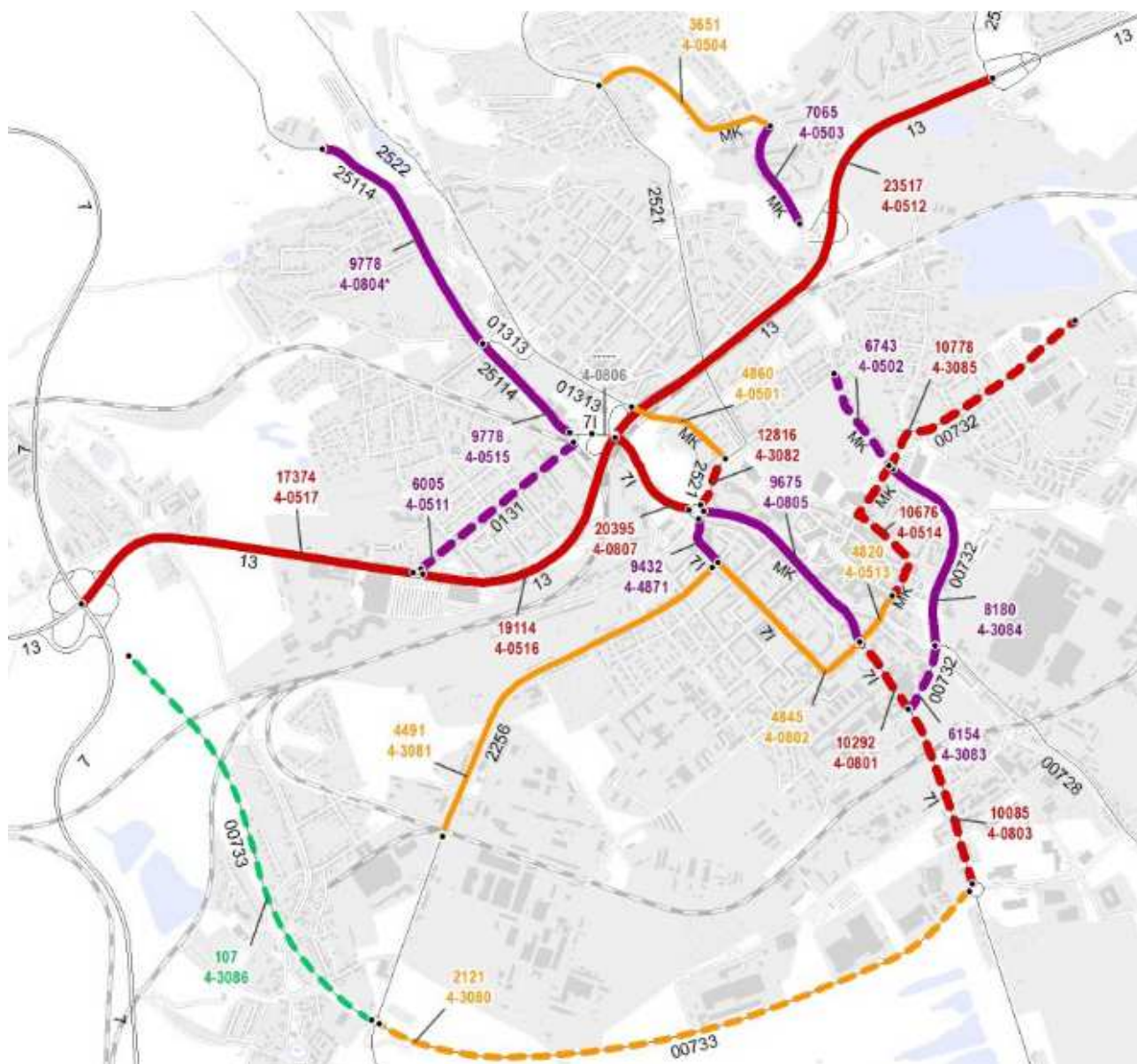
Města Chomutov, Jirkov, RPDI							
Silnice	Profil	Intenzita v roce 2005	Těžká vozidla rok 2005	Intenzita v roce 2010	Těžká vozidla rok 2010	Intenzita v roce 2016	Těžká vozidla rok 2016
D7, I/7	4-0777					8084	2346
	4-0796					5916	2083
	4-0797					6403	2165
	4-0520			3183	852	3806	1791
I/7, III/25114	4-0530, 4-2920	7669	790	1681	134	1673	159
I/13	4-0496	11210	2918	12303	1877	12002	2467
	4-0506	17420	2671	18235	2146	18362	2729
	4-0512	20030	3549	23770	2588	23517	3050
	4-0516	16689	3086	17879	2180	19114	2562
	4-0517	16689	3086	14895	2140	17374	3167
	4-0510	12748	3224	13552	2155	14334	2733
I/71	4-0800	12173	2637	11512	2210	8332	1063
	4-0803					10085	1191
	4-0801	12173	2637	10821	972	10292	1249
	4-0802	9055	1040	7012	425	4845	654
	4-4871					9432	667
	4-0807	19774	2890	20549	1578	20395	1773
II/607	4-4880					2776	650
III/2256	4-3081			3796	392	4491	628
III/2521	4-3082			10783	769	12816	893
III/00733	4-3080	4763	1679	5273	1727	2121	520
	4-3086	6308	1946	5922	1897	107	14
III/00372	4-3083			2462	540	6154	695
	4-3084			3344	587	8180	1065
	4-3085			6340	769	10778	888
III/00728	4-4190	1572	379	2637	505	2965	378
III/0131	4-0511	8551	1564	4941	515	6005	621
I/7, III/25114	4-0515	14840	1774	7260	661	9778	685
MK Palackého	4-0805			9107	1162	9675	1086
MK Blatenská	4-0501			4804	343	4860	381
III/00732, MK Riegrova	4-0513	5662	610	4150	367	4820	338
III/00732, MK Na Příkopěch	4-0514	6636	843	6785	506	10676	532
MK Čelakovského	4-0502			6405	526	6743	452
MK Březenecká	4-0503			6664	771	7065	525
MK Pod Strážištěm	4-0504			3286	116	3651	192
Součet vozidel		203962	37323	208150	27619	307627	38886
Podíly TV			0,183		0,133		0,126
Příslušný součet k roku 2005				189177			
Změny k roku 2005		1		0,928			
Příslušný součet k roku 2010						271334	
Změna k roku 2010				1		1,304	

Tabulka 26: : Intenzity dopravy za 24 hodin (RPDI), území měst Chomutov, Jirkov

Poznámka 1: Intenzita dopravy je vyjádřena ve fyzických vozidlech.

Poznámka 2: Ve sčítání dopravy v roce 2010 došlo ke změně metodiky u nákladních vozidel s přívěsy a tahačů s návěsem. Na rozdíl od předchozích sčítání byly tyto soupravy započteny jako jedno vozidlo.

Poznámka 3: Mezi roky 2016 a 2010 lze vysledovat nárůst kolem 30%, předpokládáme, že se jedná o vlivy ekonomického růstu a dálnice. Podíl nákladní dopravy v roce 2016 činil na doložených profilech zhruba 13 %, do kategorie těžká vozidla jsou zahrnuty lehká nákladní vozidla do 3,5t.



Obrázek 30: Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016, město Chomutov

2.10 PŘEPRAVNÍ VZTAHY, VNĚJŠÍ RELACE

DENNÍ DOJÍŽDKA A VYJÍŽDKA OBYVATEL MĚSTA CHOMUTOVA

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

Souhrnná denní dojížďka z jiných obcí do města Chomutov dosahuje celkového počtu 5022 osob, z toho do zaměstnání 3638 osob a do školy 1384 osob. V rámci okresu Chomutov dojíždí denně do města Chomutov 4127 osob, z jiného okresu Ústeckého kraje 794 osob a z jiných krajů ČR dojíždí 101 osob. Obec s největší dojížďkou do města Chomutov je jednoznačně město Jirkov s počtem 1828 osob. Souhrnná denní vyjížďka mimo hranice města Chomutov činí celkem 3153 osob, z toho do zaměstnání 2537 osob a do školy 616 osob. V rámci okresu Chomutov vyjíždí denně z města Chomutov 1769 osob, do jiného okresu Ústeckého kraje vyjíždí 977 osob a do jiných krajů ČR vyjíždí 407 osob. Mezi cílové obce s největší vyjížďkou z města Chomutov patří obce Kadaň, Most a Jirkov.

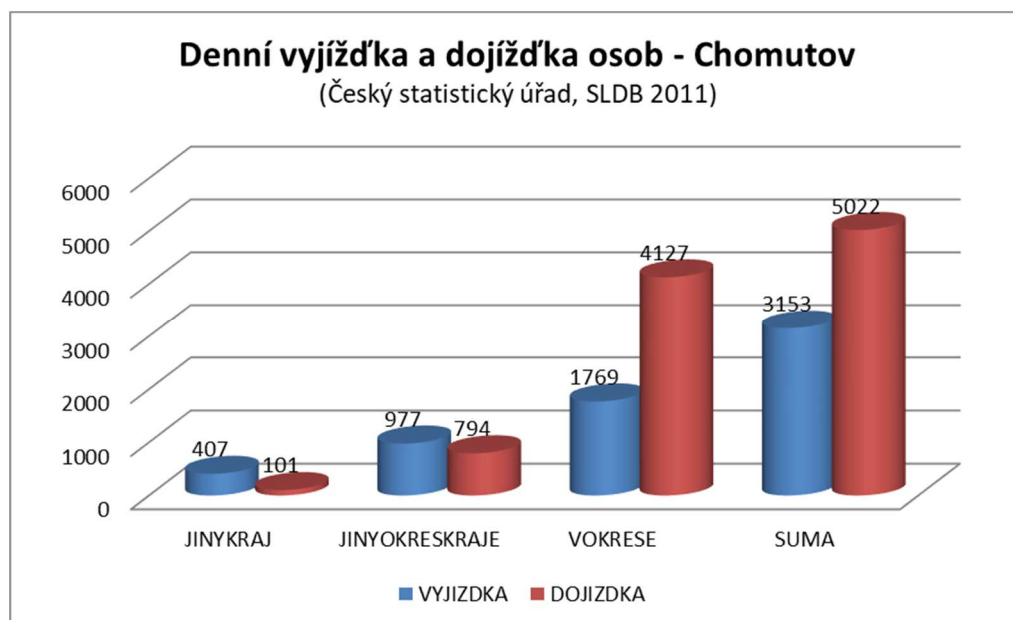
Největší objemy vyjížďky z obcí do města Chomutov (tabulka vlevo) a dojížďky do obcí z města Chomutov (tabulka vpravo) jsou uvedeny v následujících tabulkách.



SLDB 2011 - Chomutov, denní dojíždka	
Obec vyjíždky	ZamškoDen
Jirkov	1828
Kadaň	307
Klášterec 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

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

Tabulka 27: Obce s největší denní dojíždkou (vlevo) a vyjíždkou (vpravo) do zaměstnání a školy, město Chomutov /zdroj: ČSÚ



Graf 10: 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.

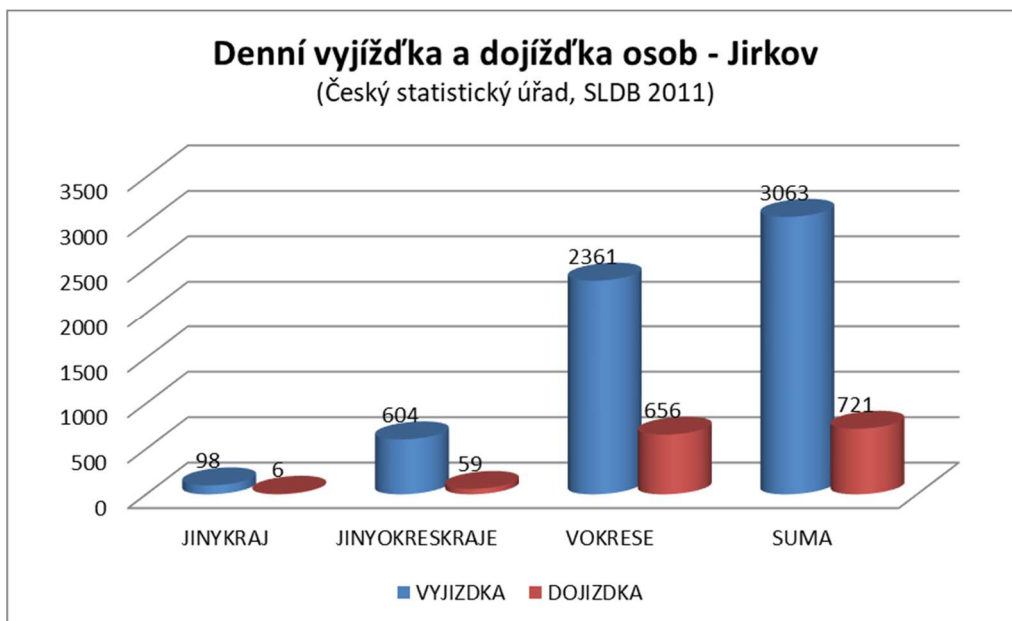
Mezi městy Chomutov a Jirkov bylo, dle SLDB 2011, vysledováno v úhrnu zhruba 2,3 tis. osob přepravujících se jednosměrně, denně do zaměstnání a školy.

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
Kláštepec nad Ohří	65
Údlice	77
Praha	63
Ústí nad Labem	49
Litvínov	45
Otvice	42
Žatec	40
Součet	2769

Tabulka 28: Obce s největší denní dojíždkou (vlevo) a vyjíždkou (vpravo) do zaměstnání a školy, město Jirkov /zdroj: ČSÚ



Graf 11: Přehled denní vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a školy podle územního členění /zdroj: ČSÚ



2.11 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Stabilizovaná urbanistická struktura města, stabilizace počtu obyvatel. Nízký průměrný věk obyvatel Jirkova.	W1: Vyšší míra stárnutí obyvatel města Chomutov, průměrný věk 42,2 let, vysoký index dožití.
S2: Probíhající změny v odvětvích hospodářství, dobrá podnikatelská aktivita. Průmyslová zóna Triangle.	W2: Vyšší stupeň automobilizace 497 osobních vozidel/1000 obyvatel. Nárůst intenzit dopravy na komunikační síti.
S3: Regionální vazby, intenzivní přepravní vztahy Chomutov, Jirkov s podporou MHD.	W3: Probíhající městská a regionální suburbanizace.
	W4: Vysoký podíl IAD v dělbě přepravní práce na úrovni 46,5%, nízký podíl pěší dopravy.
	W5: Nedobré hodnocení kvality parkování, bezpečnosti a pozemních komunikací.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Podpora specifických odvětví hospodářství za účelem udržení stávajících, zejména mladých obyvatel.	T1: Pokračující migrace obyvatel, zejména z lokalit hromadného bydlení a tím zvyšující se náklady na mobilitu.
O2: Zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy, zejména MHD a pěší dopravy.	T2: Stárnutí populace a změna poptávky po mobilitě.
O3: Snížení negativních vlivů z dopravy, podpora čisté mobility.	T3: Růst automobilizace, zvyšování podílu IAD na dělbě přepravní práce a intenzity dopravy na komunikacích.
O4: Zvýšení bezpečnosti dopravy, zlepšení kvality pozemních komunikací, řešení dopravy v klidu.	T4: Snížení dopravní bezpečnosti, zvýšení negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

3. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

3.1 METODIKA SBĚRU DOPRAVNÍCH DAT

Dopravní průzkumy se zaměřily, ve smyslu zadávacích podmínek, na pořízení základních informací a aktuálních výchozích dat pro hodnocení kvality dopravní infrastruktury, kvality dopravy a dopravní bezpečnosti. Dopravní průzkumy se zabývaly automobilovou dopravou dynamickou-směrový a křižovatkový průzkum, dopravou v klidu v rozsahu parkování a odstavování vozidel v širší centrální oblasti a odstavováním vozidel v lokalitách vícepodlažní zástavby, cyklistickou a pěší dopravou v rámci sledování křižovatek.

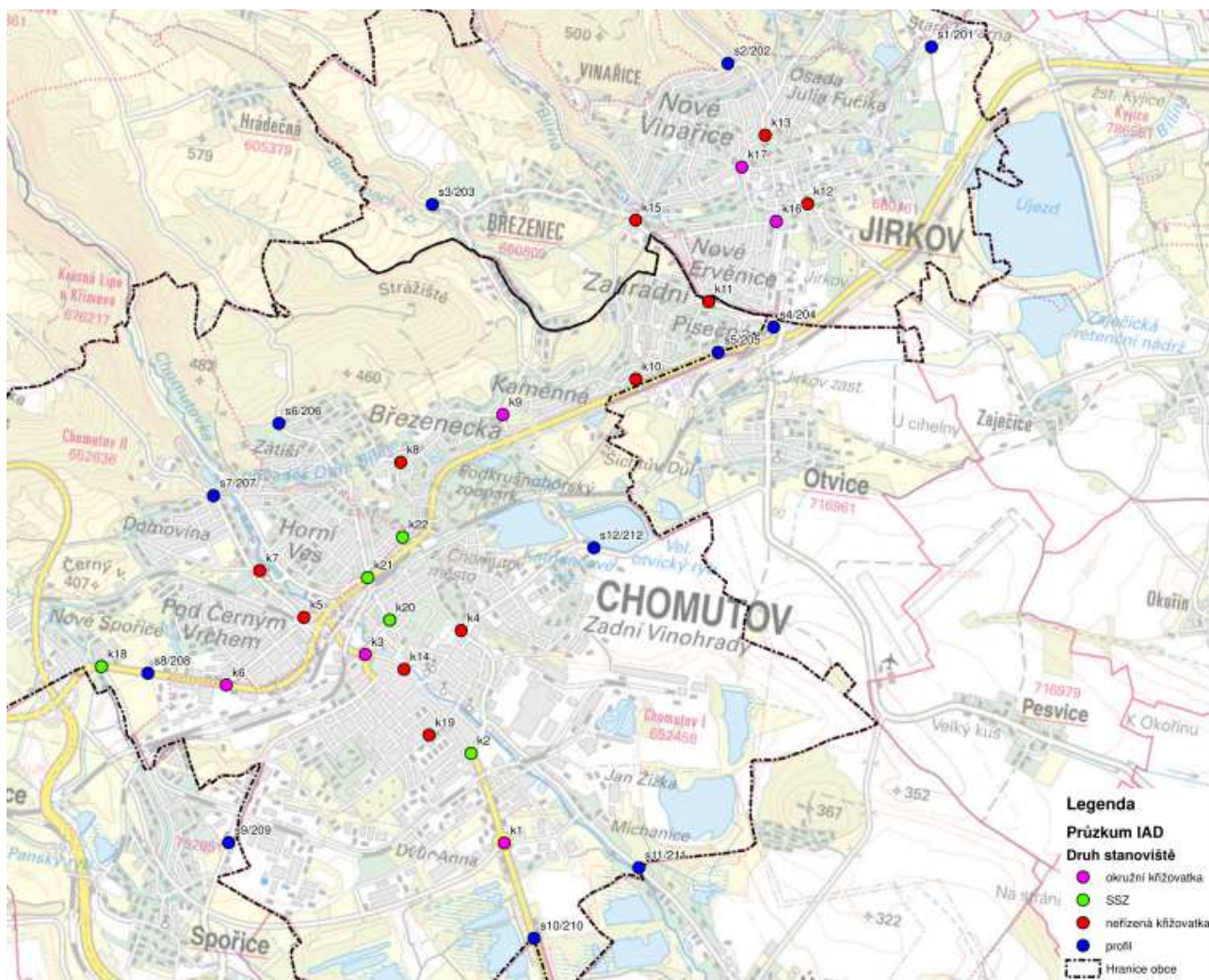
3.2 SMĚROVÝ DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Směrový průzkum automobilové dopravy byl proveden ve čtvrtek 1.11.2018 v trvání 8 hodin, dopoledne v době 7-11 hod. a odpoledne v době 13-17 hod. Jednalo se o záznam RZ (registrační značka, dříve státní poznávací značka) vozidel na celkem 12 stanovištích na hranicích měst Chomutov a Jirkov. Na stanovištích byly zaznamenávány průjezdy 6 kategorií vozidel – osobní, lehká nákladní (dodávky), střední nákladní, těžká nákladní, návěsové a přívěsové nákladní soupravy a autobusy. Záznamy se prováděly s přístroji hc8/36, záznam RZ probíhal v on-line čase.

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

Sledované profily na hranicích měst Chomutov a Jirkov:

- 1/201 MK, ulice Jezerská, Jirkov
- 2/202 silnice III/25220, Jirkov
- 3/203 silnice III/2524, Jirkov
- 4/204 silnice II/251, ulice Písečná, Chomutov, Jirkov
- 5/205 silnice I/13 (E442), zastávka Písečná I/13, směr Most, Chomutov
- 6/206 silnice III/2521, ulice Blatenská, Chomutov
- 7/207 silnice III/25114, ulice Lipská, Chomutov
- 8/208 silnice I/13 (E442), ulice Černovická, směr Klášterec nad Ohří, Chomutov
- 9/209 silnice III/2256, ulice Spořická, Chomutov
- 10/210 silnice II/607, ulice Pražská, Chomutov
- 11/211 silnice III/00728, ulice Dukelská
- 12/2012 silnice III/00732, ulice Mostecká, směr Otvice, Chomutov.

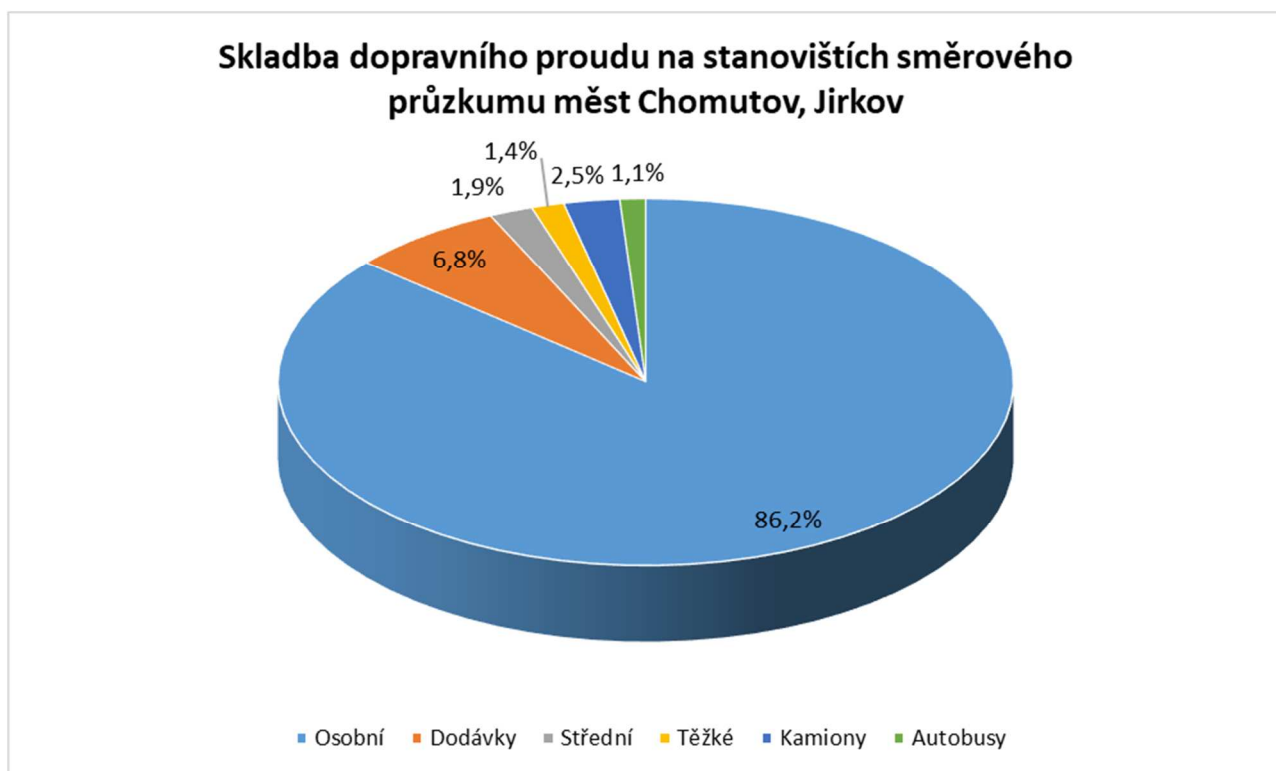


Obrázek 31: Stanoviště směrového a křižovatkového průzkumu na území měst Chomutov, Jirkov

Následující tabulka a graf dokládají intenzitu dopravy na jednotlivých stanovištích směrového průzkumu na území měst Chomutov a Jirkov za sledované období 8 hodin, včetně skladby dopravního proudu s rozdělením do 6 základních skupin vozidel. Za období průzkumu bylo na vnějších stanovištích zaznamenáno celkem 40152 vozidel, rozhodující skupinu tvoří osobní vozidla s podílem 86,2 %. Skupina vozidel „dodávky“ obsahuje také lehká nákladní vozidla do 3,5 t.

Chomutov, Jirkov - směrový průzkum 8 hodin							
Číslo stanoviště	Osobní	Dodávky	Střední	Těžké	Kamiony	Autobusy	Celkem
S001	553	40	12	15	6	3	629
S201	593	59	25	18	10	6	711
S002	284	23	2	2	0	3	314
S202	270	19	4	1	0	1	295
S003	113	10	4	0	0	0	127
S203	117	14	3	2	0	0	136
S004	3514	213	73	23	12	68	3903
S204	2555	230	48	42	20	47	2942
S005	3372	373	93	72	145	29	4084
S205	2914	271	61	57	201	26	3530
S006	252	36	2	9	2	3	304
S206	297	32	3	9	1	3	345
S007	763	68	8	10	1	3	853
S207	711	58	19	8	1	5	802
S008	4114	354	88	61	170	51	4838
S208	4549	195	49	100	215	47	5155
S009	841	83	35	16	40	9	1024
S209	986	84	27	42	51	9	1199
S010	1397	161	43	18	45	29	1693
S210	1864	107	42	40	41	27	2121
S011	680	62	30	10	6	26	814
S211	736	82	23	2	9	26	878
S012	1382	72	23	7	9	17	1510
S212	1770	95	52	10	2	16	1945
Celkem	34627	2741	769	574	987	454	40152
Podíl	0,862	0,068	0,019	0,014	0,025	0,011	

Tabulka 29: Intenzita dopravy a skladba dopravního proudu na stanovištích směrového průzkumu za sledovaných 8 hodin, města Chomutov a Jirkov



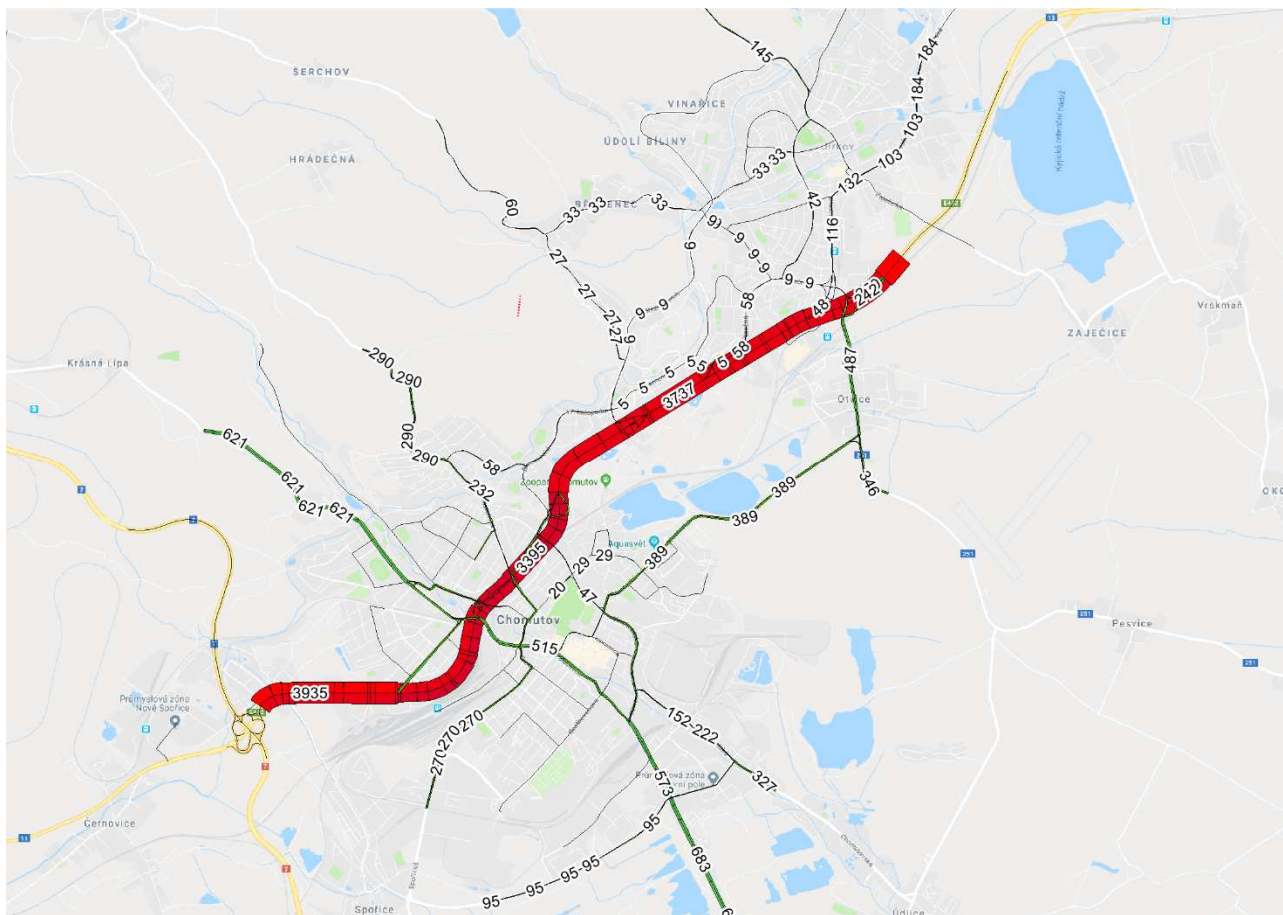
Graf 12: Skladba dopravního proudu směrového dopravního průzkumu za 8 h, Chomutov a Jirkov



Následující tabulka VZTAHY dokládá matici vztahů mezi jednotlivými stanovišti směrového průzkumu za dobu 8 hodin průzkumu. Sloupec „0“ představuje počet vozidel, které projely pouze jedním stanovištěm. Z celkového počtu 35974 cest (součet matice) na území měst Chomutov, Jirkov bylo výsledováno 31796 cest přes jedno stanoviště s podílem 88,4 %. Zbývajících 4178 cest představuje tranzitní dopravu přes řešené území měst Chomutov, Jirkov s podílem 11,6 %. **Faktická tranzitní doprava ve vozidlech představuje zhruba 20,8 %** z celkového počtu vozidel na vjezdech do řešeného území. Rozhodující vztahy představuje spojení stanovišť 5/205 (silnice I/13, směr Most) a 8/208 (silnice I/13, směr Klášterec nad Ohří) s počtem 1494 cest a podílem přibližně 35,8 % z celkové tranzitní dopravy, přičemž kamionová doprava tvoří podíl kolem 9,8 %.

VZTAHY, vozidla celkem za 8 hodin průzkumu														
Stanoviště	0	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	Suma
1	529	24	11	5	30	6	0	2	6	1	6	1	8	629
2	235	13	7	1	34	3	0	4	10	1	3	1	2	314
3	95	2	1	2	21	1	1	0	2	1	0	0	1	127
4	3280	48	45	25	190	178	2	7	63	10	19	11	25	3903
5	2931	4	1	2	40	93	12	53	803	44	57	14	30	4084
6	234	2	1	0	3	8	13	4	23	1	11	3	1	304
7	646	1	1	1	10	41	6	44	54	7	21	7	14	853
8	3700	4	2	5	37	691	26	33	227	20	41	17	35	4838
9	823	0	0	1	9	26	5	6	27	93	8	11	15	1024
10	1459	3	1	0	18	35	10	15	38	8	46	15	45	1693
11	711	0	3	0	5	5	3	3	18	1	7	34	24	814
12	1272	6	1	1	20	21	3	9	39	11	43	16	68	1510
201	604	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	604
202	221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	221
203	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	93
204	2525	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2525
205	2422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2422
206	264	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	264
207	622	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	622
208	3845	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3845
209	1001	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1001
210	1859	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1859
211	748	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	748
212	1677	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1677
Suma	31796	107	74	43	417	1108	81	180	1310	198	262	130	268	35974

Tabulka 30: Matice vztahů mezi stanovišti směrového dopravního průzkumu měst Chomutov a Jirkov



Obrázek 32: Kartogram zatížení tranzitní dopravy ve vozidlech za 24 hodin; intenzity za 24 hodin byly stanoveny na základě výsledků směrového průzkumu za 8 hodin a přepočítacího koeficientu 1,83

3.3 PRŮZKUM KŘÍŽOVATKOVÝ

Křižovatkové průzkumy automobilové dopravy, resp. jejich část, byly prováděny současně se směrových průzkumem, tedy ve čtvrtek 1.11.2018, pak v období 05-06/2019. Průzkumy probíhaly ve shodném rozsahu 8 hodin, dopoledne v době 7-11 hod. a odpoledne v době 13-17 hod. Předmětem průzkumu bylo zaznamenání jednotlivých pohybů vozidel na stanovených křižovatkách, u vybraných 4 okružních křižovatek se jednalo o video záznam, v ostatních případech byl průzkum proveden standardním ručním záznamem pohybů vozidel do formuláře. Vozidla byla rozdělena do 6 kategorií vozidel – osobní, lehká nákladní (dodávky), střední nákladní, těžká nákladní, návěsové a přívěsové nákladní soupravy a autobusy, byly prováděny také záznamy cyklisté.

Dopravní průzkum byl proveden na celkem 22 křižovatkách na území měst Chomutov a Jirkov. Z uvedeného celkového počtu bylo 6 okružních křižovatek, 5 křižovatek řízených světelným signalizačním zařízením (SSZ) a dalších 11 křižovatek neřízených, průsečných nebo stykových. Sledované křižovatky byly dohodnuty s objednatelem díla a jsou doloženy na obrázcích, v rámci kapitoly 3.2. Následuje přehled sledovaných křižovatek, včetně skladby dopravního proudu. Hodnoty za 24 hodin jsou stanovené přepočtem dle TP 189, se zpřesněním podle dat z detektorů křižovatek vybavených SSZ.

PŘEHLED SLEDOVANÝCH KŘÍŽOVATEK:

- K1/ Pražská-III/00733; okružní
- K2/ Pražská-Křivá; SSZ
- K3/ Palackého-Zborovská-Lipská-Školní-Wolkerova; okružní
- K4/ Vinohradská-Mostecká-Čelakovského; neřízená
- K5/ Lipská-Kadaňská; neřízená
- K6/ Černovická-Kadaňská; okružní
- K7/ Lipská-Kostelní-E.Krásnohorské-Kmochova; neřízená



- K8/ Březenecká-Pod Strážišťem; neřízená
- K9/ 17.listopadu-Kamenná-III/2524; okružní
- K10/ Písečná-SZ rampa I/13; neřízená
- K11/ Písečná-Hrdinů; neřízená
- K12/ Palackého-Zaječická
- K13/ Červenohradecká-Dvořákova-Koněvova; neřízená
- K14/ Palackého-Farského-28.října; neřízená
- K15/ Pod Břízami-III/2524; neřízená
- K16/ Chomutovská-Palackého; okružní
- K17/ Dvořákova-Smetanovy sady-Vinařická; okružní
- K18/ Černovická-I/13-Potoční; SSZ
- K19/ Beethovenova-Školní; neřízená
- K20/ Zborovská-Blatenská; SSZ
- K21/ Blatenská-Moravská-Rooseveltova; SSZ
- K22/ Cihlářská-Moravská; SSZ.

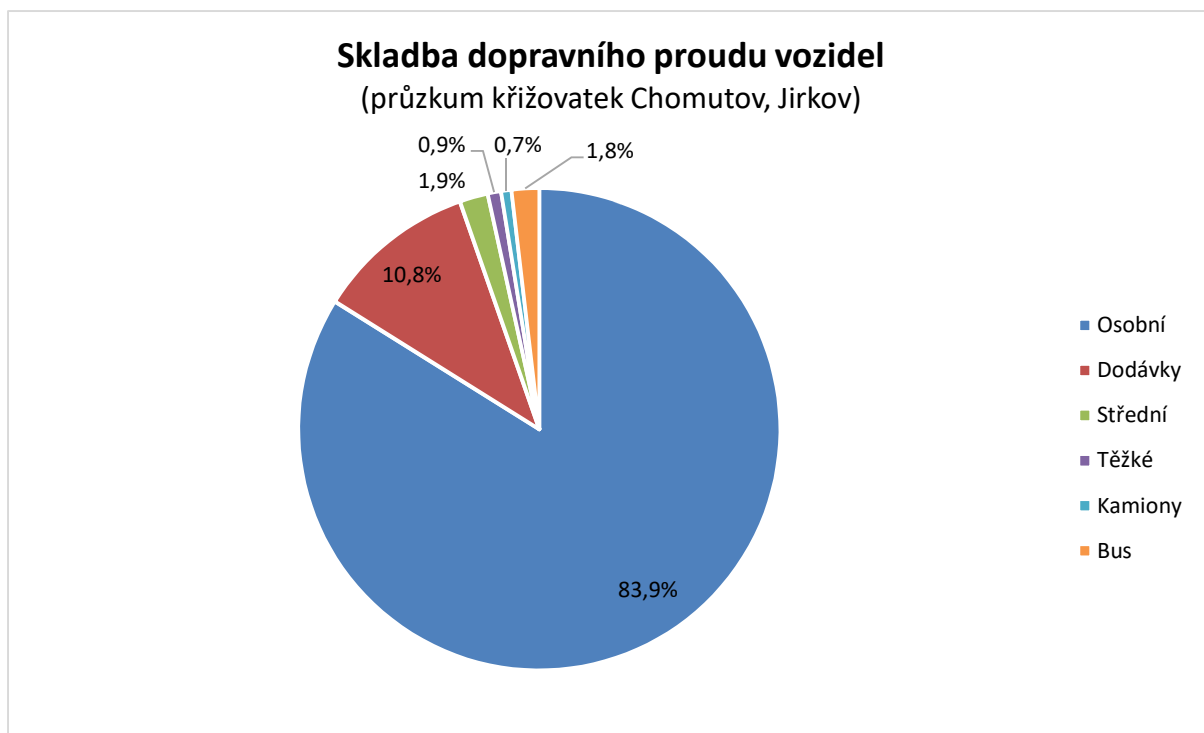
Chomutov, Jirkov - průzkum křižovatek			
Označení	Název křižovatky	Intenzita 8 hod.	Intenzita 24 hod.
K1	Pražská-III/00733; okružní	7485	13698
K2	Pražská-Křivá; SSZ	8820	16141
K3	Palackého-Zborovská-Lipská-Školní-Wolkerova; okružní	21480	39308
K4	Vinohradská-Mostecká-Čelakovského; neřízená	8377	15330
K5	Lipská-Kadaňská; neřízená	6099	11161
K6	Černovická-Kadaňská; okružní	16043	29359
K7	Lipská-Kostelní-E.Krásnohorské-Kmochova; neřízená	3901	7139
K8	Březenecká-Pod Strážišťem; neřízená	4672	8550
K9	17.listopadu-Kamenná-III/2524; okružní	5711	10451
K10	Písečná-SZ rampa I/13; neřízená	3297	6034
K11	Písečná-Hrdinů; neřízená	5585	10221
K12	Palackého-Zaječická; neřízená	8574	15690
K13	Červenohradecká-Dvořákova-Koněvova; neřízená	4428	8103
K14	Palackého-Farského-28.října; neřízená	9271	16966
K15	Pod Břízami-III/2524; neřízená	5644	10329
K16	Chomutovská-Palackého; okružní	8188	14984
K17	Dvořákova-Smetanovy sady-Vinařická; okružní	5711	10451
K18	Černovická-I/13-Potoční; SSZ	9618	17601
K19	Beethovenova-Školní; neřízená	4401	8054
K20	Zborovská-Blatenská; SSZ	7338	13429
K21	Blatenská-Moravská-Rooseveltova; SSZ	3837	7022
K22	Cihlářská-Moravská; SSZ	7137	13061
Celkem		165617	303082

Poznámka: údaje o intenzitě dopravy jsou ve fyzických vozidlech

Tabulka 31: Intenzity dopravy na sledovaných křižovatkách na území měst Chomutov a Jirkov, údaje ve vozidlech

Ve sloupcích „Intenzita 8 hod.“ a „Intenzita 24hod.“ jsou uvedeny součty vozidel na vjezdech do křižovatky za 8 hodin průzkumu, resp. za 24 hodin běžného pracovního dne. Hodnoty za 24 hodin byly odvozeny dle TP 189 se zpřesněním podle dat z detektorů křižovatek vybavených SSZ. Výsledná průměrná hodnota přepočtu intenzit z 8 hodin průzkumu na 24 hodin byla stanovena na 1,83.

Podíl nákladní dopravy a autobusů/trolejbusů na sledovaných křižovatkách činí kolem 5,2 %, přičemž dodávky byly zahrnuty do kategorie osobních vozidel. Na následujícím grafu je doložena skladba dopravního proudu vozidel za dobu průzkumu 8 hod.



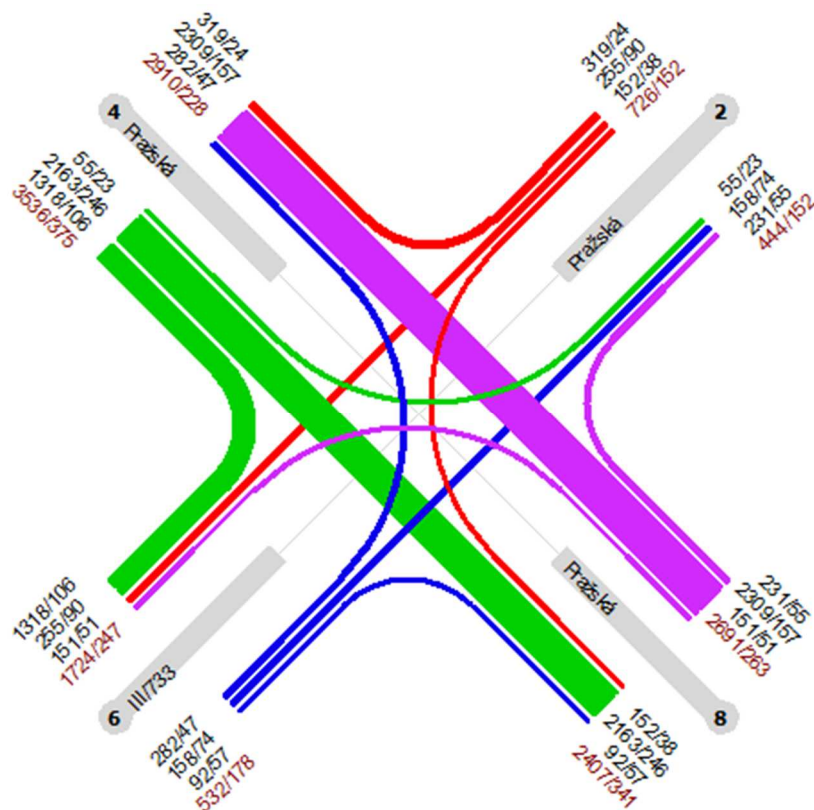
Graf 13: Skladba dopravního proudu vozidel z průzkumu křižovatek měst Chomutov, Jirkov

3.3.1 Kartogramy křižovatek

Poznámka 1: údaje ve voz. celkem/z toho nákladní, doba průzkumu 8h.

Poznámka 2: kartogramy křižovatek k2, k5 a k10 budou aktualizovány.

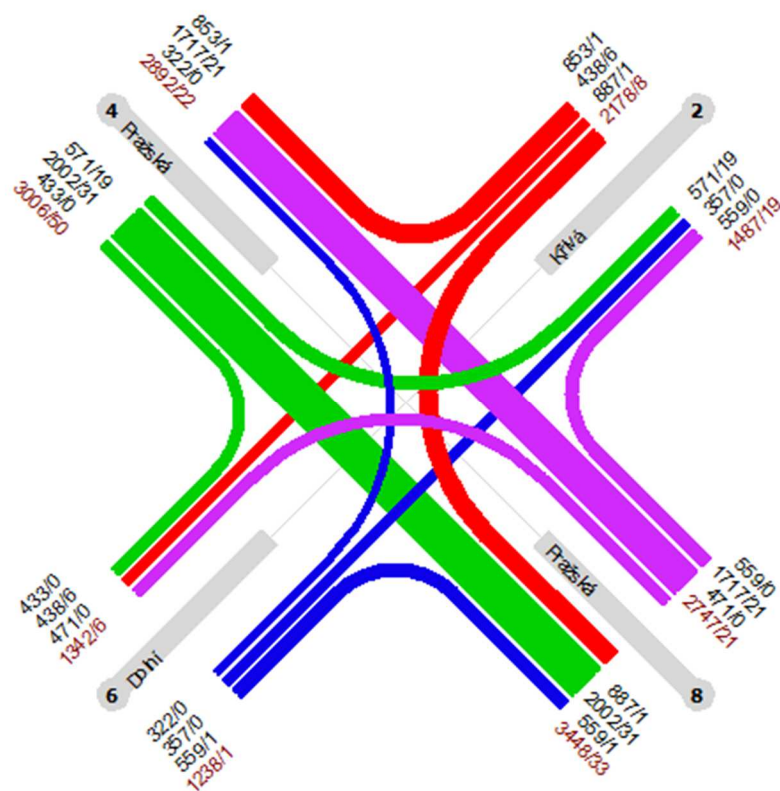
K1/ PRAŽSKÁ-III/00733; OKRUŽNÍ



Obrázek 33: Kartogram za 8h průzkumu - K1/ Pražská-III/00733

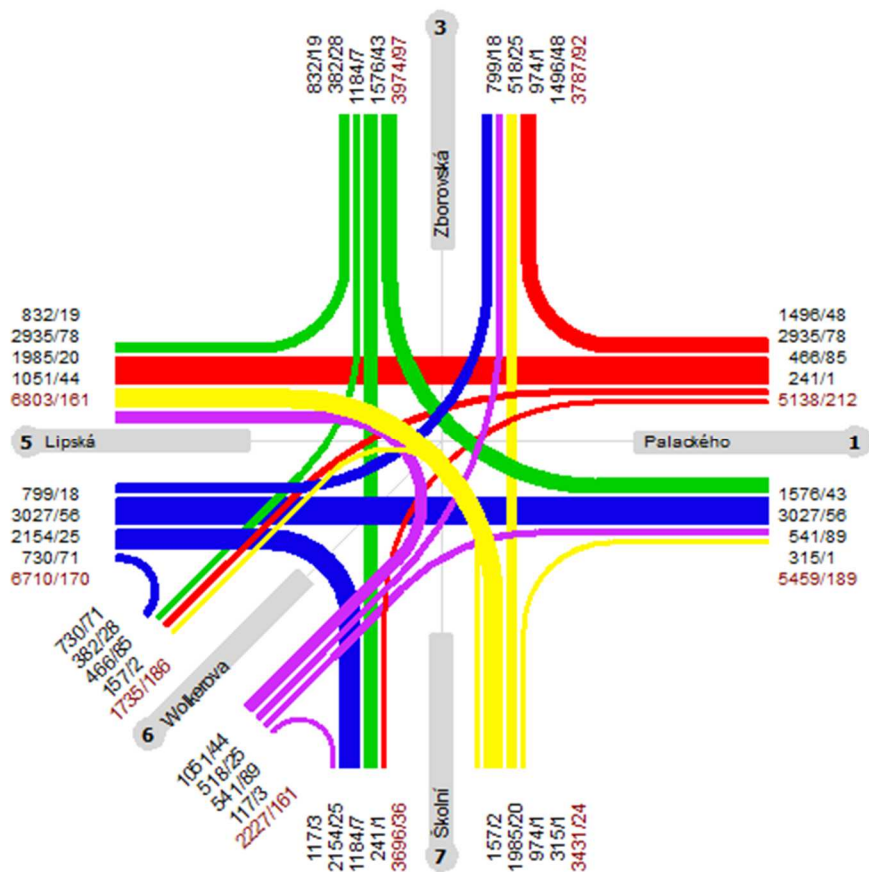


K2/ PRAŽSKÁ-KŘIVÁ; SSŽ



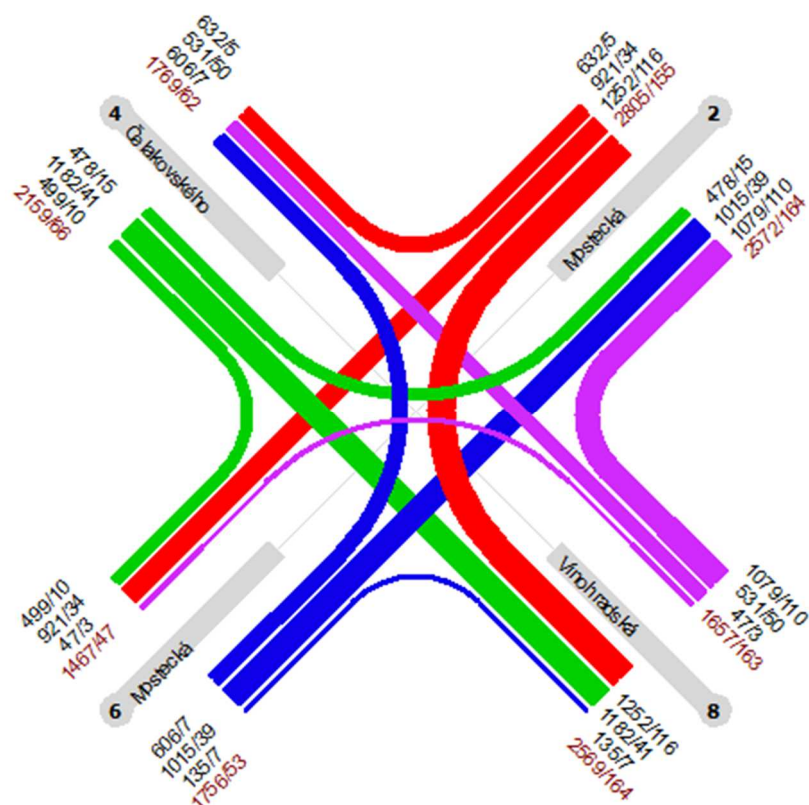
Obrázek 34: Kartogram za 8h průzkumu – K2/ Pražská-Křivá

K3/ PALACKÉHO-ZBOROVSKÁ-LIPSKÁ-ŠKOLNÍ-WOLKEROVA; OKRUŽNÍ



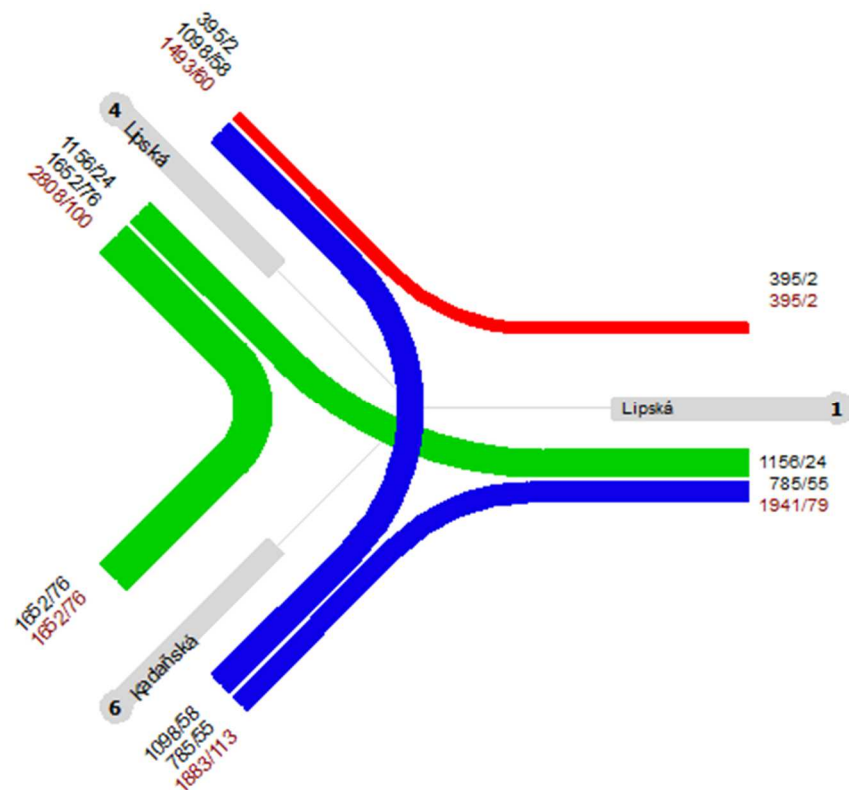
Obrázek 35: Kartogram za 8h průzkumu – K3/ Palackého-Zborovská-Lipská-Školní-Wolkerova

K4/ VINOHRADSKÁ-MOSTECKÁ-ČELAKOVSKÉHO; NEŘÍZENÁ



Obrázek 36: Kartogram za 8h průzkumu – K4/ Vinohradská-Mostecká-Čelakovského

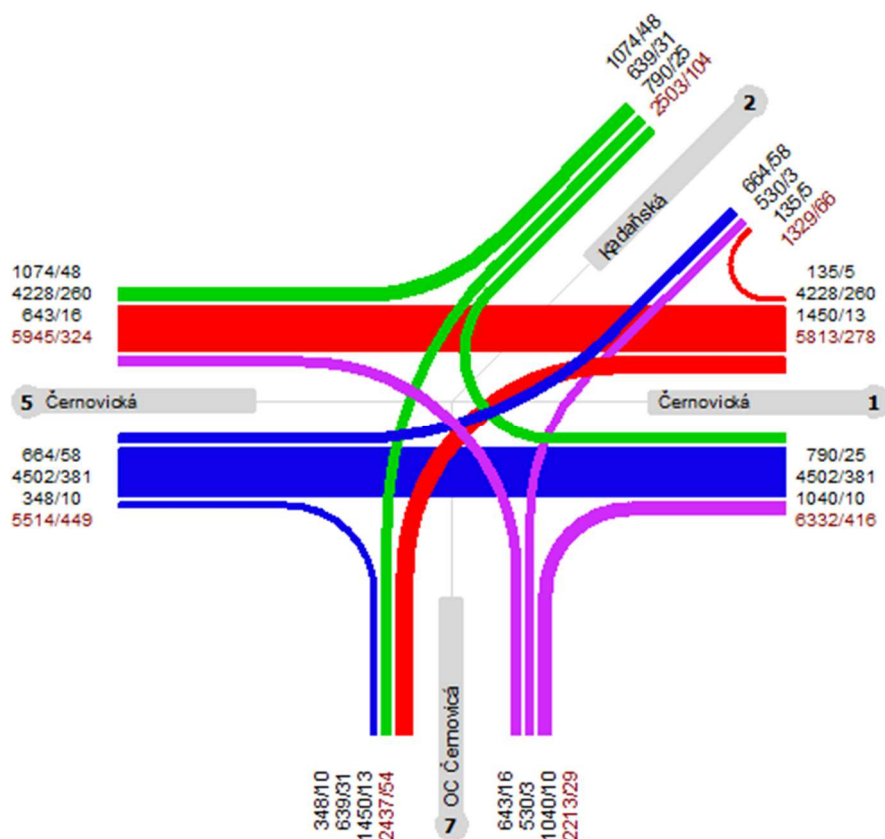
K5/ LIPSKÁ-KADAŇSKÁ; NEŘÍZENÁ



Obrázek 37: Kartogram za 8h průzkumu – K5/ Lipská-Kadaňská

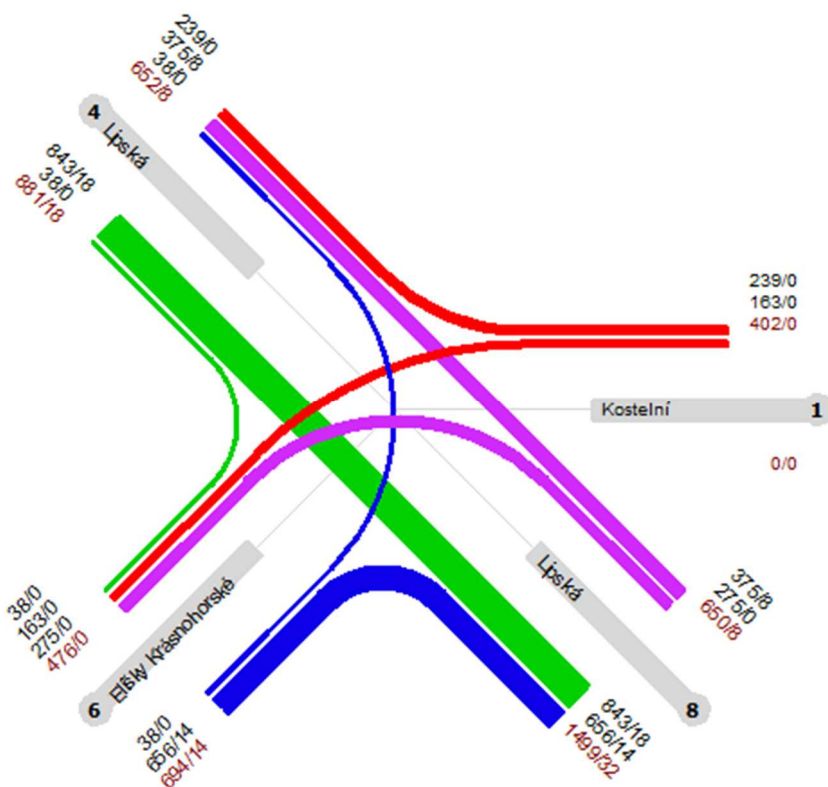


K6/ ČERNOVICKÁ-KADAŇSKÁ; OKRUŽNÍ



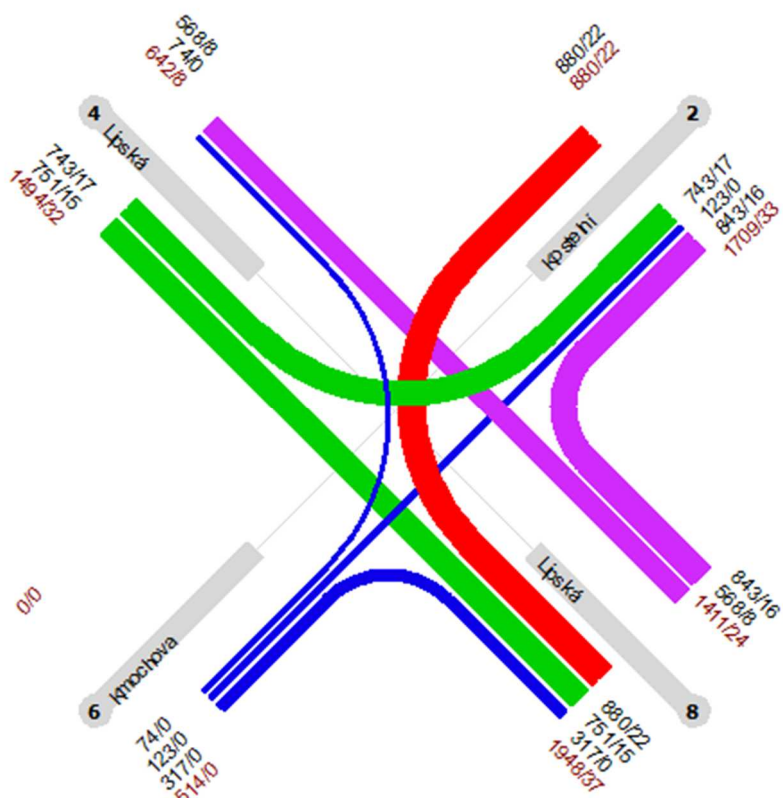
Obrázek 38: Kartogram za 8h průzkumu – K6/ Černovická-Kadaňská

K7a/ LIPSKÁ-KOSTELNÍ-E.KRÁSNOHORSKÉ-KMOCHOVA; NEŘÍZENÁ



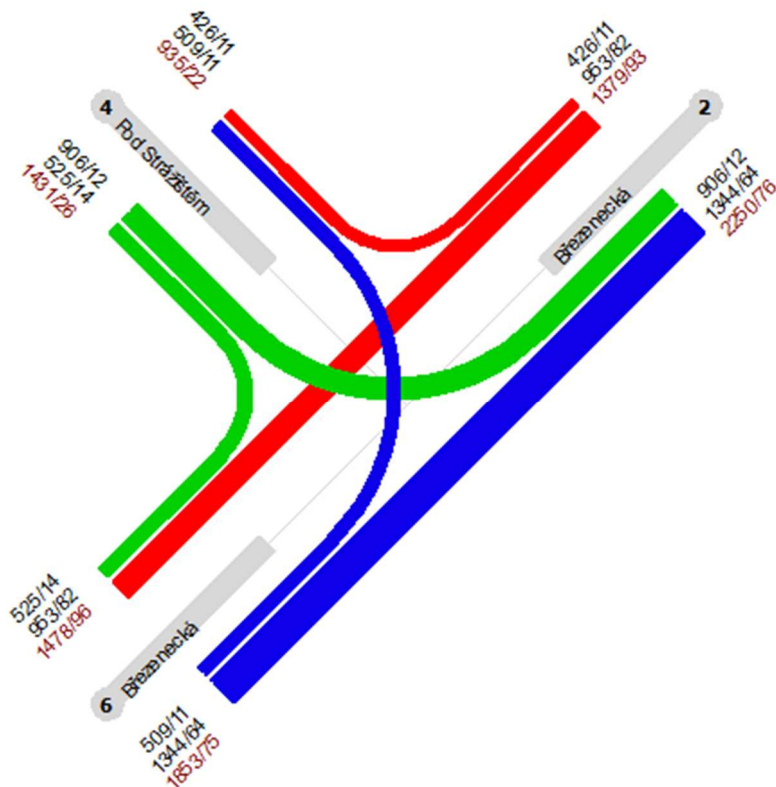
Obrázek 39: Kartogram za 8h průzkumu – K7a/ Lipská-Kostelní-E.Krásnohorské-Kmochova

K7b/ LIPSKÁ-KOSTELNÍ-E.KRÁSNOHORSKÉ-KMOCHOVA; NEŘÍZENÁ



Obrázek 40: Kartogram za 8h průzkumu – K7b/ Lipská-Kostelní-E.Krásnohorské-Kmochova

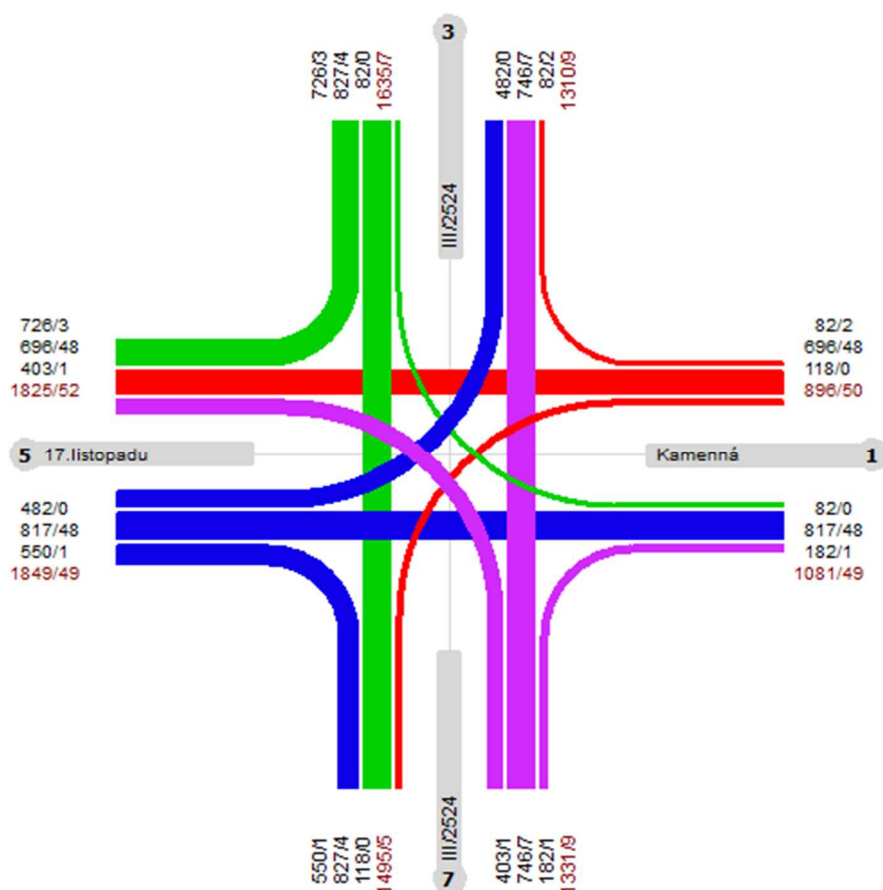
K8/ BŘEZENECKÁ-POD STRÁŽIŠTĚM; NEŘÍZENÁ



Obrázek 41: Kartogram za 8h průzkumu – K8/ Březenecká-Pod Strážišťem

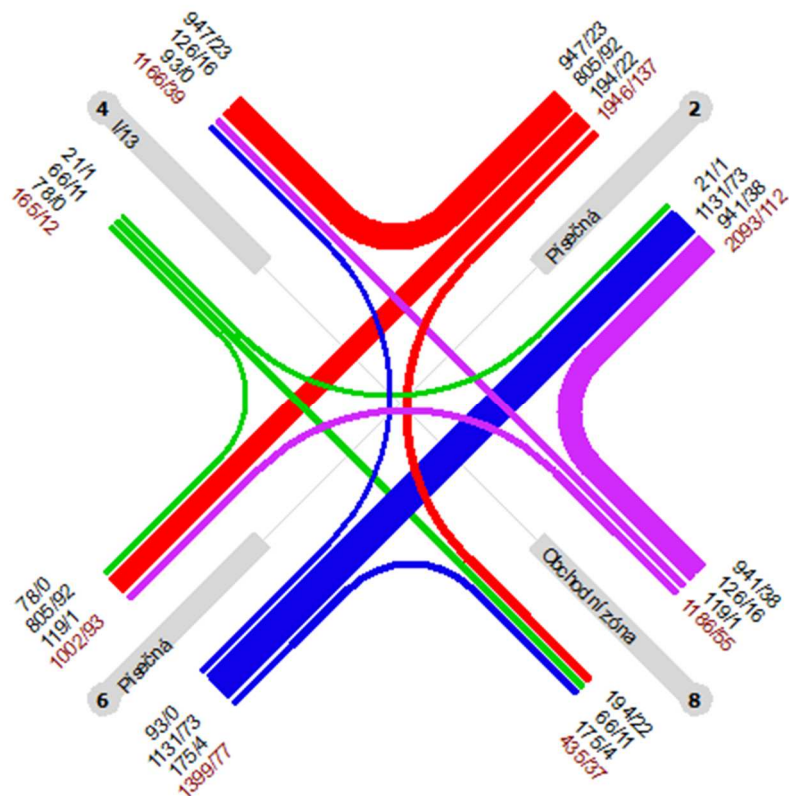


K9/ 17.LISTOPADU-KAMENNÁ-III/2524; OKRUŽNÍ



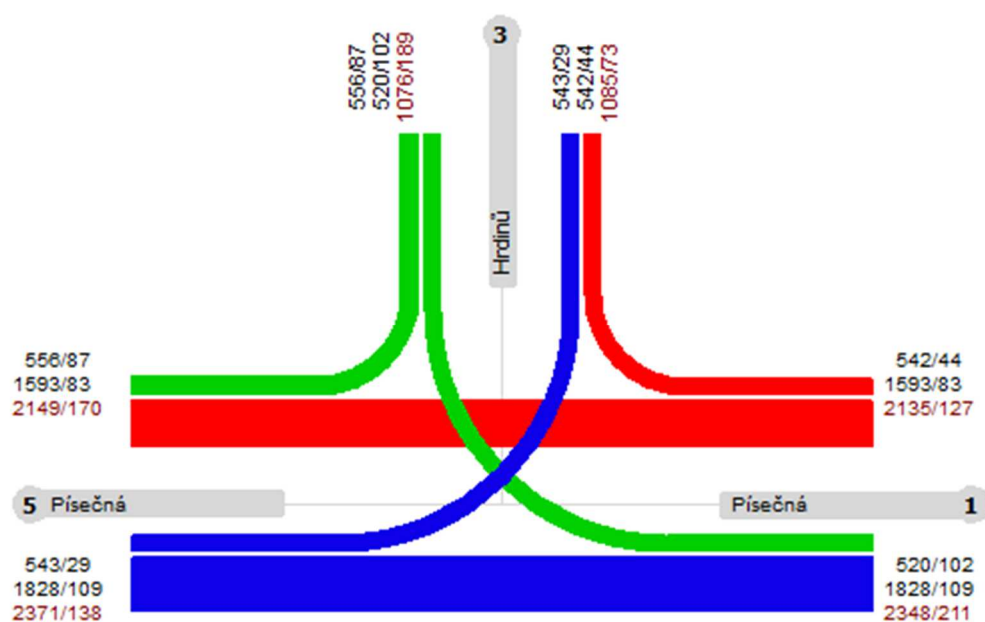
Obrázek 42: Kartogram za 8h průzkumu – K9/ 17.listopadu-Kamenná-III/2524

K10/ PÍSEČNÁ-SZ RAMPY I/13; NEŘÍZENÁ



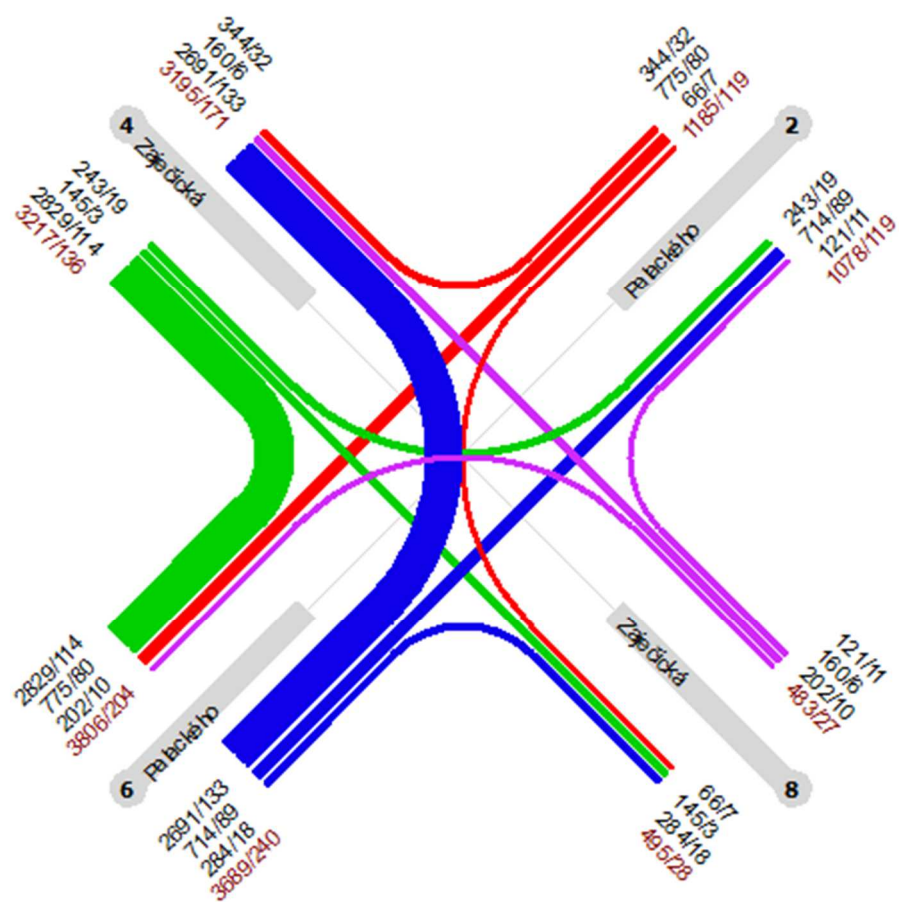
Obrázek 43: Kartogram za 8h průzkumu – K10/ Písečná-SZ rampy I/13

K11/ PÍSEČNÁ-HRDINŮ; NEŘÍZENÁ



Obrázek 44: Kartogram za 8h průzkumu – K11/ Písečná-Hrdinů

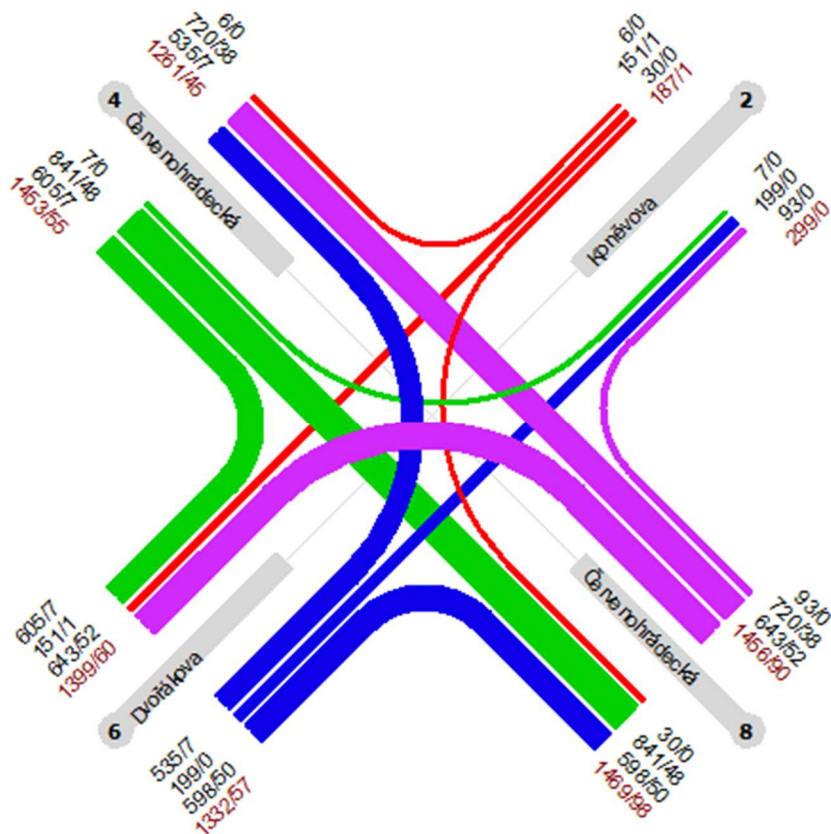
K12/ PALACKÉHO-ZAJEČICKÁ



Obrázek 45: Kartogram za 8h průzkumu – K12/ Palackého-Zaječická

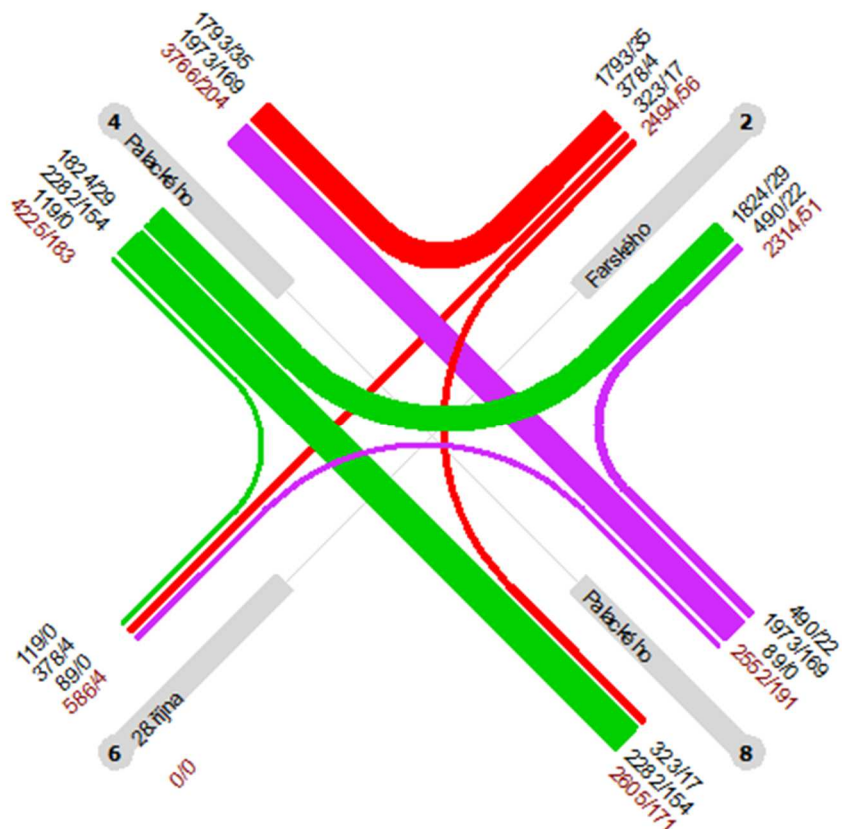


K13/ ČERVENOHRADSKÁ-DVOŘÁKOVA-KONĚVOVA; NEŘÍZENÁ



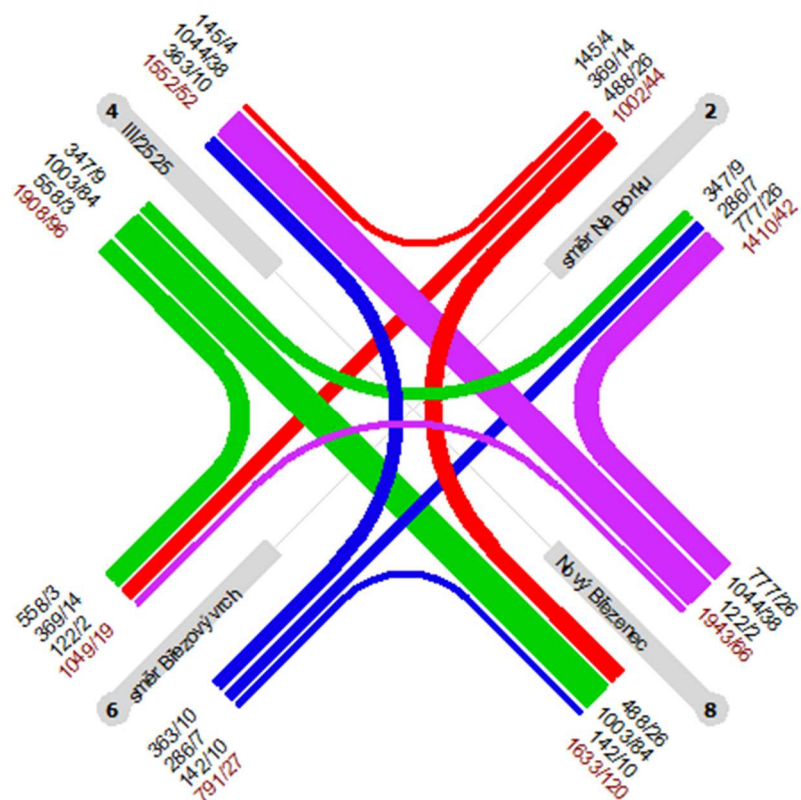
Obrázek 46: Kartogram za 8h průzkumu – K13/ Červenohradská-Dvořákova-Koněvova

K14/ PALACKÉHO-FARSKÉHO-28.ŘÍJNA; NEŘÍZENÁ



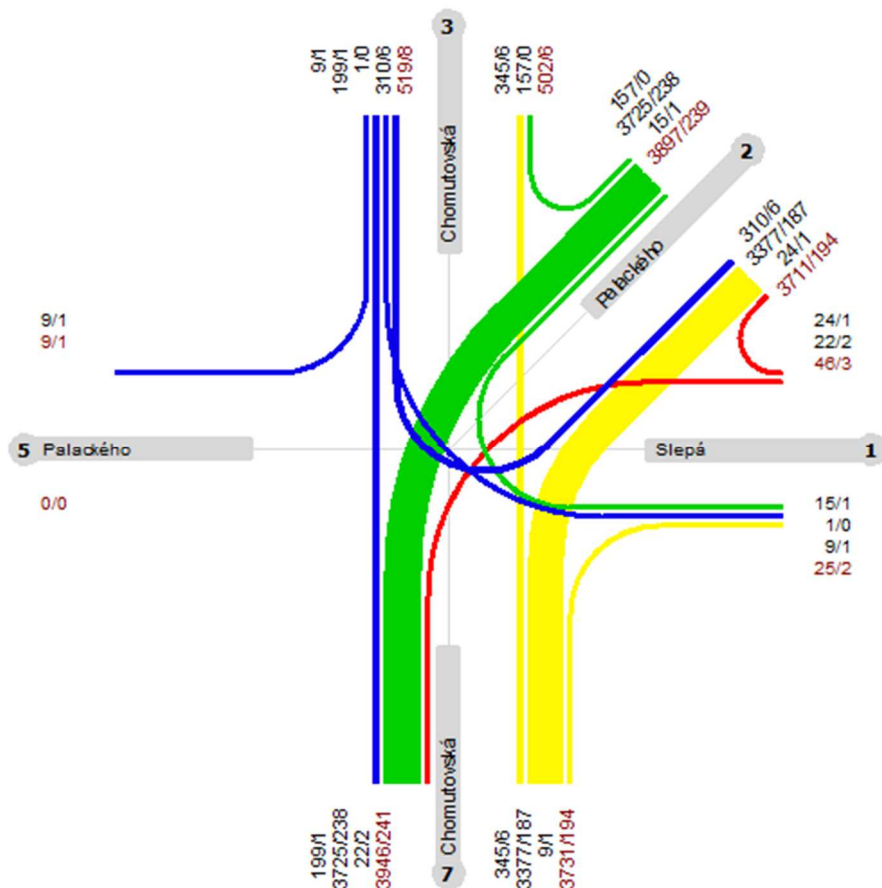
Obrázek 47: K14/ Palackého-Farského-28.října

K15/ POD BŘÍZAMI-III/2524; NEŘÍZENÁ



Obrázek 48: Kartogram za 8h průzkumu – K15/ Pod Břizami-III/2524

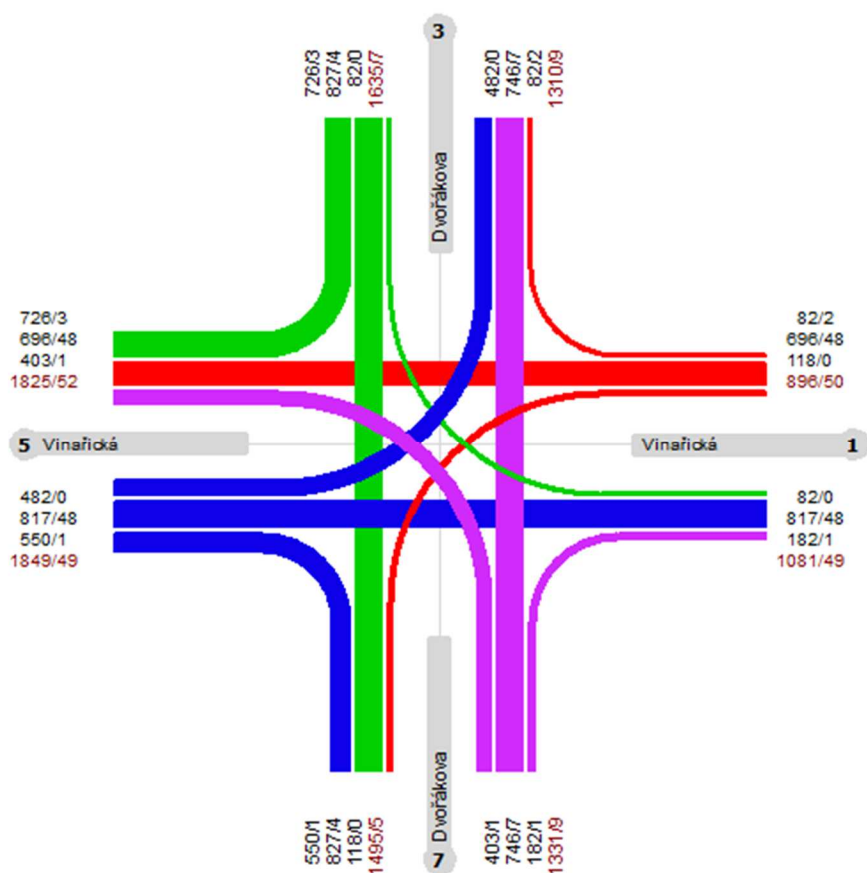
K16/ CHOMUTOVSKÁ-PALACKÉHO; OKRUŽNÍ



Obrázek 49: Kartogram za 8h průzkumu – K16/ Chomutovská-Palackého

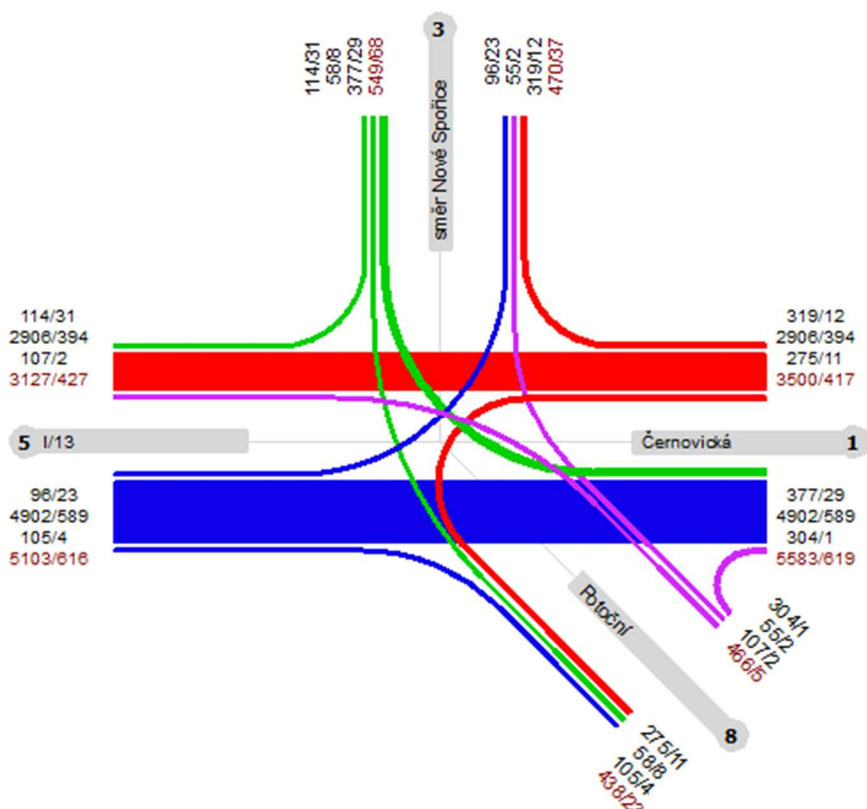


K17/ DVOŘÁKOVA-SMETANOVY SADY-VINAŘICKÁ; OKRUŽNÍ



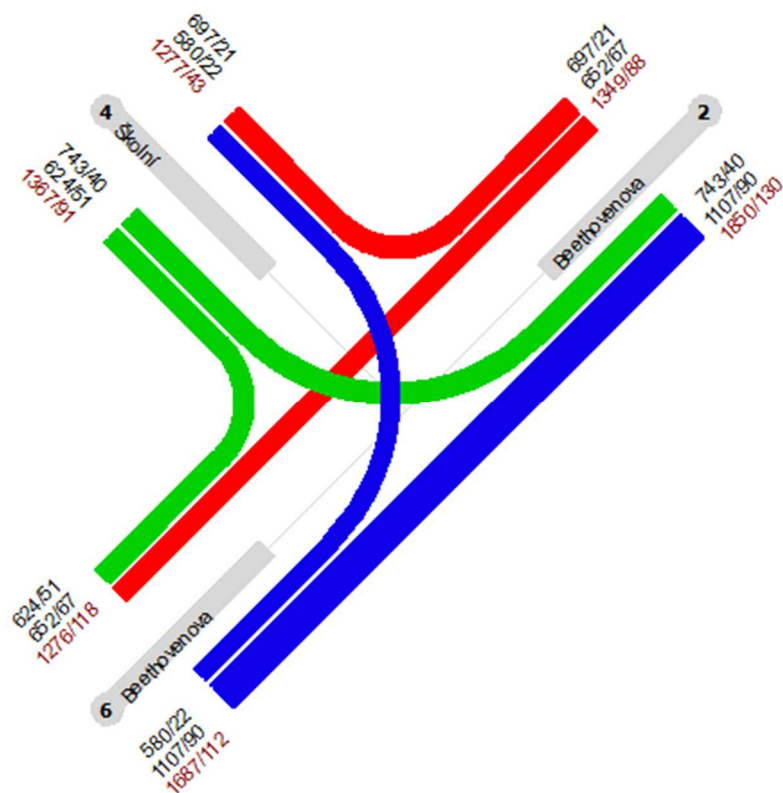
Obrázek 50: Kartogram za 8h průzkumu – K17/ Dvořákova-Smetanovy sady-Vinařická

K18/ ČERNOVICKÁ-I/13-POTOČNÍ; SSZ



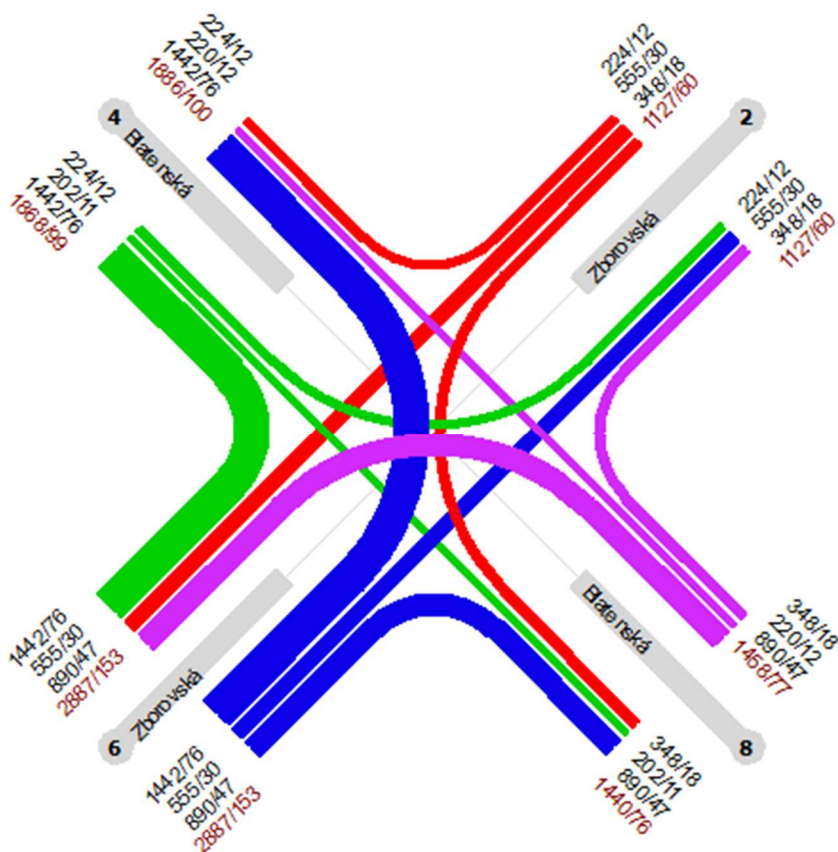
Obrázek 51: Kartogram za 8h průzkumu – K18/ Černovická-I/13-Potoční

K19/ BEETHOVENOVA-ŠKOLNÍ; NEŘÍZENÁ



Obrázek 52: Kartogram za 8h průzkumu – K19/ Beethovenova-Školní

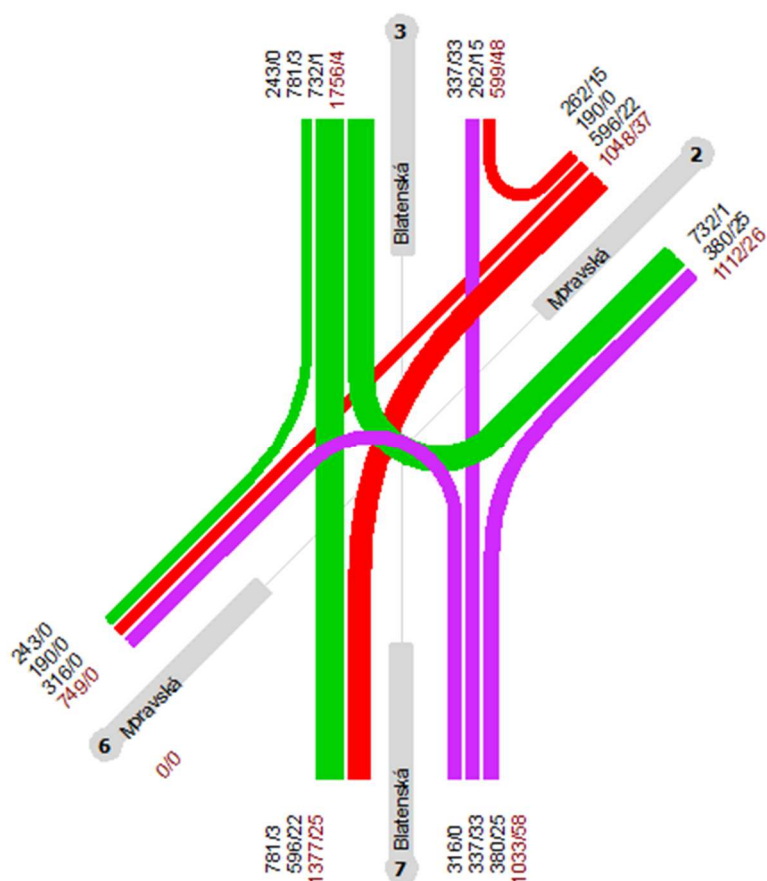
K20/ ZBOROVSKÁ-BLATENSKÁ; SSZ



Obrázek 53: Kartogram za 8h průzkumu – K20/ Zborovská-Blatenská

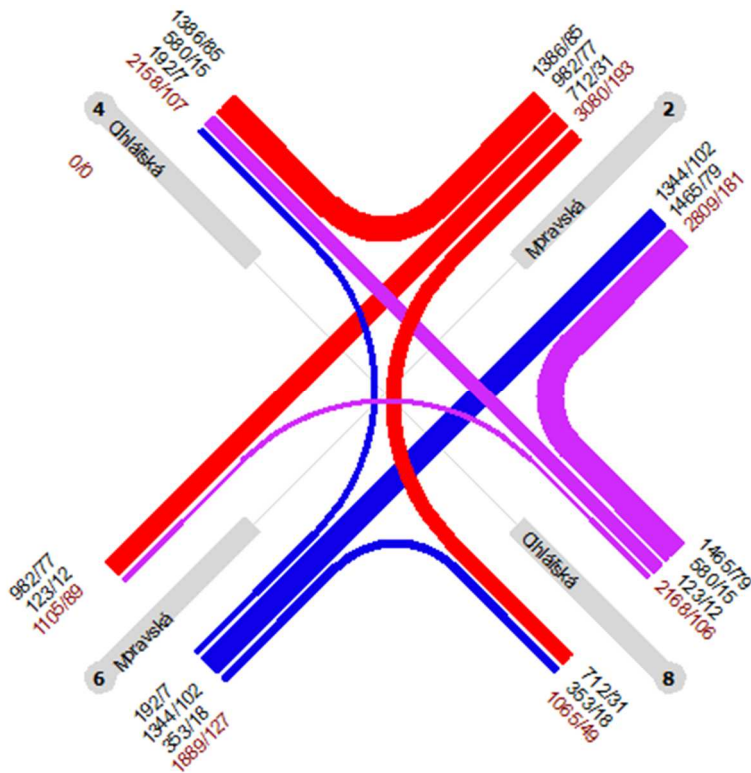


K21/ BLATENSKÁ-MORAVSKÁ-ROOSEVELTOVA; SSZ



Obrázek 54: Kartogram za 8h průzkumu – K21/ Blatenská-Moravská-Rooseveltova

K22/ CIHLÁŘSKÁ-MORAVSKÁ; SSZ



Obrázek 55: Kartogram za 8h průzkumu – K22/ Cihlářská-Moravská

3.4 PRŮZKUM INTENZITY CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

Přístup k řešení cyklistické a pěší dopravy je odlišný od postupu u ostatních druhů dopravy. V rámci návrhové části bude zpracována základní kostra sítě tras cyklistické a pěší dopravy, na které budou definovány konkrétní problémy v území a způsoby jejich řešení. Jedná se o přehlednější a srozumitelnější přístup, protože na navržených ucelených trasách bude zřejmé, které úseky a lokality vyhovují a v jakém uspořádání mají být trasy řešeny. Dopravní průzkum pak poskytne data o vhodnosti řešení společných úseků cyklistické a pěší dopravy, případně o nutnosti jejich segregace.

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

3.5 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY

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

V podmínkách měst Chomutov a Jirkov byly průzkumy statické dopravy zaměřeny na:

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

3.5.1 Průzkum oblastí s vícepodlažní bytovou zástavbou

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

Pro potřeby hodnocení území s vícepodlažní bytovou zástavbou byl proveden dopravní průzkum odstavování vozidel s cílem definovat nabídku a poptávku, především pak počet vozidel odstavených v rozporu s legislativou. Dopravní průzkum byl proveden v úterý a středu 25.6. a 26.6.2019 po 20 hodině večer.

Průzkum se uskutečnil, po projednání a dohodě s objednatelem, v celkem 9 lokalitách vícepodlažní zástavby, na území města Chomutov je jednalo o 12 lokalit, na území města Jirkov o 4 lokality podle doloženého přehledu a obrázku:

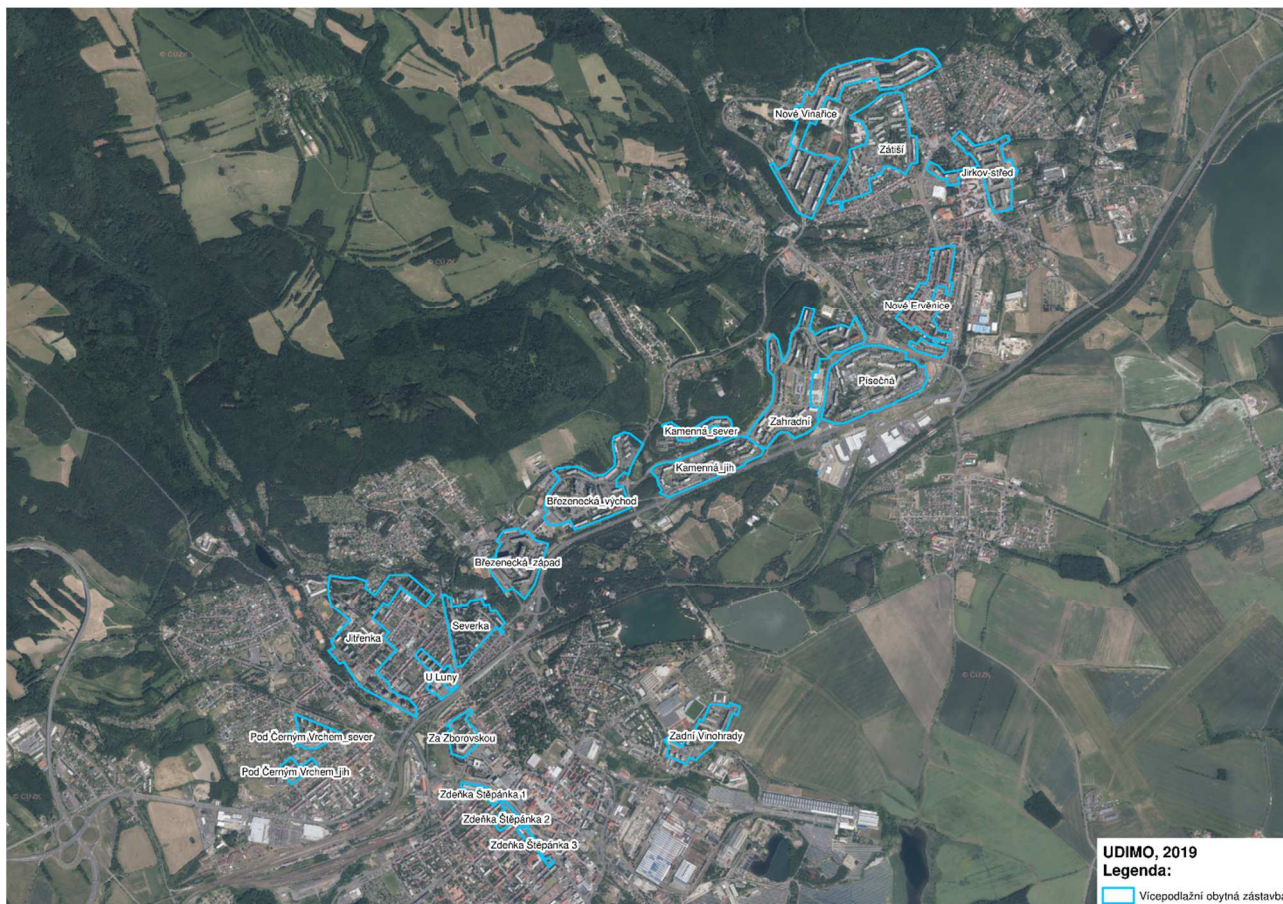
Město Chomutov

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



Město Jirkov

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



Obrázek 56: Oblasti průzkumu odstavování vozidel v obytných oblastech na území měst Chomutov, Jirkov

Následují ukázky z průzkumu v terénu, jedná se o typický příklad nevhodného odstavování vozidel ve vícepodlažní obytné zástavbě.



Obrázek 57: Oblast Nové Vinařice, ulice Krušnohorská



Obrázek 58: Oblast Nové Vinařice, ulice SNP

Poznámka: Bilance nevyhovujícího odstavování vozidel v jednotlivých oblastech budou doplněny.

3.5.2 Průzkum centra města a přilehlého území

Průzkum dopravy v klidu (statické dopravy) v centru města a přilehlém území měst Chomutov a Jirkov se uskutečnil ve čtvrtek, dne 26.6.2019, v časovém rozsahu 5-20 hodin. Z důvodu stanovení objemů zákaznických (poptávkových) skupin statické dopravy byl průzkum proveden záznamem registračních značek (RZ) vozidel (dříve SPZ, státní poznávací značka). Registrační značky byly zaznamenávány v hodinových intervalech.



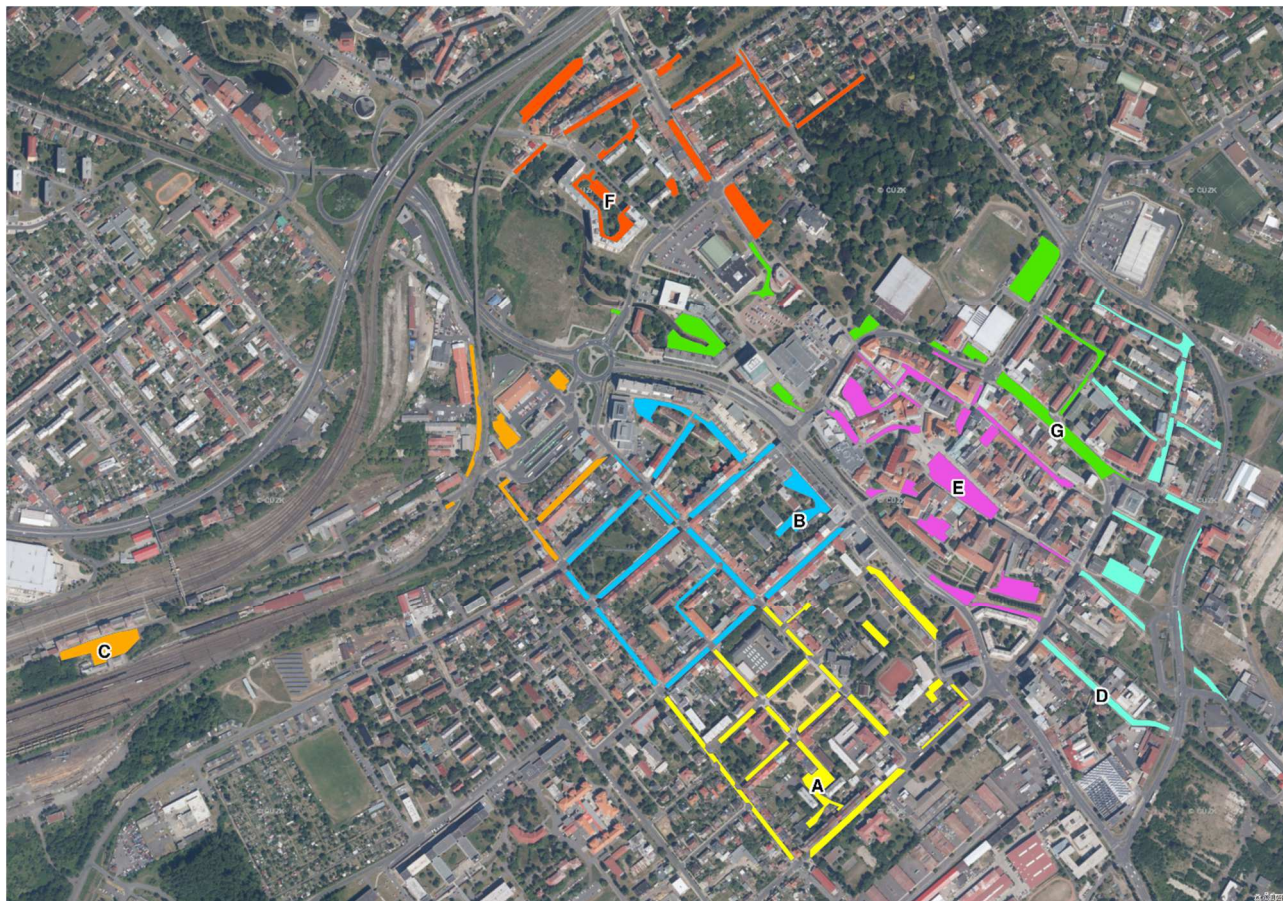
Vozidla byla rozdělena do 2 skupin:

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

Dle zadávací dokumentace bylo vymezené území pro sledování statické dopravy konzultováno a projednáno s objednatelem.

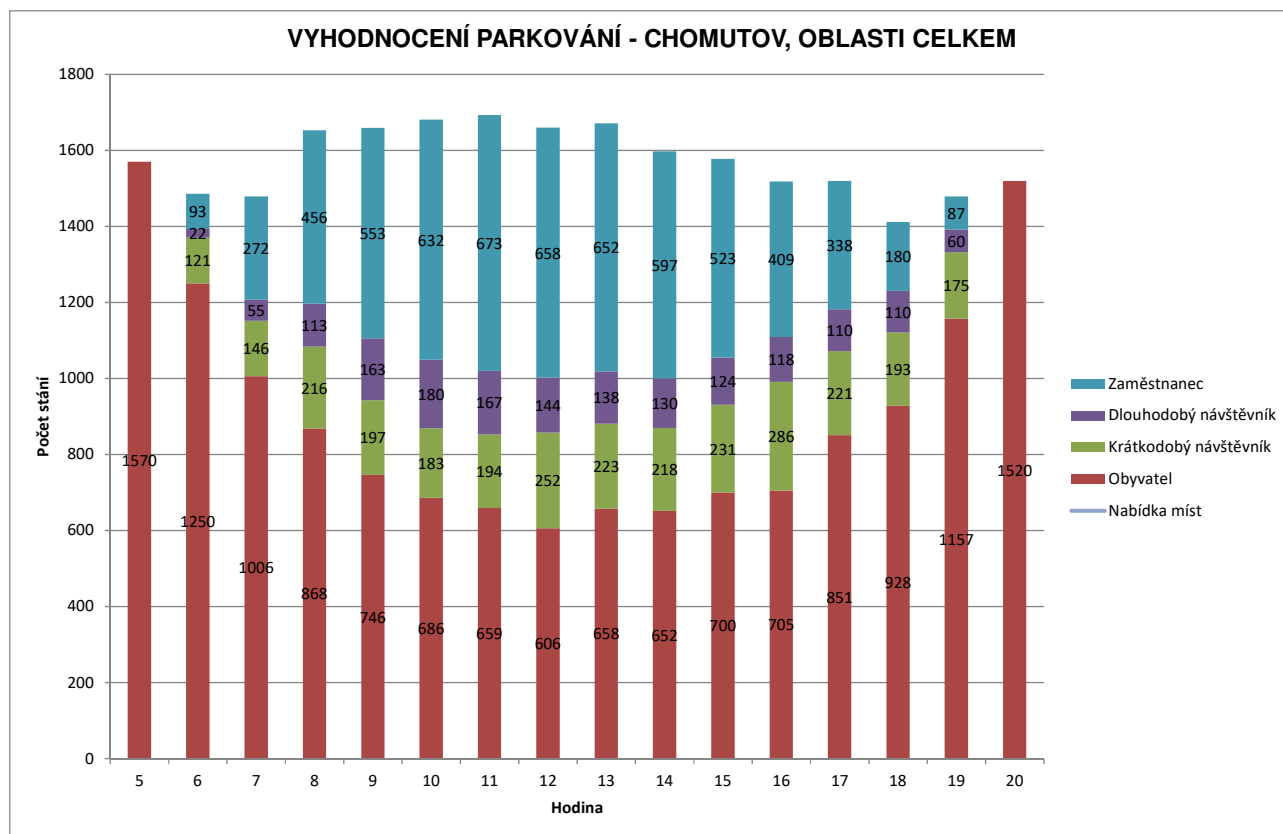
MĚSTO CHOMUTOV

Vymezené území města Chomutov bylo rozděleno na celkem 7 samostatných oblastí, ve kterých se uskutečnil dopravní průzkum. Následující obrázek dokládá vymezené území průzkumu, resp. oblasti A až G.



Obrázek 59: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a přilehlém okolí města Chomutov

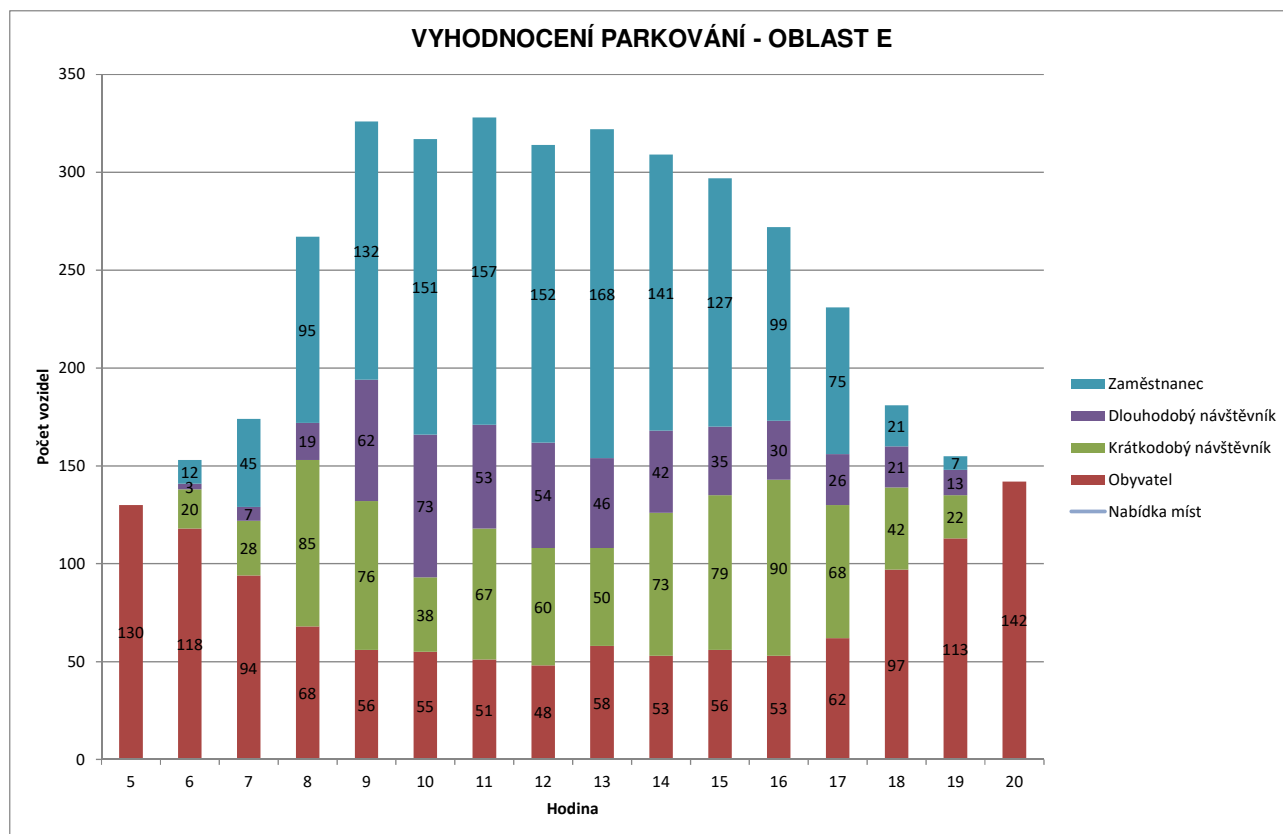
Z následujícího grafu lze odvodit, že v nejvíce zatížených hodinách mírně převládá parkování uživatelské skupiny zaměstnanec. Např. z celkové maximální poptávky 1693 vozidel v 11 hodin tvoří tato zákaznická skupina podíl zhruba 40 %, což činí v úhrnu 673 vozidel. Maximální poptávka v 11 hodin je dále tvořena 659 vozidly obyvatel (cca 30,2 %), 194 vozidly krátkodobých návštěvníků (cca 16,8 %) a 167 vozidly dlouhodobých návštěvníků (cca 13 %). Absolutně maximální poptávku tvoří uživatelská skupina obyvatel s počtem 1570 vozidel v 5 hodin ráno. Celkem bylo provedeno 25175 záznamů při zjištěných 6570 jedinečných RZ. Průměrná doba parkování dosáhla cca 3,8 hodin, ta odpovídá spíše dlouhodobému parkování vozidel se zastoupením uživatelských skupin obyvatel a zaměstnanec.



Graf 14: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem, město Chomutov

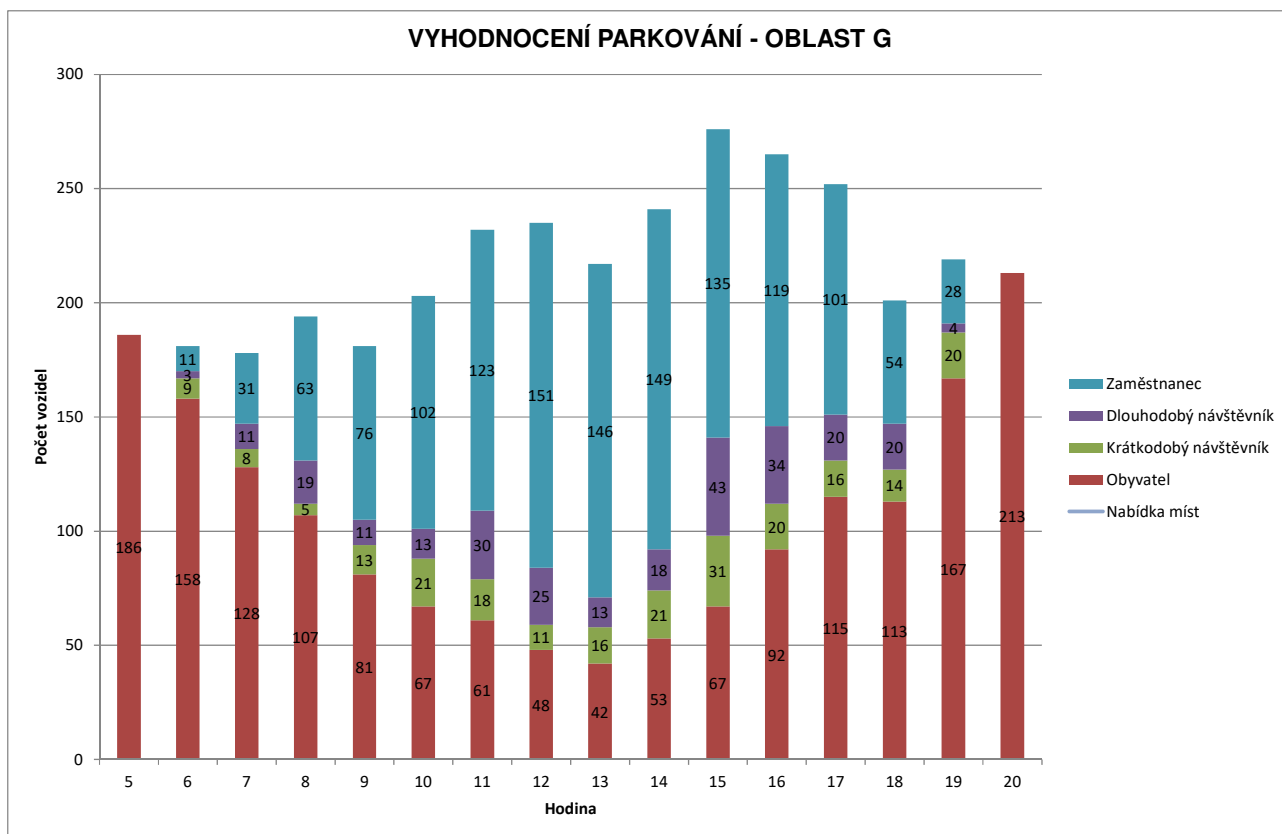
Ve všech sledovaných oblastech se více méně opakuje zastoupení jednotlivých uživatelských skupin jako v případě celkového vyhodnocení. Odlišnosti lze vysledovat v oblasti E, jádrové území centra města, kde je více zastoupena skupina krátkodobý návštěvník i zaměstnanec a parkování obyvatel není dominantní. Nebo v oblastech C, G a F, které navazují na jádrové území města a kde více parkujících vozidel tvoří skupina zaměstnanec. V těchto oblastech převažuje uživatelská skupina obyvatel, což signalizuje oprávněnost rezidentního parkování v území. Na druhé straně je zřejmé, že nabídka pro skupinu zaměstnanec je zcela nedostatečná, v řadě případů tak vozidla parkují v rozporu s nastavenou regulací dopravy.

V oblasti E, která přibližně reprezentuje jádrové území centra města, převažuje parkování skupiny zaměstnanec. Výrazná poptávka všech uživatelských skupin s výjimkou obyvatel signalizuje potřebnost ochrany formou rezidentních oblastí. Maximální poptávka 328 vozidel v 11 hodin je dominantně tvořena zákaznickou skupinou zaměstnanec s podílem zhruba 48 % a počtem 157 vozidel. Následuje společně skupina krátkodobý a dlouhodobý návštěvník s podílem kolem 37 % a počtem 120 vozidel. Poptávka skupiny obyvatel činí v této hodině 51 vozidel a podíl kolem 15 %, poptávka v 5 hodin ráno představuje 130 vozidel. Průměrná doba parkování činí cca 2,7 hodin, což spíše odpovídá krátkodobému a dlouhodobému parkování vozidel návštěvníků, případně i uživatelské skupině zaměstnanec.



Graf 15: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast E, město Chomutov

Například oblast G reprezentuje území v těsném sousedství centra města, kde i přes nastavenou regulaci parkování se kumulují především dlouhodobě parkující vozidla uživatelské skupiny zaměstnanec. Převažující poptávka všech uživatelských skupin, s výjimkou skupiny obyvatel, a výrazná míra zastupitelnosti u skupiny obyvatel (zhruba 77 %) signalizují potřebnost většího rozsahu ochrany formou rezidentních oblastí. U oblasti G je maximální poptávka 276 vozidel v 15 hodin dominantně tvořena zákaznickou skupinou zaměstnanec s podílem zhruba 49 % a počtem 135 vozidel. Následuje skupina obyvatel s podílem kolem 24 % a počtem 67 vozidel, přičemž maximální poptávka obyvatel představuje 186 vozidel v 5 hodin ráno. Průměrná doba parkování činí cca 4 hodiny, což odpovídá spíše dlouhodobému parkování vozidel uživatelských skupin zaměstnanec a obyvatel.



Graf 16: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast G, město Chomutov

MĚSTO JIRKOV

Vymezené území města Chomutov bylo rozděleno na celkem 3 samostatné oblasti, ve kterých se uskutečnil dopravní průzkum. Následující obrázek dokládá vymezené území průzkumu, resp. oblasti H až J.

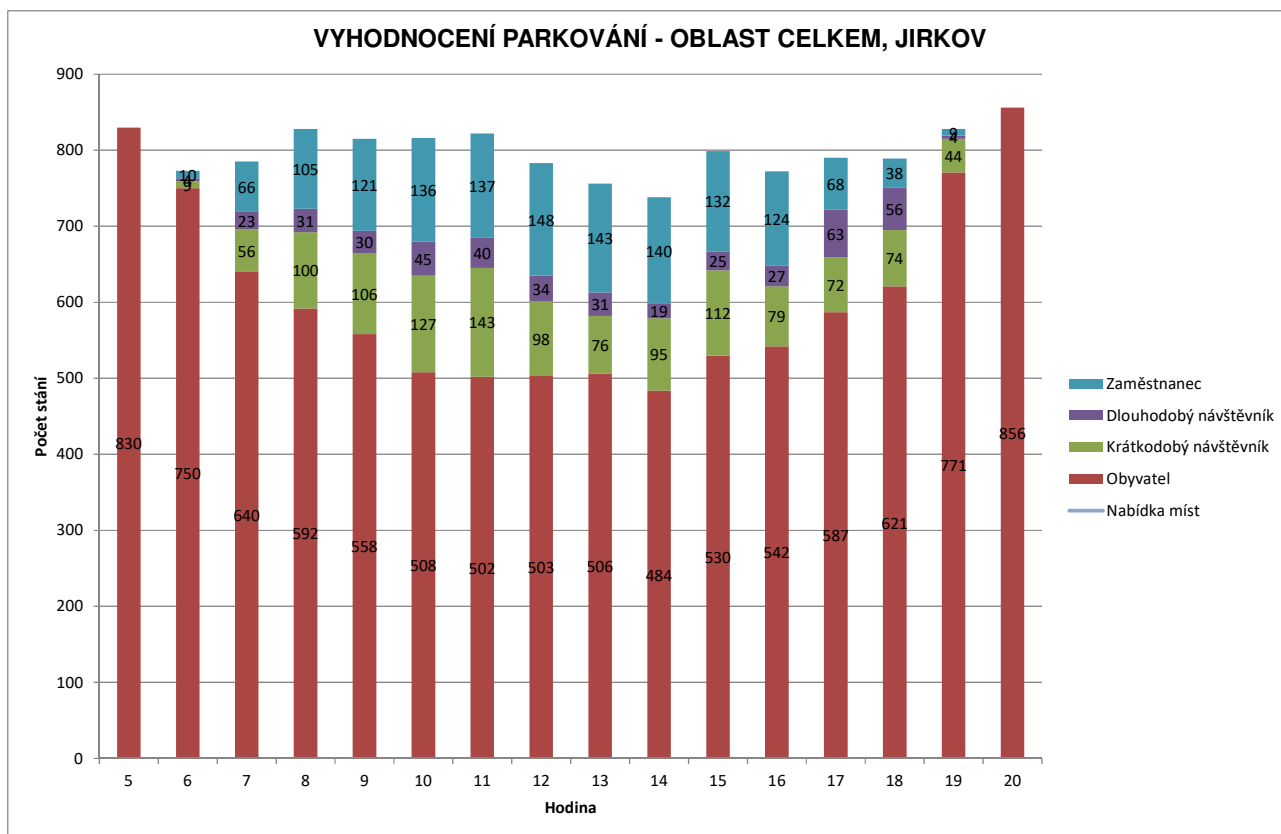


Obrázek 60: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a přilehlém okolí města Jirkov



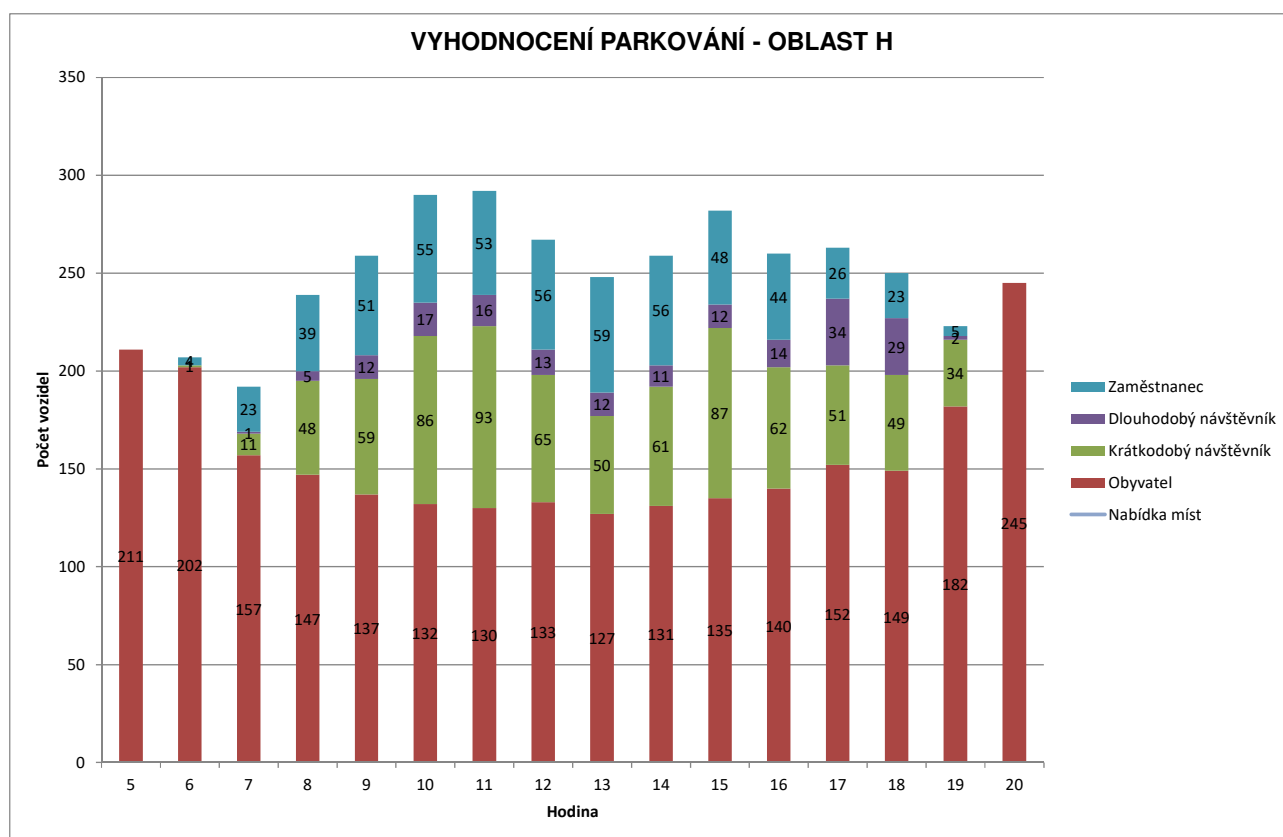
Z následujícího grafu lze konstatovat, že rozhodující uživatelskou skupinou ve sledovaném území jsou jednoznačně obyvatelé s maximální poptávkou 830 vozidel v 5 hodin ráno a dominance této skupiny je zřetelná v průběhu celého dne. Například z celkové poptávky 822 vozidel v 11 hodin tvoří tato zákaznická skupina podíl zhruba 61%, což činí v úhrnu 502 vozidel. Poptávka v 11 hodin je dále tvořena 143 vozidly krátkodobých návštěvníků (cca 16,8%) a 137 vozidly zaměstnanců (cca 13%). Celkem bylo provedeno 12780 záznamů při zjištěných 2802 jedinečných RZ. Průměrná doba parkování dosáhla cca 4,6 hodin, ta odpovídá dlouhodobému parkování vozidel se zastoupením uživatelských skupin obyvatel a zaměstnanec.

Mírné odlišnosti od celého sledovaného území lze vysledovat v oblasti H (území širšího centra města) a oblasti J (ulice Dvořákova, Červenohrádecká), kde jsou ve větší míře zastoupeny skupiny krátkodobý návštěvník i zaměstnanec. V oblasti I, která je lokalitou bydlení, je zastoupena i uživatelská skupina zaměstnanec. Právě v lokalitách navazujících na území centra města, kde je uplatněna regulace parkování, doporučujeme sledovat vytváření rezidentních ulic a oblastí.



Graf 17: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem, město Jirkov

Např. v oblasti H, která přibližně reprezentuje širší území centra města, převažuje jednoznačně parkování skupiny obyvatel s nejvyšší poptávkou 211 vozidel v 5 hodin ráno. Celková maximální poptávka 292 vozidel v 11 hodin je především tvořena zákaznickou skupinou obyvatel s podílem zhruba 45 % a počtem 130 vozidel. Následuje skupina krátkodobý návštěvník s podílem kolem 32 % a počtem 93 vozidel, dále skupina zaměstnanec s poptávkou 53 vozidel a podílem zhruba 18 %. Průměrná doba parkování činí cca 3,2 hodin, což spíše odpovídá krátkodobému a dlouhodobému parkování vozidel návštěvníků, případně i uživatelské skupině zaměstnanec. Pro srovnání, průměrná doba v oblasti J, kde se více uplatňují další uživatelské skupiny kromě obyvatel, je 3,7 hodin a v rezidentní oblasti I pak 7,5 hodiny.



Graf 18: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast H, město Jirkov



4. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE

4.1 ÚZEMNÍ CHARAKTERISTIKA, VLIV NA DOPRAVNÍ SITUACI

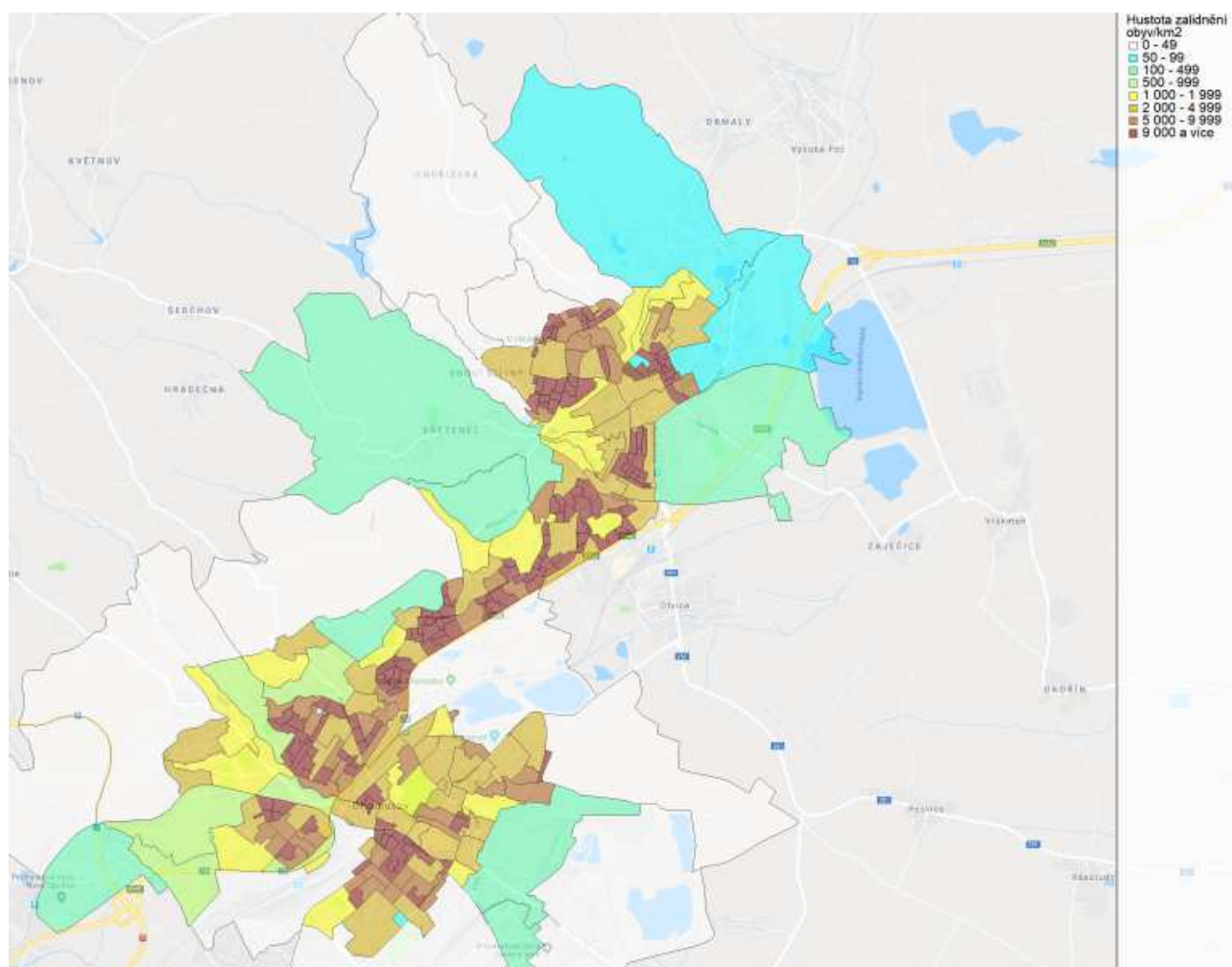
Historie města Chomutova sahá do 13. století, i v současnosti lze město charakterizovat jako průmyslové, dřívější orientace na hutnictví, hnědouhelnou těžbu, energetiku a těžký průmysl se proměňuje, spíše se zaměřuje na lehký průmysl. Centrum města si uchovalo středověký půdorys, je památkovou zónou s řadou historických domů a kostelů. Město Chomutov, stejně jako město Jirkov, jsou situované do kotliny masívu Krušných hor, nedaleko od hranic se Spolkovou republikou Německo (dále SRN).

Počátky města Jirkova jsou datovány do poslední třetiny 13. století. Vývoj města byl značně poznamenán rozvojem průmyslu, což se v novodobé historii projevilo zejména výstavbou rozsáhlých obytných souborů. Město i dnes je významnou součástí souměstí Chomutov-Jirkov z hlediska společenského, hospodářského i dopravního provázání.

Historie měst Chomutov a Jirkov sahá do 13. století, z novodobé historie jsou města neodmyslitelně spojena s dynamickým rozvojem průmyslu a jeho orientací na hutnictví, hnědouhelnou těžbu, energetiku a těžký průmysl. V případě města Jirkov se to projevilo zejména výstavbou rozsáhlých obytných souborů právě pro potřeby rozvoje průmyslu. Tato symbióza „společného“ území je zachována i v současnosti a projevuje se prakticky ve všech segmentech, včetně dopravy. Obyvatelstvo obou měst je převážně soustředěno do několika více oblastí vícepodlažního bydlení, na území města Chomutov se jedná například o lokality Březenecká, Kamenná, Písečná nebo Záhradní, ke kumulaci obyvatel dochází také v centru města a okolí. Na území města Jirkov patří do oblastí vícepodlažní zástavby zejména lokality Jirkov-střed, Nové Vinařice nebo Zátíší.

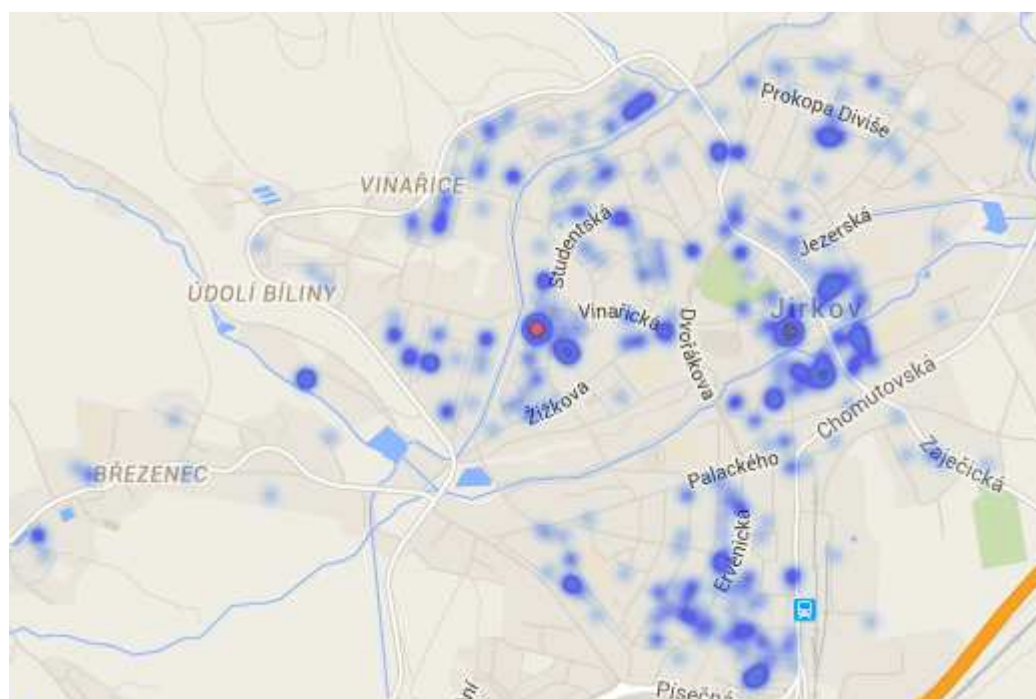
Urbanisticky komplikované území dané situováním na úpatí Krušných Hor, soustředění rozhodujících lokalit bydlení v severovýchodním segmentu a průmyslových oblastí v jižním a jihovýchodním segmentu řešeného území představují poměrně rozsáhlý soubor vlivů, které se následně promítají do složité dopravní situace města. Koncentrace významných obchodních aktivit mezi řešená města (území obce Otvice) zvyšují přepravní potřeby obyvatel, což se promítá do růstu společenských nákladů na mobilitu.

Komplikovanou dopravní situaci města lze dále charakterizovat například nehomogenizovaným průtahem silnice I/13 (E 442) s řadou dopravních rizik a závad, západní polohou silnice I/7, resp. D7 vůči řešenému území a nedostatečnou kapacitou některých strategických křižovek v řešeném území. Synergie uvedeného má za následek zhoršenou dopravní situaci, včetně zvýšené dopravní nehodovosti, komplikace v obslužnosti území veřejnou hromadnou dopravou a negativním dopadem na životní prostředí. V exponovaných lokalitách vícepodlažní zástavby je citelně znát nedostatečná parkovací kapacita, která se promítá do dopravní dostupnosti předmětného území.

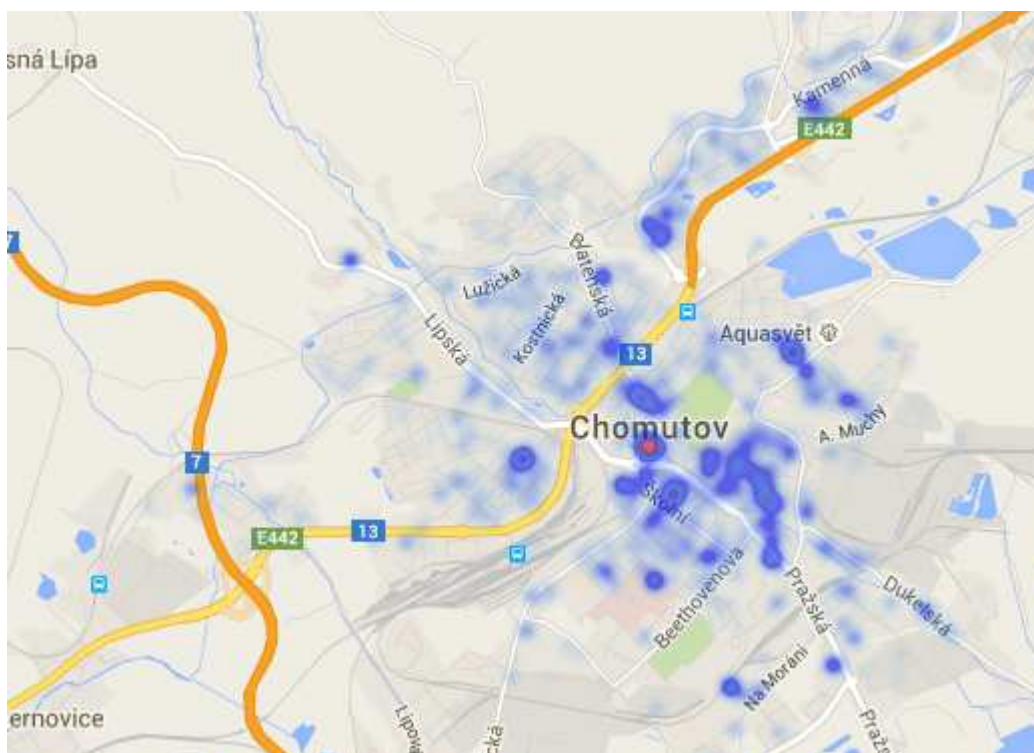


Obrázek 61: Rozbor demografie a hustoty zalidnění měst Chomutov a Jirkov

Následuje rozbor územního rozložení podnikatelských subjektů na území obou měst.



Obrázek 62: Obrázek 63: Rozložení subjektů právnických osob na území města Jirkov /zdroj: Kurzy.cz



Obrázek 64: Rozložení subjektů právnických osob na území města Chomutov /zdroj: Kurzy.cz

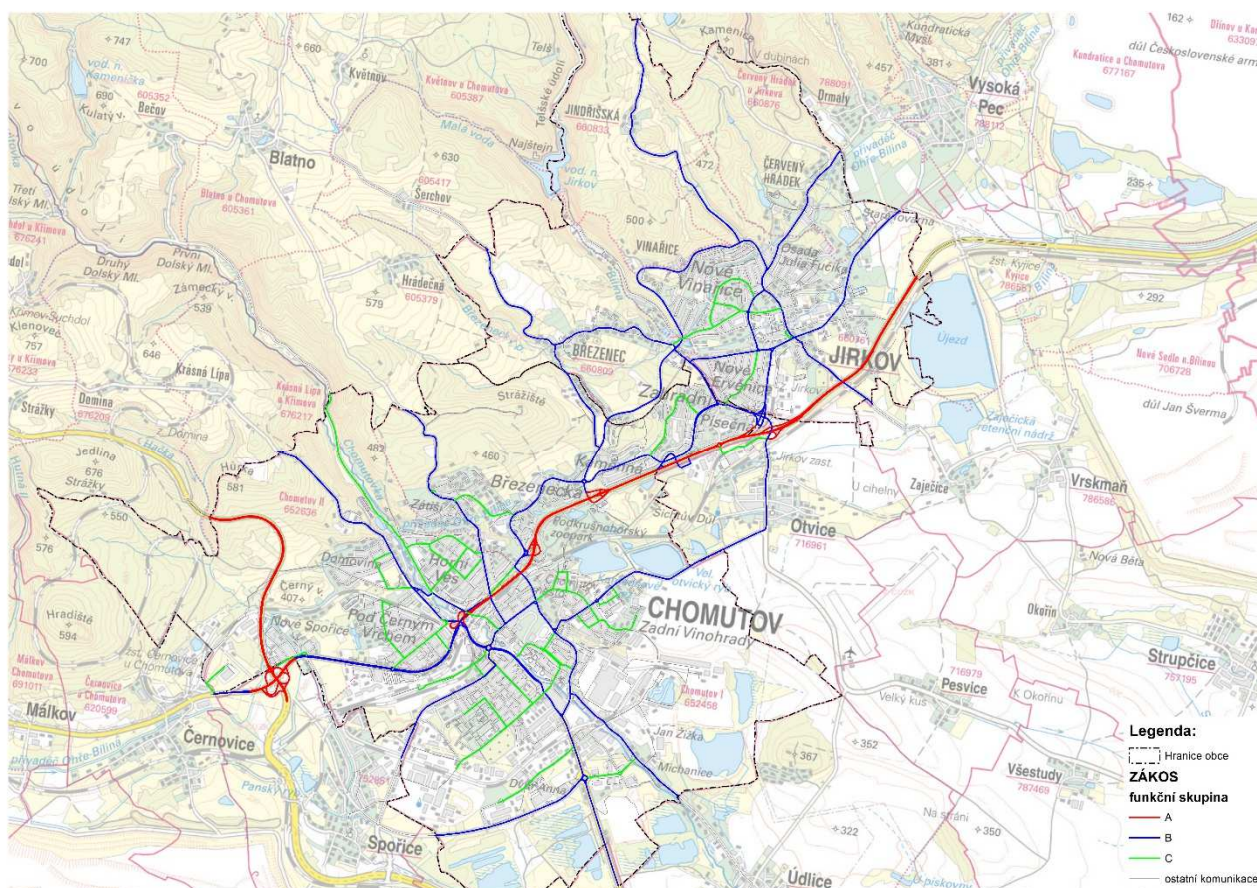
4.2 POZEMNÍ KOMUNIKACE, ZÁKOS

4.2.1 Základní komunikační systém

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

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

V řešeném území měst Chomutov a Jirkov je základní komunikační systém tvořen komunikacemi funkční skupiny A, B a vybranými komunikacemi funkční skupiny C, zejména těch, kde je provozována MHD. Následující obrázek dokládá návrh základního komunikačního systému pro toto území.



Obrázek 65: Základní komunikační systém měst Jirkov a Chomutov

Rychlostní komunikace funkční třídy A (červená barva):

- silnice I/13 (E442), úsek hranice města Jirkov od obce Most-MÚK se silnicí I/7I (ulice Lipská)
- silnice I/7, úsek MÚK se silnicí I/13 (E442)-hranice města Chomutov, směr SRN.

Sběrné komunikace funkční třídy B (modrá barva)

Chomutov:

- silnice I/13, úsek MÚK se silnice I/7- MÚK se silnicí I/7I (ulice Lipská)
- silnice I/7I (ulice Pražská, Lipská), MK Pražská, Palackého (Chomutov)
- silnice II/251 (ulice Jirkovská, Otvice) ke křižovatce Chomutovská-Písečná
- silnice III/00728, III/00732, III/00733, III/01313 část, III/2256, III/2521, III/2524, III/25114, III/25124
- místní komunikace (MK) Zborovská, Čelakovského, Cihlářská, Moravská, Brezenecká, 17. listopadu, Kamenná, Březový Vrch, Písečná, Pod Břízami.

Jirkov:

- III/2524, III/2525, III/2528, III/25118, III/25220
- MK Březový Vrch, Písečná, Pod Břízami, Chomutovská, Palackého (Jirkov), Mičurinova, Jezerská, Dvořákova, Zaječická, Alešova, Červenohradecká, Jiráskova.

Obslužné komunikace funkční třídy C, vybrané (zelená barva).

V rozhodující míře se jedná o vybrané místní komunikace, na kterých je provozována MHD, nebo zajišťují důležité návaznosti na sběrný komunikační skelet.

Chomutov:

- III/0131 Kadaňská, III/2522 Bezručova
- MK Pod Břízami, Zahradní, Obchodní zóna (území Otvice), Pod Strážištěm, Moravská, Václavská, Lužická, Jiráskova, Kostnická, Třebízského, Kosmova, Elišky Krásnohorské, Na Průhoně, Krušnohorská,

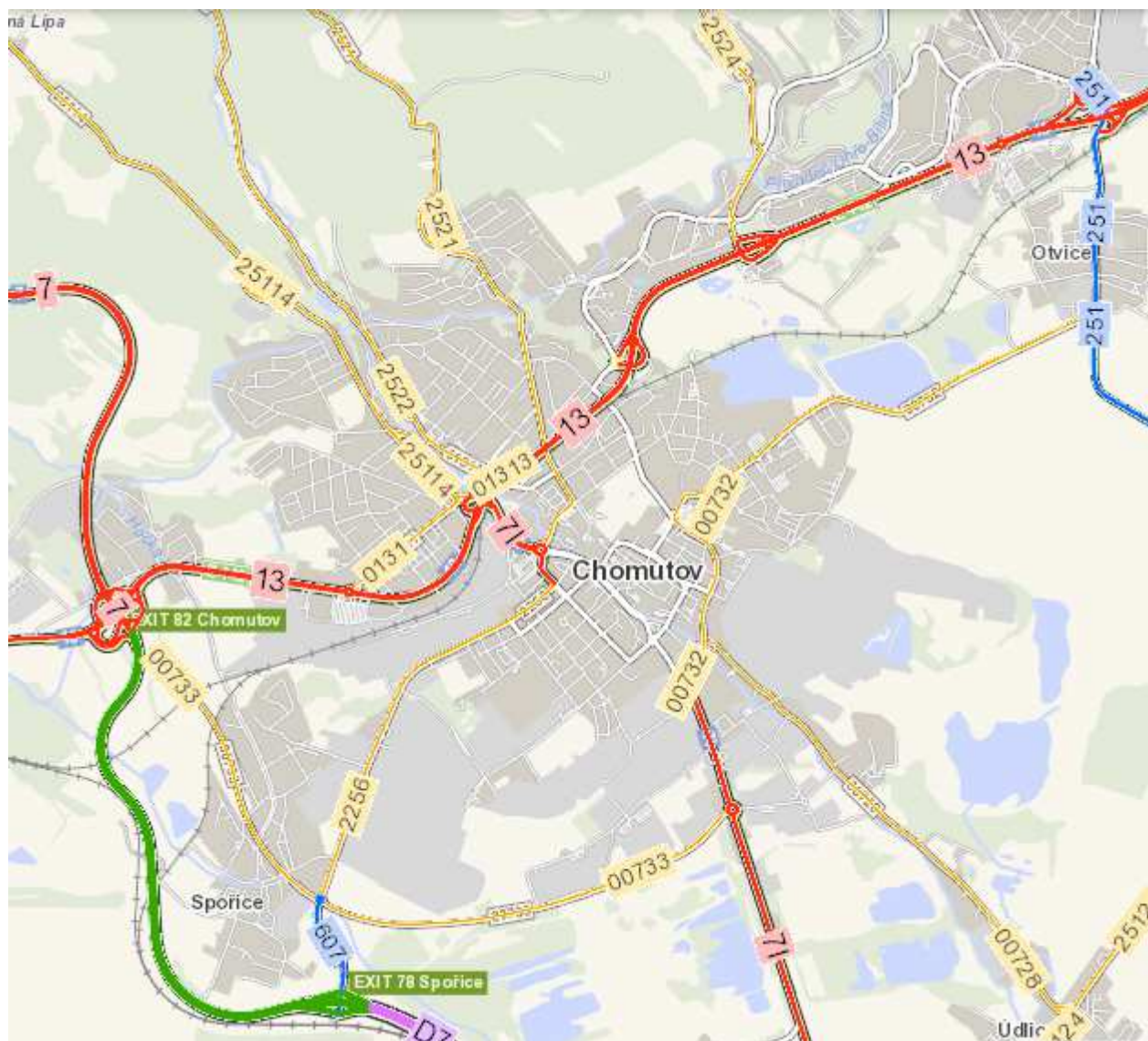


Alešova, Fügnerova, Karlovarská, PZ Nové Spořice, Wolkerova, Nádražní, Rokycanova, Školní, Beethovenova, Kochova, Edisonova, Na Moráni, Pražská (PZ I, PZ II), Riegrova, Na Příkopech, Puškinova, Mostecká, Mánesova, Farského, Sluneční, Vítězslava Nezvala, Zadní Vinohrady, Tomáše ze Štítného, Politických vězňů, Přemyslovců, Krátká, Přísečnická, SD aréna (MHD).

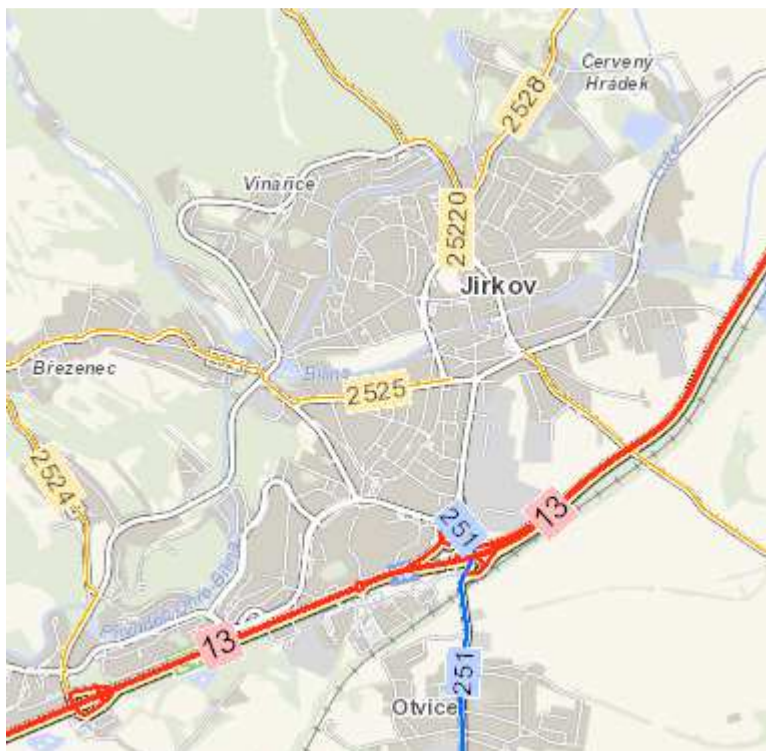
Jirkov:

- MK Ervěnická, Hrdinů, Alešova (AN), Studentská, Žižkova, Vinařická, Smetanovy sady.

4.2.2 Zatřídění silnic řešeného území



Obrázek 66: Zatřídění silnic na území města Chomutov podle zákona 13/1997 Sb. /zdroj: ŘSD ČR



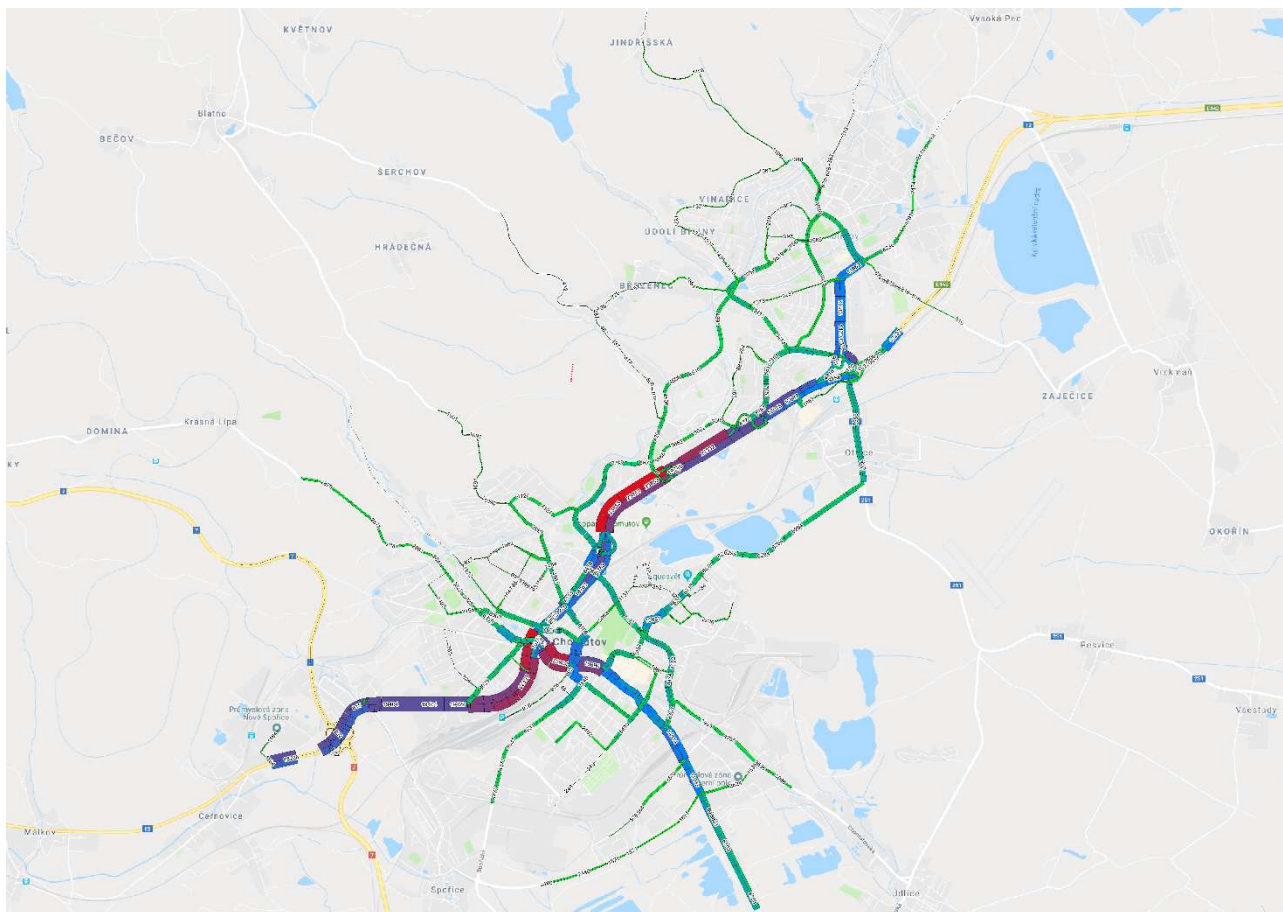
Obrázek 67: Zatřídění silnic na území města Jirkov podle zákona 13/1997 Sb. /zdroj: ŘSD ČR

4.2.3 Zatížení komunikační sítě

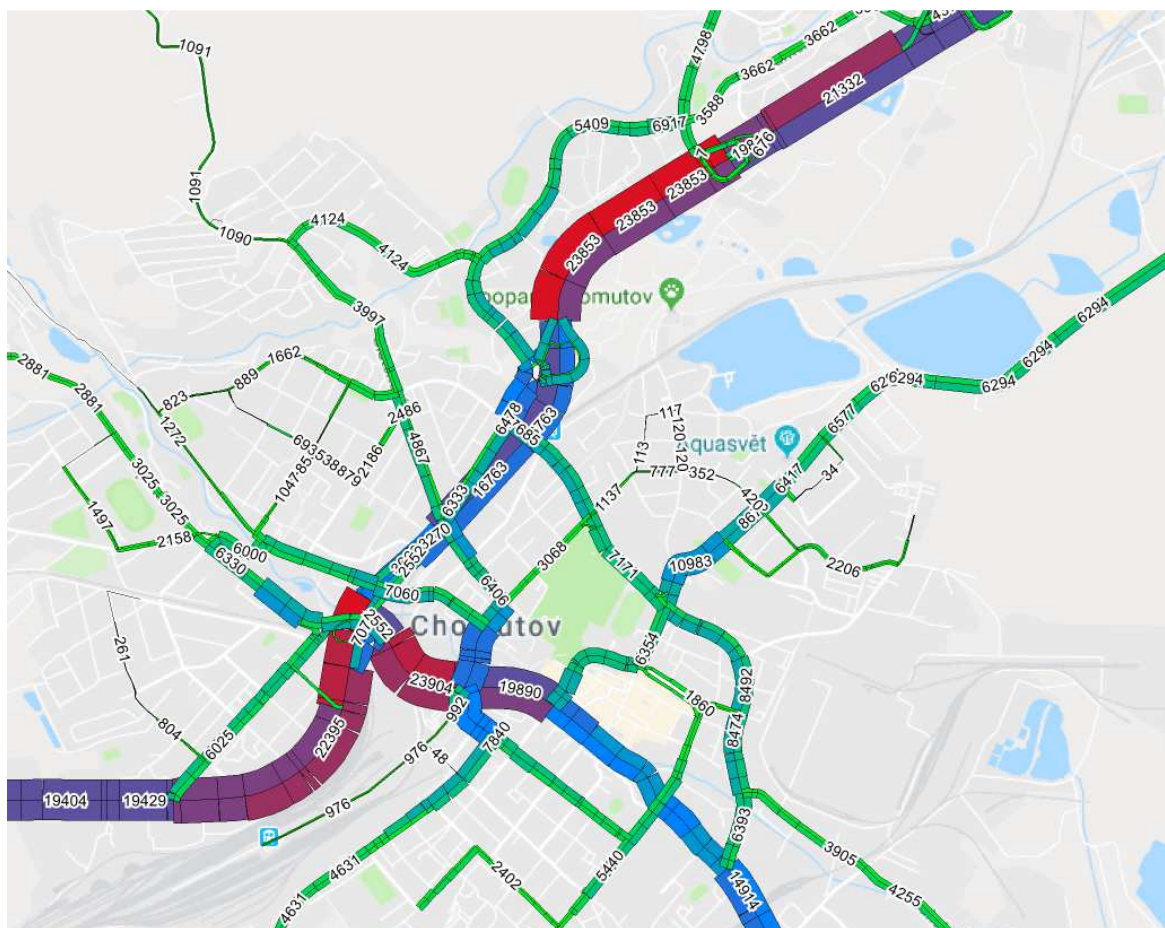
Na základě dostupných dat týkající se zatížení komunikační sítě měst Chomutov a Jirkov, jako jsou Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2016 (celoroční průměry intenzit za 24 hod. dle podkladů ŘSD), aktuální směrový a křižovatkový dopravní průzkum z listopadu 2018 a května 2019 v rámci zpracovávaného Plánu mobility, bude sestaven kartogram zatížení komunikační sítě za 24 hodin běžného pracovního dne v modelovém prostředí celého řešeného území. Nový dopravní model je zcela nezbytný pro potřeby hodnocení výhledových scénářů a výhledové komunikační sítě řešeného území v rámci návrhové části.

Následující obrázky dokládají intenzity dopravy z nového dopravního modelu řešeného území měst Chomutov a Jirkov, který byl dále doplněn o navazující obce, zejména pak o území obce Otvice, včetně rozsáhlé obchodní zóny. Dopravní model byl kalibrován na aktuální data z dopravních průzkumů 2018/2019, dále také na data z celostátního sčítání dopravy (CSD) 2016, resp. na RPDl pracovního dne (roční průměry denních intenzit) ve vozidlech za 24 hodin. Tato data jsou zpravidla nižší než běžné dopravní zatížení, protože zohledňují intenzity dopravy ve víkendových dnech i ve dnech prázdnin, což se promítá do kvality provozu nebo ve zdržení vozidel na křižovatkách a dalších ukazatelích.

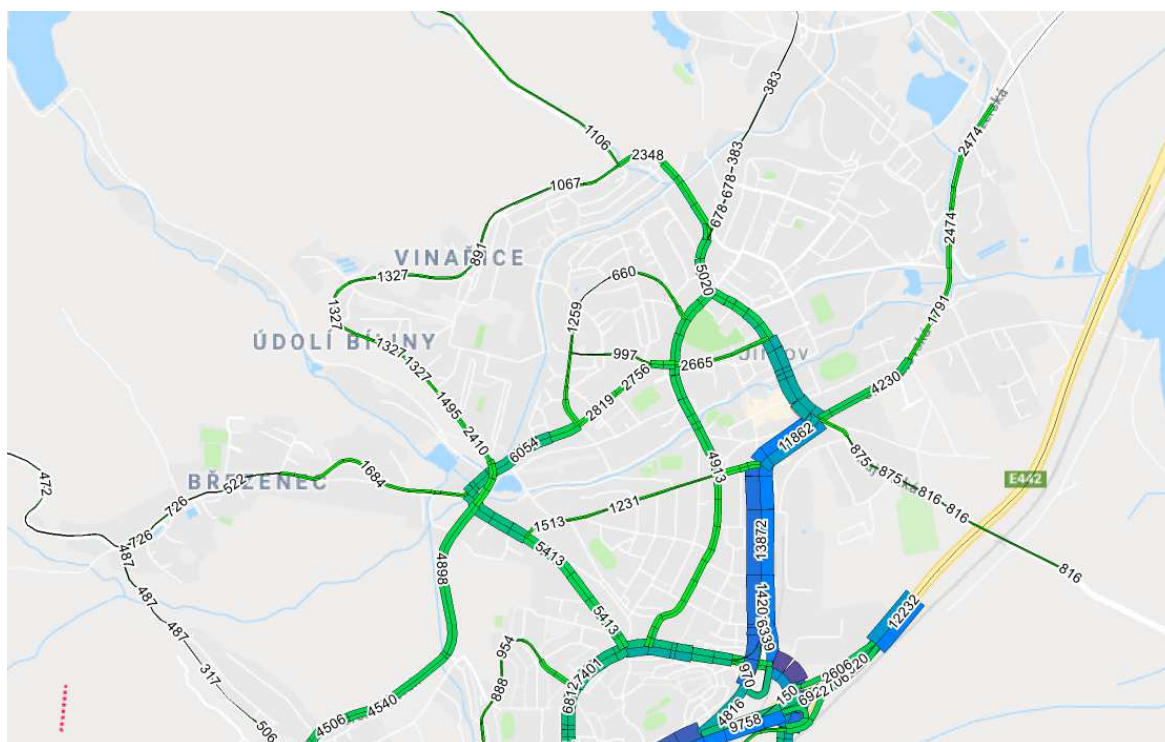
***Poznámka:** Výkonnost komunikačního skeletu (ZAKOS) v městském prostředí vychází výhradně z výkonnosti křižovatek, zejména těch strategických. V případě jejich nedostatečné kapacity dochází ke hledání náhradních, alternativních tras, a tak dochází k postupnému snižování kvality provozu v širším prostoru města. Uvedené se vztahuje také na dopravní situaci města Chomutov.*



88



Obrázek 69: Dopravního zatížení komunikací měst Chomutov a Jirkov; dopravní model 2018/2019, údaje ve vozidlech/24 hodin, výřez města Chomutov.



Obrázek 70: Dopravního zatížení komunikací měst Chomutov a Jirkov; dopravní model 2018/2019, údaje ve vozidlech/24 hodin, výřez města Jirkov

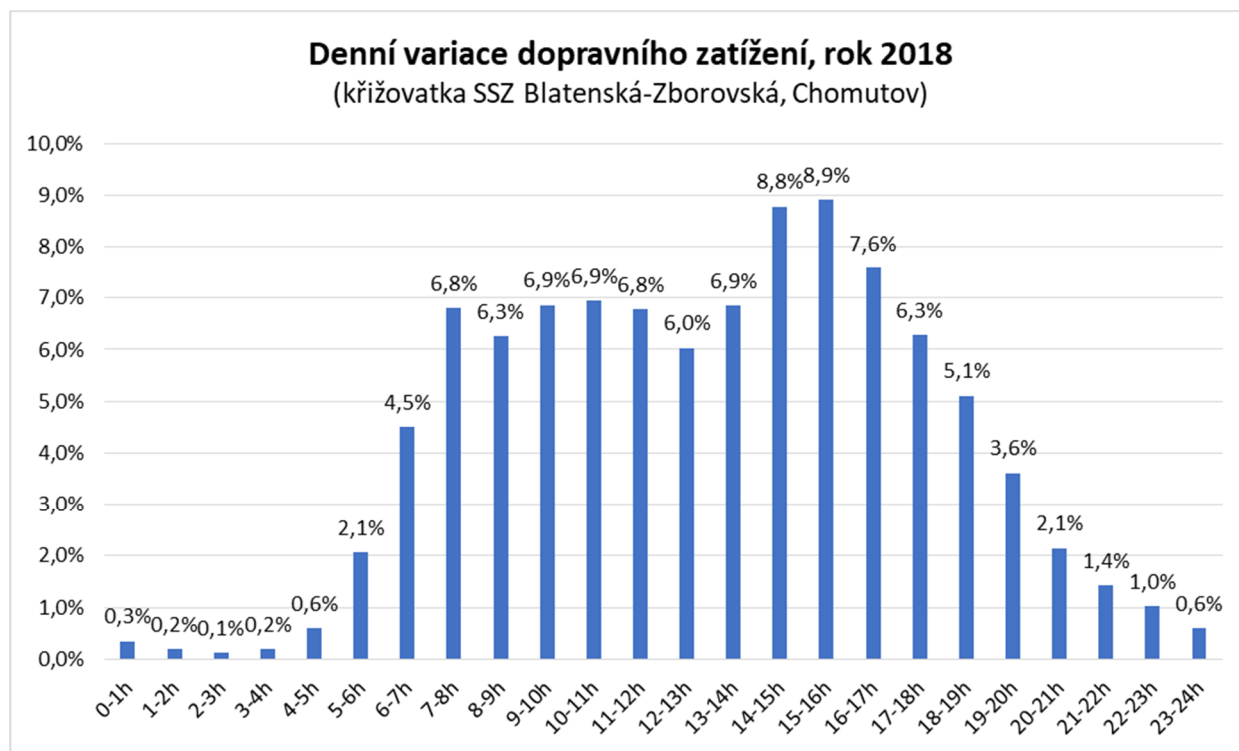


Pro možnost srovnání dokládáme průzkumem zjištěné intenzity dopravy na vjezdech do řešeného území měst Chomutov a Jirkov a srovnání s daty z CSD 2016. Průzkumem zjištěná data byla převedena na hodnoty za 24 hodin dle TP 189, výsledná průměrná hodnota přepočtu intenzit z 8 hodin průzkumu na 24 hodin byla odvozena na 1,83.

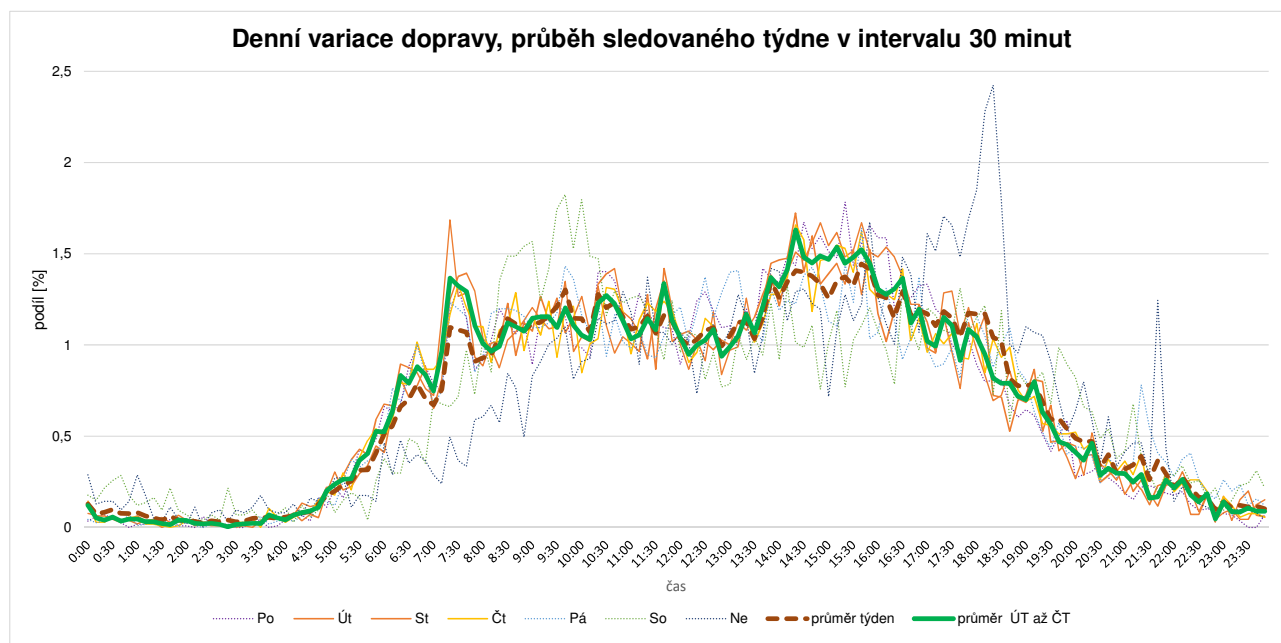
Chomutov, Jirkov - směrový průzkum 8 hodin, přepočet na 24 hodin										
Číslo stanoviště	Osobní	Dodávky	Střední	Těžké	Kamiony	Autobusy	Celkem 8h	Celkem 24h	Suma profil	CSD 2016
S001	553	40	12	15	6	3	629	1151	2452	xx
S201	593	59	25	18	10	6	711	1301		
S002	284	23	2	2	0	3	314	575	1115	775
S202	270	19	4	1	0	1	295	540		
S003	113	10	4	0	0	0	127	232	481	xx
S203	117	14	3	2	0	0	136	249		
S004	3514	213	73	23	12	68	3903	7148	12536	xx
S204	2555	230	48	42	20	47	2942	5388		
S005	3372	373	93	72	145	29	4084	7491	13978	18362*
S205	2914	271	61	57	201	26	3530	6487		
S006	252	36	2	9	2	3	304	556	1187	668
S206	297	32	3	9	1	3	345	631		
S007	763	68	8	10	1	3	853	1561	3028	1673
S207	711	58	19	8	1	5	802	1467		
S008	4114	354	88	61	170	51	4838	8878	18342	17374
S208	4549	195	49	100	215	47	5155	9464		
S009	841	83	35	16	40	9	1024	1878	4077	2776
S209	986	84	27	42	51	9	1199	2199		
S010	1397	161	43	18	45	29	1693	3105	6992	8332
S210	1864	107	42	40	41	27	2121	3887		
S011	680	62	30	10	6	26	814	1492	3102	2965
S211	736	82	23	2	9	26	878	1610		
S012	1382	72	23	7	9	17	1510	2765	6323	10778**
S212	1770	95	52	10	2	16	1945	3558		
Celkem	34627	2741	769	574	987	454	40152	73613	73613	
Poznámka:										
* údaj přináležející k silnici I/13, úsek OK Obchodní zóna-MÚK s III/2524										
** údaj přináležející k silnici III/00732 (ulice Mostecká), úsek ulice Vinohradská-sportovní areál Now Chomutov										

Tabulka 32: Intenzita dopravy a skladba dopravního proudu na stanovištích za 24 hodin, města Chomutov, Jirkov

Následující graf dokládá denní variace dopravního zatížení odvozené z dat křižovatky Blatenská-Zborovská vybavené SSZ, údaje jsou vyjádřeny v procentech. Špičková hodina 15-16 hod. s podílem 8,9 %.



Graf 19: Denní variace intenzit silniční dopravy ve městě Chomutov; Zdroj: SSZ Blatenská-Zborovská



Graf 20: Denní variace intenzit silniční dopravy ve městě Chomutov, interval 30 minut; Zdroj: SSZ Blatenská-Zborovská

4.2.4 Kapacitní analýza vybraných křižovatek

Kapitola dokládá kapacitní situaci rozhodujících křižovatek na území měst Chomutov a Jirkov, stanovenou na základě dopravních průzkumů, které proběhly v 11/2018 a 05-06/2019.

Do hodnocení výkonnosti a stanovení aktuální úrovně kvality dopravy (ÚKD) byly zařazeny křižovatky, které mají zásadní vliv na celkovou výkonnost dopravního skeletu řešeného území měst Chomutov a Jirkov a vykazují orientační hodnocení ÚKD alespoň D, resp. E/F (podbarvené řádky v tabulce). Kapitola obsahuje



údaje o intenzitě dopravy a dopravních pohybů v těchto vybraných křižovatkách ve špičkové hodině a hodnocení výkonnosti.

Seznam posuzovaných křižovatek:

- K2/ Pražská-Křivá-Dolní; průsečná, řízená SSZ
- K3/ Palackého-Zborovská-Lipská-Školní-Wolkerova; okružní, dvoupruhová
- K4/ Vinohradská-Mostecká-Čelakovského; průsečná, neřízená
- K6/ Černovická-Kadaňská; okružní, jednopruhová
- K12/ Palackého-Zaječická; průsečná, neřízená, Jirkov
- K14/ Palackého-Farského-28.října; průsečná, neřízená
- K16/ Chomutovská-Palackého; okružní, Jirkov
- K22/ Moravská-Cihlářská; průsečná, řízená SSZ.

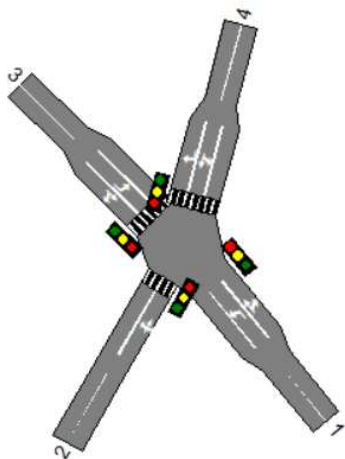
Chomutov, Jirkov - křižovatky, orientační hodnocení UKD				
Označení	Název křižovatky	Intenzita 24 hod.	Intenzita šp.hod.	Orientační UKD
K1	Pražská-III/00733; okružní	13698	1392	A/B
K2	Pražská-Křivá; SSZ	16141	1319	B/C
K3	Palackého-Zborovská-Lipská-Školní-Wolkerova; okružní	39308	2800	D/E
K4	Vinohradská-Mostecká-Čelakovského; neřízená	15330	1297	D/E
K5	Lipská-Kadaňská; neřízená	11161	860	A/B
K6	Černovická-Kadaňská; okružní	29359	2616	D/E
K7	Lipská-Kostelní-E.Krásnohorské-Kmochova; neřízená	7139	629	A/B
K8	Březenecská-Pod Strážštěm; neřízená	8550	832	A/B
K9	17.listopadu-Kamenná-III/2524; okružní	10451	806	A/B
K10	Písečná-SZ rampa I/13; neřízená	6034	494	A/B
K11	Písečná-Hrdinů; neřízená	10221	931	A/B
K12	Palackého-Zaječická; neřízená	15690	1447	D/E
K13	Červenohradecká-Dvořákova-Koněvova; neřízená	8103	772	A/B
K14	Palackého-Farského-28.října; neřízená	16966	1407	D/E
K15	Pod Břízami-III/2524; neřízená	10329	1178	A/B
K16	Chomutovská-Palackého; okružní	14984	1494	B/C
K17	Dvořákova-Smetanovy sady-Vinařická; okružní	10451	806	A/B
K18	Černovická-I/13-Potoční; SSZ	17601	1504	A/B
K19	Beethovenova-Školní; neřízená	8054	660	A/B
K20	Zborovská-Blatenská; SSZ	13429	1013	A/B
K21	Blatenská-Moravská-Rooseveltova; SSZ	7022	645	A/B
K22	Cihlářská-Moravská; SSZ	13061	1239	B/C
Celkem		303082	26141	

Poznámka: údaje o intenzitě dopravy jsou ve fyzických vozidlech

Tabulka 33: Orientační kapacitní analýza sledovaných křižovatek, odborný odhad ÚKD

K2/ PRAŽSKÁ-KŘIVÁ-DOLNÍ; PRŮSEČNÁ, ŘÍZENÁ SSZ

Špičková hodina 15-16 hod.; zatížení 1319 vozidel/hod.



Průměrná křižovatka řízená světelně signalizačním zařízením (SSZ) vykázala ve špičkové hodině nejvyšší dopravní zatížení 1319 vozidel, z toho 63 nákladních vozidel a autobusů, podíl nákladní dopravy vychází kolem 4,8 % (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Výsledná úroveň kvality dopravy „B“ představuje dle ČSN 736102 dobrou kvalitu provozu, se středním zdržením do 35 s. Uvedená úroveň kvality se vztahuje na levé odbočení z ulice Pražská do ulice Křivá a levé odbočení z ulice Pražská do ulice Dolní.

Křižovatka: K2, Pražská-Křivá-Dolní; stav 2019
Intenzita: špičková hodina 15-16 hod.
Stav řízení: 2 fáze
Délka cyklu: 60 s

Vjezd	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Zdržení	Počet zast.	Délka fronty ¹	Délka fronty ²	ÚKD
	VOZ	N+B	celk.									
	voz/h	voz/h	pv/h	pv/h	s	pv/h	%	s/voz	voz/h	m	m	
Pražská1^>	264	13	273	1750	22	671	59	13,8	174	17		A
Pražská3^>	341	15	352	1800	22	690	49	15,2	235	22		A
Křivá<^	198	10	205	1150	26	518	60	12,0	119	11		A
Křivá>	119	6	123	1600	26	720	83	9,3	64	7		A
Dolní<^>	228	11	236	1050	26	473	50	14,0	146	13		A

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

Kapacita levého oblouku

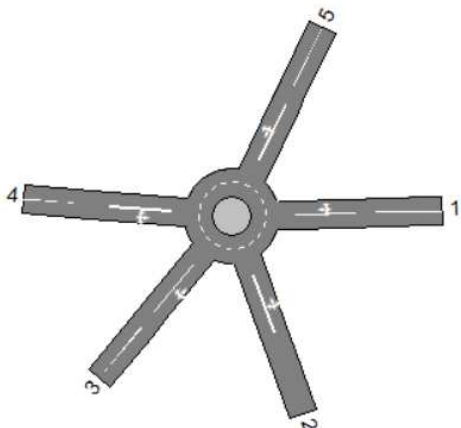
Protisměr		Pražská1<		Pražská3<	
		za h	za C	za h	za C
Intenzita	pv	352		273	
Zelená	s		19		19
Saturovaný tok	pv	1500		1500	
Krácení zelené protisměr	s				
Levý oblouk					
Intenzita	pv	74	1,2	101	1,7
Saturovaný tok	pv	1600	26,7	1600	26,7
Kapacita					
v mezerách protisměru	pv	105	1,8	176	2,9
po skončení protisměru	pv	120	2,0	120	2,0
Celkem	pv	225	3,8	296	4,9
Rezerva	%	67		66	
Zdržení	s/voz	24,4		22,0	
Úroveň kvality dopravy		B		B	

Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky B



K3/ PALACKÉHO-ZBOROVSKÁ-LIPSKÁ-ŠKOLNÍ-WOLKEROVA; OKRUŽNÍ, DVOUPRUHOVÁ KŘÍŽOVATKA

Špičková hodina 14-15 hod.; zatížení 2800 vozidel/hod.



K3/ Palackého-Školní-Wolkerova-Lipská-Zborovská					
Hodnoty/Vjezd	Palackého	Školní	Wolkerova	Lipská	Zborovská
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	798	435	372	783	504
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	658	375	249	1033	577
Qk-intenzita na okruhu (pvoz/h)	809	1032	1035	501	1030
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	1133	622	619	1452	623
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	335	187	247	669	119
tw-střední čekací doba (s)	11	22	17	5	35
Lmax-délka fronty (m) v 95%	42	40	27	21	65
Úroveň kvality	B	C	B	A	D

Okružní, dvoupruhová pětiramenná křižovatka s dvoupruhovými vjezdy v ulicích Palackého a Lipská je nejvíce zatíženou křižovatkou v řešeném území. Dopravní zatížení na vjezdech do křižovatky ve špičkové hodině vykázalo 2800 vozidel, z toho 92 nákladních vozidel a autobusů, podíl nákladní dopravy vychází kolem 3,3% (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Kapacita křižovatky byla stanovena dle TP 234, výsledná úroveň kvality dopravy „D“ přísluší vjezdu ulice Zborovská a podle ČSN 736102 se jedná o stabilní stav s vysokými časovými ztrátami, se středním zdržením do 45 s.

Poznámka: Dle videozáznamu kvalita provozu neodpovídá kapacitnímu výpočtu, křižovatka bude s největší pravděpodobností více vytížena, s řadou kolizních situací na okružním pásu i vjezdech, kolony vozidel jsou delší, než udává tabulka. Pravděpodobnou příčinou může být předpoklad výpočtu, kdy u dvoupruhového vjezdu je použit koeficient 1,5 oproti koeficientu 1,0 u vjezdu jednopruhového. U této křižovatky je, s ohledem na blízkost jednotlivých ramen, podíl vnitřního jízdního pruhu na dvoupruhových vjezdech na úrovni do 20 %.

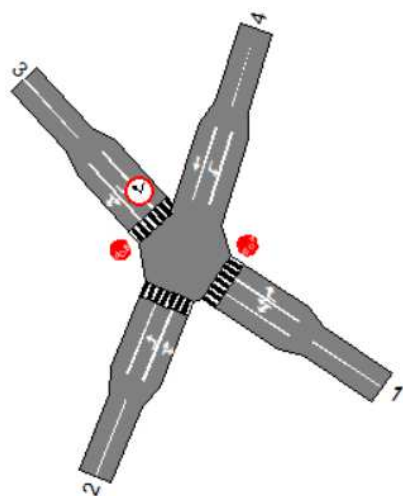
Budou provedeny další analýzy a výpočty dle zahraničních metodik.



Obrázek 71: Dokumentace front v ulicích Lipská a Zborovská a využití dvoupruhového vjezdu v ulici Lipská

K4/ VINOHRADSKÁ-MOSTECKÁ-ČELAKOVSKÉHO; PRŮSEČNÁ, NEŘÍZENÁ KŘÍŽOVATKA

Špičková hodina 14-15 hod.; zatížení 1296 vozidel/hod.





K4/ Vinohradská-Mostecká-Čelakovského				14-15h.		15.5.2019		
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	125	230	5,0	955	955	830	A	10
V ₄	155	193	5,0	990	990	815	A	10
V ₇	3	951	6,5	253	131	128	C	30
V ₈	71	697	6,0	421	331	257	B	20
V ₉	181	187	5,5	903	903	711	A	10
V ₁₀	85	907	6,0	315	179	94	D	45
V ₁₁	185	655	5,5	517	406	218	B	20
V ₁₂	69	182	5,0	1000	1000	928	A	10
SHA2 R+P	252	NEUPLATNÍ SE			610	344	B	20
SHB2 R+P	254				486	226	B	20

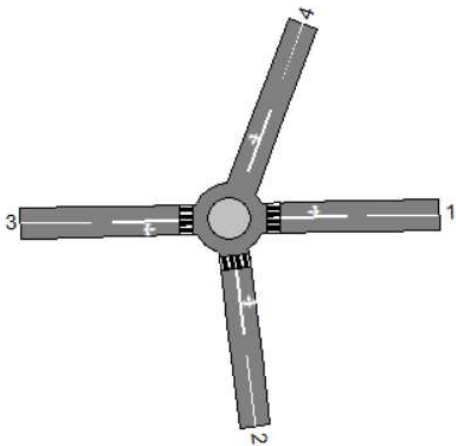
Tabulka 34: Kapacitní posouzení K4/ Vinohradská-Mostecká-Čelakovského

Průměrná neřízená křižovatka vykázala nejvyšší dopravní zatížení na vjezdech do křižovatky 1296 vozidel, z toho 50 nákladních vozidel a autobusů, podíl nákladní dopravy vychází kolem 3,9% (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Výsledná úroveň kvality dopravy „D“ přísluší levému odbočení z ulice Čelakovského. Dle ČSN 736102 se jedná o dostatečnou kvalitu, stabilní stav s vysokými časovými ztrátami, se středním zdržením do 45 s. Vzhledem k minimální rezervě 94 přepočtených vozidel za hodinu lze očekávat budoucí provozní komplikace.

K6/ ČERNOVICKÁ-KADAŇSKÁ; OKRUŽNÍ, JEDNOPRUHOVÁ KŘÍŽOVATKA

Špičková hodina 13-14 hod.; zatížení 2616 vozidel/hod.



K6/ Černovická (I/13)-Kadaňská-OC Globus				
Hodnoty/Vjezd	Černovická /3/	OC Globus /2/	Černovická /1/	Kadaňská /4/
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	879	433	1007	432
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	1055	406	1058	232
Qk-intenzita na okruhu	488	961	337	1111
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	813	592	1039	366
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	85	129	85	12
tw-střední čekací doba (s)	35	30,4	31,5	> 45
Lmax-délka fronty (m) v 95%	125	54	139	136
Úroveň kvality	D	D	D	E

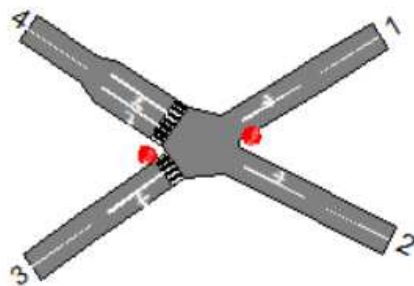
Tabulka 35: Kapacitní posouzení K6/ Černovická- Kadaňská

Okružní jednopruhá čtyřramenná křižovatka je druhou nejvíce zatíženou křižovatkou v řešeném území. Dopravní zatížení na vjezdech do křižovatky ve špičkové hodině vykázalo 2616 vozidel, z toho 135 nákladních vozidel a autobusů, podíl nákladní dopravy vychází kolem 5,3 % (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Kapacita křižovatky byla stanovena dle TP 234, výsledná úroveň kvality dopravy „E“ přísluší vjezdu ulice Kadaňská se stupněm vytížení 0,97. Křižovatka vyhovuje, nicméně prakticky vyčerpaná kapacita vjezdu ulice Kadaňská a rezervy na vjezdech ulice Černovická menší než 10 % mají v kratších časových intervalech za následek vyčerpání kapacity. Uvedené poznatky a propočty signalizují nutnost její výhledové přestavby.

K12/ PALACKÉHO-ZAJEČICKÁ; PRŮSEČNÁ NEŘÍZENÁ KŘÍŽOVATKA

Špičková hodina 15-16 hod.; zatížení 1447 vozidel/hod.



K12/ Palackého-Zaječická, Jirkov				15-16h.		15.5.2019		
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	523	228	5,0	957	957	414	A	10
V ₄	11	173	5,0	1008	1008	996	A	10
V ₇	24	1315	6,5	143	44	20	E	>45
V ₈	21	906	6,0	315	157	135	C	30
V ₉	28	144	5,5	948	948	920	A	10
V ₁₀	30	951	6,0	296	137	103	D	45
V ₁₁	22	902	5,5	375	187	165	C	30
V ₁₂	387	195	5,0	988	988	579	A	10
SHA3	73				104	30	E	>45
SHB2 R+P	409				810	379	A	10

Tabulka 36: Kapacitní posouzení K12/ Palackého-Zaječická

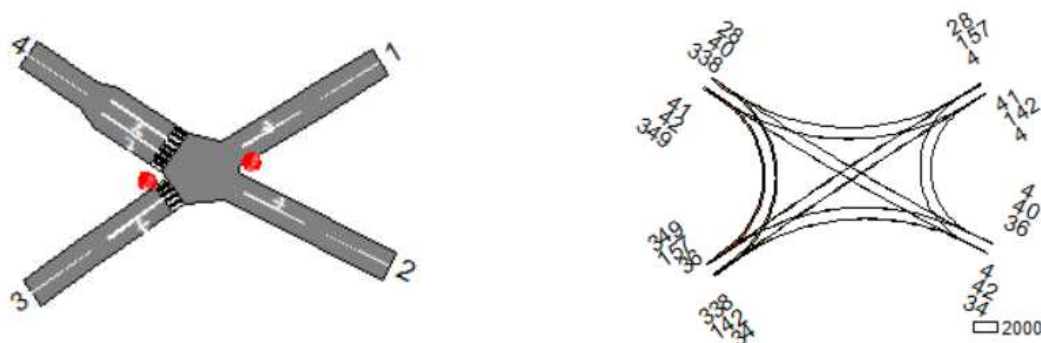


Průměrná neřízená křižovatka vykázala nejvyšší dopravní zatížení na vjezdech do křižovatky 1447 vozidel, z toho 77 nákladních vozidel a autobusů, podíl nákladní dopravy vychází kolem 5,3% (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Výsledná úroveň kvality dopravy „E“ přísluší levému odbočení z ulice Zaječická k ulici Chomutovská, resp. sdruženému jízdnímu pruhu z ulice Zaječická. Dle ČSN 736102 se jedná o nestabilní stav provozu se středním zdržením > 45 s, jedná se sice o vyhovující stav, nicméně minimální rezerva ve výkonnosti předurčuje provozní komplikace.

Poznámka: V době dopravního průzkumu byla, z důvodu přestavby, uzavřena křižovatka Palackého-Dvořákova-Ervěnická. Došlo tak k vyššímu využívání alternativních tras, mezi které patří i trasa vedena v ulicích Chomutovská, Palackého, Zaječická a Alešova, včetně posuzované křižovatky. Předpokládáme, že uvedením křižovatky Palackého-Dvořákova dojde ke snížení dopravního zatížení této křižovatky.

Na základě dopravního modelu byly intenzity dopravy upraveny, kartogram špičkové hodiny, posouzení výkonnosti a hodnocení kvality provozu je doloženo následovně.



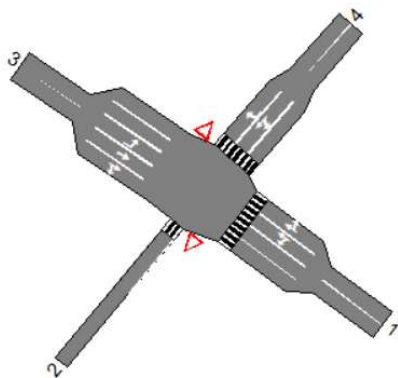
K12/ Palackého-Zaječická, Jirkov					15-16h.	15.05.2019		
Pohyb	Dopravní zatížení [voz]	Konfliktní intenzita [voz]	Kritická mezera [s]	Možná výkonnost [pvoz/h]	Skutečná výkonnost [pvoz/h]	Rezerva [pvoz.]	Funkční úroveň	Střední zdržení [s]
V ₁	338	185	5,0	997	997	639	A	10
V ₄	5	176	5,0	1005	1005	999	A	10
V ₇	36	1078	6,5	207	94	58	E	>45
V ₈	40	687	6,0	426	296	255	B	20
V ₉	4	159	5,5	932	932	928	A	10
V ₁₀	41	734	6,0	400	259	214	B	20
V ₁₁	42	690	5,5	493	342	300	B	20
V ₁₂	349	171	5,0	1010	1010	639	A	10
SHA3	80				154	73	E	>45
SHB2 R+P	391				843	430	A	10

Tabulka 37: Kapacitní posouzení upravené K12/ Palackého-Zaječická

Přestože se dopravní zatížení křižovatky snížilo na 1216 vozidel ve špičkové hodině, výsledná úroveň kvality dopravy „E“ pro levé odbočení z ulice Zaječická k ulici Chomutovská, resp. sdružený jízdní pruh z ulice Zaječická, zůstala. Dle ČSN 736102 se jedná o nestabilní stav provozu se středním zdržením > 45 s, jedná se sice o vyhovující stav, nicméně minimální rezerva ve výkonnosti předurčuje provozní komplikace.

K14/ PALACKÉHO-FARSKÉHO-28.ŘÍJNA; PRŮSEČNÁ, NEŘÍZENÁ

Špičková hodina 13-14 hod.; zatížení 1407 vozidel/hod.



K14/ Palackého-Farského-28. října				13-14h.		15.05.2019		
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	216	360	5,5	735	735	516	A	10
V ₄	10	406	5,5	696	696	686	A	10
V ₇	0	1336	6,5	139	64	64		
V ₈	0	984	6,0	282	211	211		
V ₉	0	398	5,0	797	797	797		
V ₁₀	63	954	6,5	252	188	119	D	45
V ₁₁	48	954	6,0	295	220	172	C	30
V ₁₂	304	322	5,0	868	868	559	A	10
SHA2 R+P	0	NEUPLATNÍ SE						
SHB2 L+R	111				204	87	D	45

Tabulka 38: Kapacitní posouzení K14/ Palackého-Farského-28.října

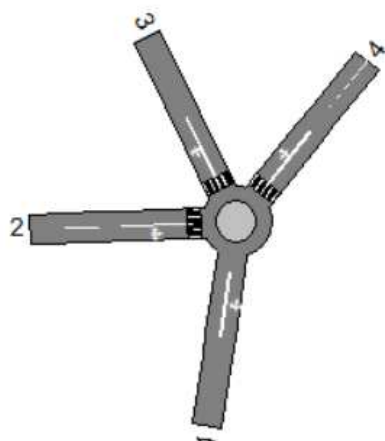
Průsečná neřízená křižovatka vykázala nejvyšší dopravní zatížení na vjezdech do křižovatky 1407 vozidel, z toho 71 nákladních vozidel a autobusů, podíl nákladní dopravy vychází kolem 5 % (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Výsledná úroveň kvality dopravy „D“ přísluší sdruženému jízdnímu pruhu rovně/vlevo z ulice Farského. Dle ČSN 736102 se jedná o dostatečnou kvalitu, stabilní stav s vysokými časovými ztrátami, se středním zdržením do 45 s. Vzhledem k rezervě 87 přepočtených vozidel za hodinu lze očekávat budoucí provozní komplikace.



K16/ CHOMUTOVSKÁ-PALACKÉHO, JIRKOV; OKRUŽNÍ

Špičková hodina 15-16 hod.; zatížení 1482 vozidel/hod.



K16/ Palackého-Chomutovská, Jirkov				
Hodnoty/Vjezd	Palackého	Palackého	Chomutovská	Chomutovská
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	0	670	738	120
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	0	729	684	115
Qk-intenzita na okruhu	755	80	71	635
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	544	1086	1095	629
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	544	416	357	509
tw-střední čekací doba (s)	7	6	6	7
Lmax-délka fronty (m) v 95%	0	29	36	5
Úroveň kvality	A	A	A	A

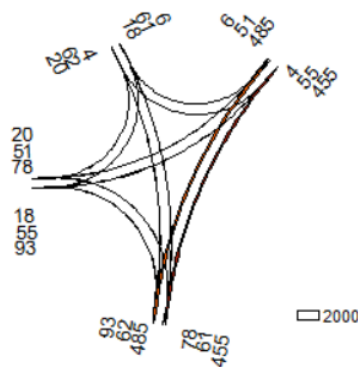
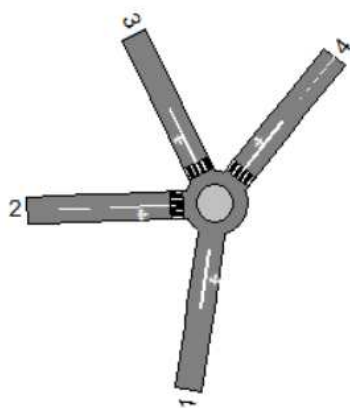
Tabulka 39: Kapacitní posouzení K16/ Chomutovská-Palackého, Jirkov

Jednopruhová okružní křižovatka vykázala nejvyšší dopravní zatížení na vjezdech do křižovatky 1482 vozidel, z toho 46 nákladních vozidel a autobusů, podíl nákladní dopravy vychází kolem 5,1 % (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Výsledná úroveň kvality dopravy „A“ byla stanovena pro všechny vjezdy do okružní křižovatky, přičemž nejvíce zatížené vycházejí vjezd ulice Palackého od ulice Zaječická a vjezd ulice Chomutovská od ulice Osvobození. Dle ČSN 736102 se jedná o provoz s velmi malým zdržením do 10 s. Nepředpokládáme výhledové dopravní komplikace.

Poznámka: V době dopravního průzkumu nebylo, z důvodu přestavby křižovatky Palackého-Dvořákova-Ervěnická, nebyl v provozu vjezd ulice Palackého od ulice Dvořákova. Došlo tak k vyššímu využívání alternativních tras, mezi které patří i trasa vedena v ulicích Chomutovská a Palackého, což se projevilo v kapacitním posouzení křižovatky. Předpokládáme, že uvedením křižovatky Palackého-Dvořákova do provozu dojde k mírnému zhoršení kvality provozu.

Na základě dopravního modelu byly intenzity dopravy upraveny, kartogram špičkové hodiny, posouzení výkonnosti a hodnocení kvality provozu je doloženo následovně.



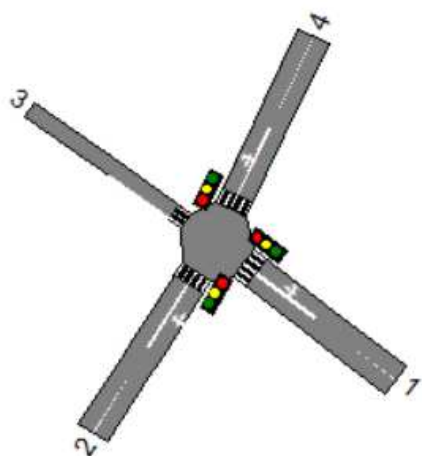
K16/ Palackého-Chomutovská, Jirkov				
Hodnoty/Vjezd	Palackého	Palackého	Chomutovská	Chomutovská
Qe-intenzita vjezdu (pvoz/h)	175	570	623	90
Qa-intenzita výjezdu (pvoz/h)	157	540	673	88
Qk-intenzita na okruhu	579	164	81	646
Le-kapacita vjezdu (pvoz/h)	671	1010	1085	621
R-rezerva kapacity (pvoz/h)	496	440	462	531
tw-střední čekací doba (s)	7	6	5	7
Lmax-délka fronty (m) v 95%	7	23	24	4
Úroveň kvality	A	A	A	A

Tabulka 40: Kapacitní posouzení K16/ Chomutovská-Palackého, Jirkov

Potvrdila se původní úroveň kvality dopravy „A“ pro všechny vjezdy do okružní křižovatky, přičemž nejvíce zatížené vycházejí vjezdy ulice Palackého od ulice Zaječická a vjezdy ulice Chomutovská od ulice Osvobození. Dle ČSN 736102 se jedná o provoz s velmi malým zdržením do 10 s. Nepředpokládáme výhledové dopravní komplikace.

K22/ CIHLÁŘSKÁ-MORAVSKÁ; PRŮSEČNÁ KŘIŽOVATKA ŘÍZENÁ SSZ

Špičková hodina 15-16 hod.; zatížení 1239 vozidel/hod.





Křižovatka: K22, Moravská-Cihlářská; stav 2019

Intenzita: špičková hodina 15-16 hod.

Stav řízení: 2 fáze

Délka cyklu: 75 s

Vjezd	Intenzita			Sat. tok	Zele-ná	Kapa-cita	Rezer-va	Zdr-žení	Počet zast.	Délka fronty ¹	Délka fronty ²	ÚKD
	VOZ	N+B	celk.									
	voz/h	voz/h	pv/h	pv/h	s	pv/h	%	s/voz	voz/h	m	m	
Moravská4<^>	474	28	494	1150	37	583	15	29,9	369	30		B
Moravská2<^>	315	21	330	1500	37	760	57	12,2	179	20		A
Cihlářská<^>	450	16	461	1550	26	558	17	33,5	369	37		B

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

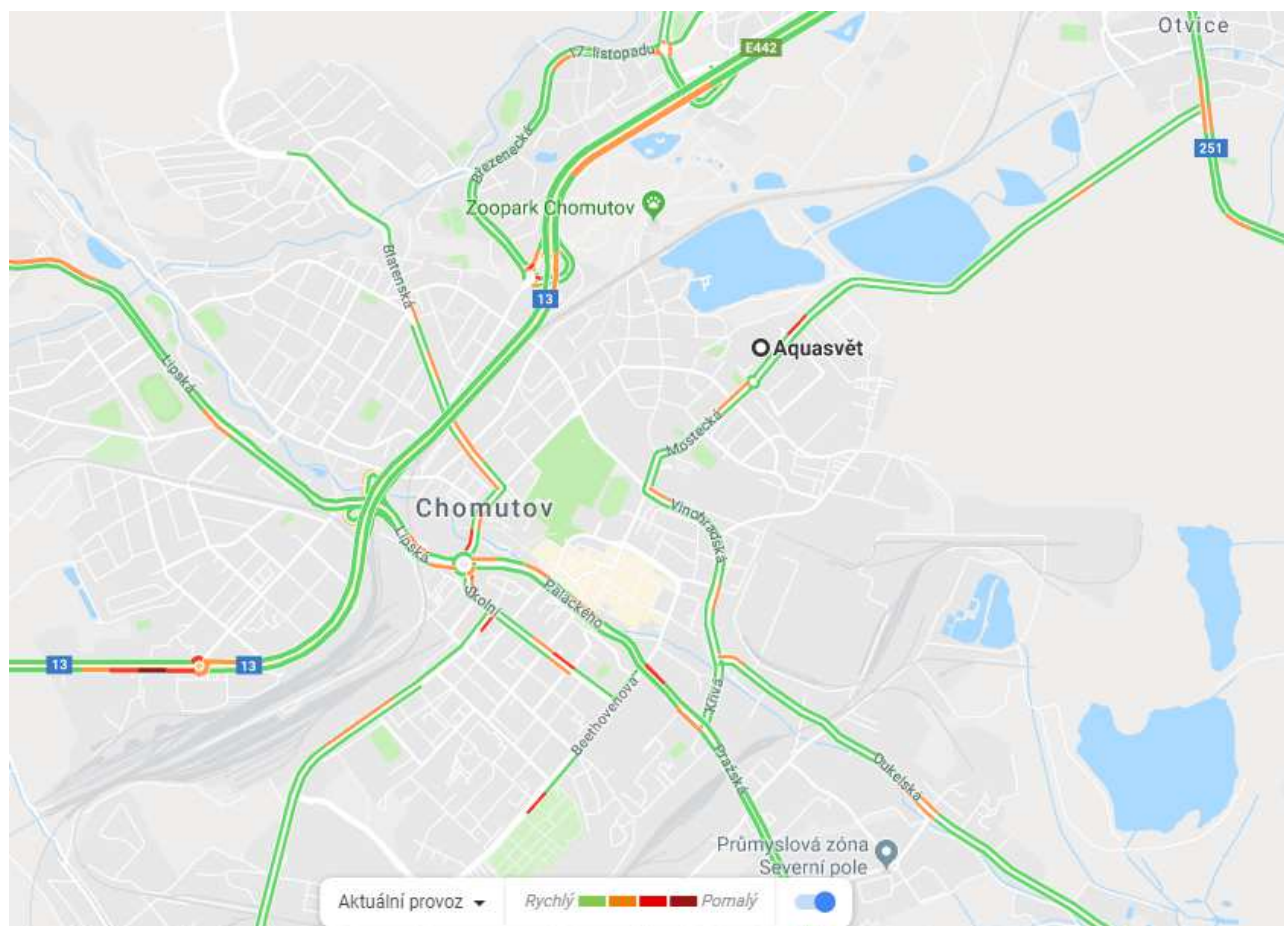
Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky B

Tabulka 41: Kapacitní posouzení K22/ Cihlářská-Moravská; průsečná křižovatka řízená SSZ

Průsečná křižovatka řízená světelně signalizačním zařízením (SSZ) vykazala ve špičkové hodině nejvyšší dopravní zatížení 1239 vozidel, z toho 65 nákladních vozidel a autobusů, podíl nákladní dopravy vychází kolem 5,2 % (dodávky byly zařazeny do kategorie osobních vozidel).

Výsledná úroveň kvality dopravy „B“ přísluší vjezdu ulice Moravská od ulice Březenecká a vjezdu ulice Cihlářská od ulice Čelakovského. Dle ČSN 736102 se jedná o dobrou kvalitu provozu, se středním zdržením do 35 s.

ORIENTAČNÍ KVALITA PROVOZU NA ÚZEMÍ MĚSTA CHOMUTOV



Obrázek 72: Orientační kvalita provozu – odpolední dopravní špička běžného prac. dne, Chomutov /zdroj: Google Maps



Obrázek 73: Orientační kvalita provozu v odpolední dopravní špičce běžného pracovního dne, Jirkov /zdroj: Google Maps

4.3 NEHODOVOST, VÝVOJ A ZÁVAŽNOST

Dopravní nehodovost patří mezi nejzávažnější negativní jevy v dopravě. Je vážným celospolečenským problémem vzhledem ke ztrátám na životech a zdraví občanů. Zanedbatelné nejsou ani ekonomické ztráty na majetku a v úhrnu pak společenské ztráty. Dopravní nehodovost v rámci České republiky se od roku 2015 do roku 2017 vyvíjel poměrně příznivě, počet nehodových událostí sice v uvedeném období vzrostl o přibližně 12%, avšak počet usmrcených osob poklesl o zhruba 24%, v případě těžce zraněných osob pak o zhruba 8%.

Ke značnému zhoršení bezpečnostní situace na komunikacích došlo v roce 2018, k roku 2017 se počet usmrcených osob zvýšil o zhruba 13%, u těžce zraněných osob došlo k nárůstu o cca 5%, u lehce zraněných osob pak o nárůst kolem 2%.

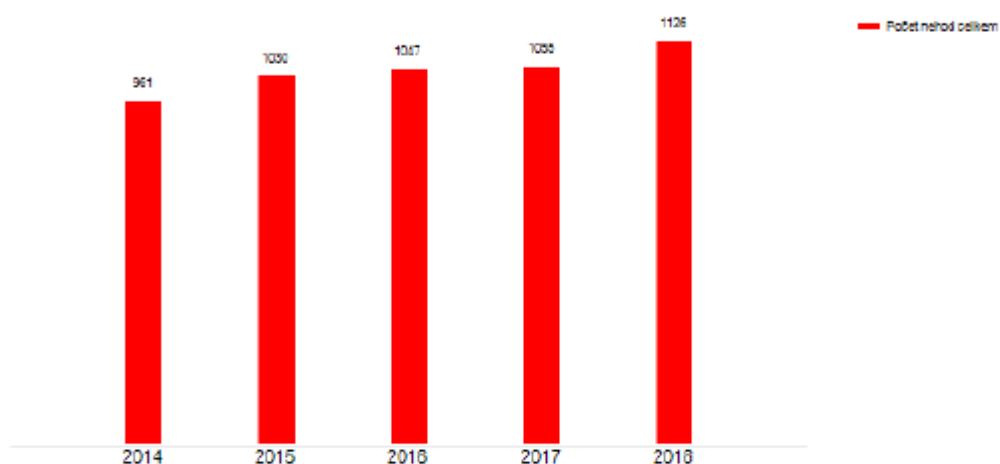
Vývoj nehodovosti v České republice je doložen v následujících podkapitolách, zdrojem dat byly statistické informace Policie ČR.

Česká republika	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018
Celkem nehod	84398	85859	93067	98864	103821	104764
Usmrceno osob	583	629	660	545	502	565
Zraněno těžce osob	2782	2762	2540	2580	2339	2465
Zraněno lehce osob	25577	23655	24427	24501	24740	25215
Způsobená hmotná škoda v mil. Kč	4938,17	4933,23	5439,12	5804	6316,3	6547,9

Tabulka 42: Vývoj nehodovosti v České republice v letech 2013 až 2018



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



Všeobecný statistický přehled o nehodách v obvodu vybraného správního území					
	2014	2015	2016	2017	2018
Počet nehod celkem	961	1030	1047	1055	1126
Počet nehod s následky na zdraví	176	164	157	166	151
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	5	4	2	1	5
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	32	26	14	27	28
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	190	196	188	190	160

Graf 21: Vývoj nehodovosti v ORP Chomutov za období 2014-2018

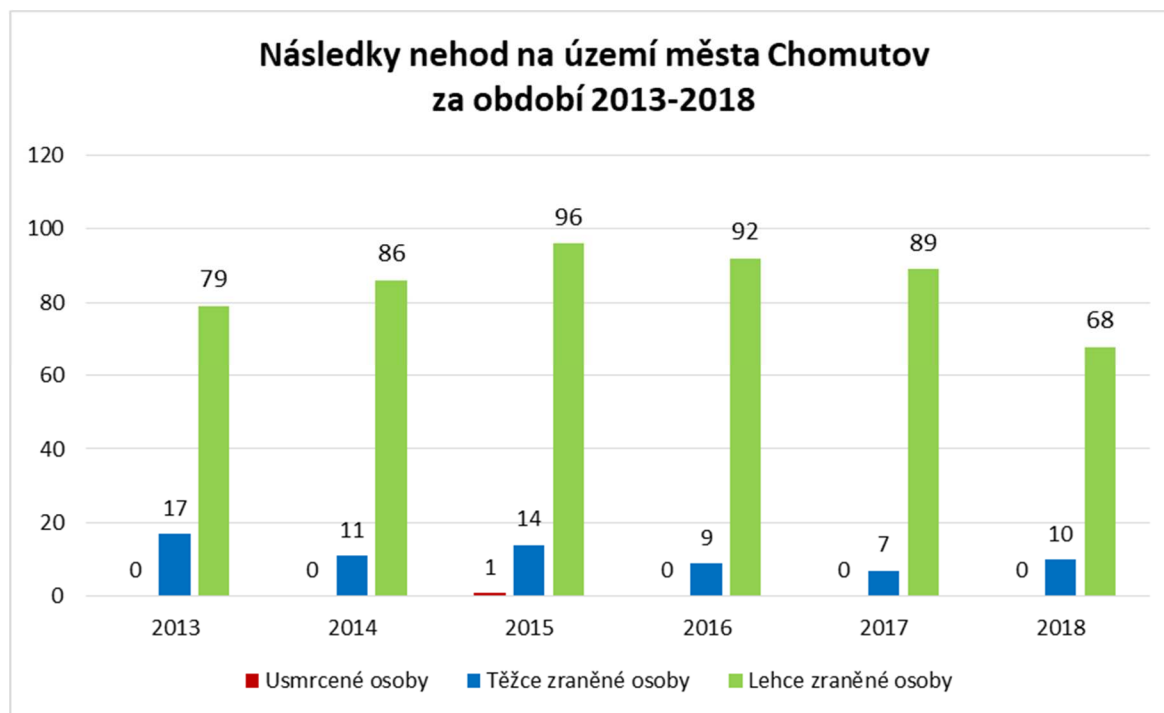
4.3.1 Město Chomutov

Vývoj nehodovosti na území města Chomutov za období 2013-2018 dokládá následující tabulka a graf. Z tabulky je patrný trvale zvyšující se počet dopravních nehod daný zejména růstem automobilizace, za sledované období nárůst dosahuje zhruba 32%. V dalších ukazatelích, týkajících se zejména následků dopravních nehod, je situace dobrá, roky 2017 a 2018 patří mezi nejpříznivější. Bilance 1 usmrcené osoby za posledních 6 let je velmi dobrá bilance. Ukazatel relativní nehodovosti, který více objektivizuje dopravní situaci v řešeném území, bude doplněn na základě výkonových ukazatelů dopravního modelu.

Město Chomutov	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018
Celkem nehod	442	493	571	579	545	583
Nehody s následky na zdraví	77	81	86	80	79	66
Usmrcené osoby	0	0	1	0	0	0
Těžce zraněné osoby	17	11	14	9	7	10
Lehce zraněné osoby	79	86	96	92	89	68
Závažnost následků podle Reinholda*	1585	1200	1590	1090	935	1040

Poznámka: * hodnota závažnosti podle Reinholda neobsahuje hmotnou škodu

Tabulka 44: Vývoj nehodovosti a závažnosti dopravních nehod na území města Chomutov



Graf 22: Následky dopravních nehod na území města Chomutov

Specifikace vybraných druhů dopravní nehody podle hlavní příčiny, Chomutov (období 1.1.2013-31.12.2018)				
Dopravní nehody, následky na zdraví, příčiny	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné	Lehce zraněné
a) nesprávné otáčení nebo couvání	721	0	3	16
b) proti příkazu dopravní značky Stůj/Dej přednost	397	0	12	115
c) nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí apod.)	167	0	5	23
d) nepř. rychlosti dopravně technickému stavu voz.	153	0	9	39
e) nezvládnutí řízení vozidla	140	1	3	17
f) nezaviněná řidičem	127	0	6	29
g) chodci na vyznačeném přechodu	75	0	23	56
h) při vjíždění na silnici	74	0	3	22
i) jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	53	0	1	15
j) při odbočování vlevo	45	0	2	24
k) při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu	25	0	1	7
l) nepř. rychlosti vlastností vozidla a nákladu	64	0	1	16
Celkové součty	2041	1	69	379

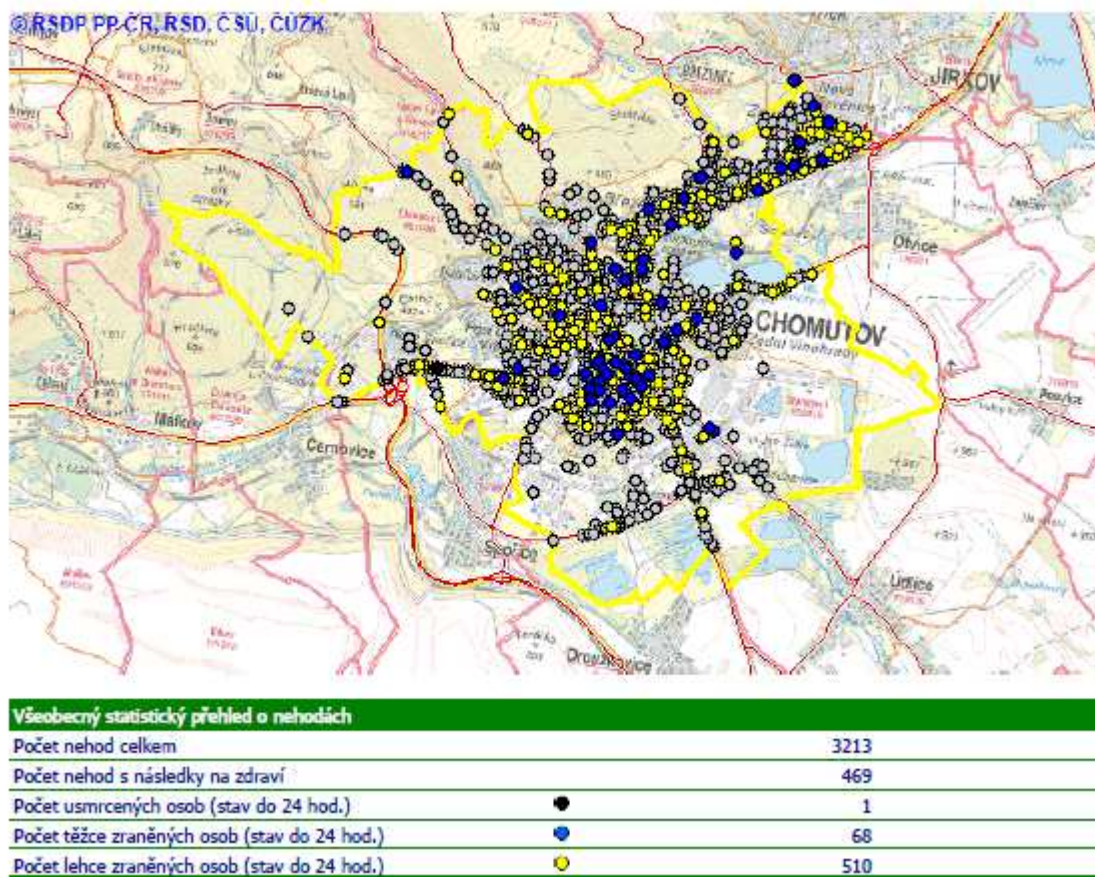
Tabulka 45: Specifikace dopravních nehod podle hlavní příčiny, včetně následků pro období 2013-2018

LOKALIZACE DOPRAVNÍCH NEHOD

Lokalizace byla převzata z podkladů Policie ČR, byly analyzovány data za období 1.1.2013 až 31.12.2018. Na území města Chomutov bylo zaznamenáno celkem 3213 dopravních nehod, s následky na zdraví bylo 469 dopravních nehod (podíl kolem 15%), při nichž byla 1 osoba usmrcena, 68 osob těžce zraněno a 510 osob lehce zraněno. Dopravních nehod s účastí chodce se událo celkem 130 (podíl kolem 28% z nehod s následkem na zdraví), z nich u 31 nehod došlo k těžkému zranění osob a u 97 nehod došlo k lehkému zranění osob. U celkem 31 DN, podíl kolem 7% z nehod s následkem na zdraví, byl zjištěn u řidiče alkohol nebo drogy.

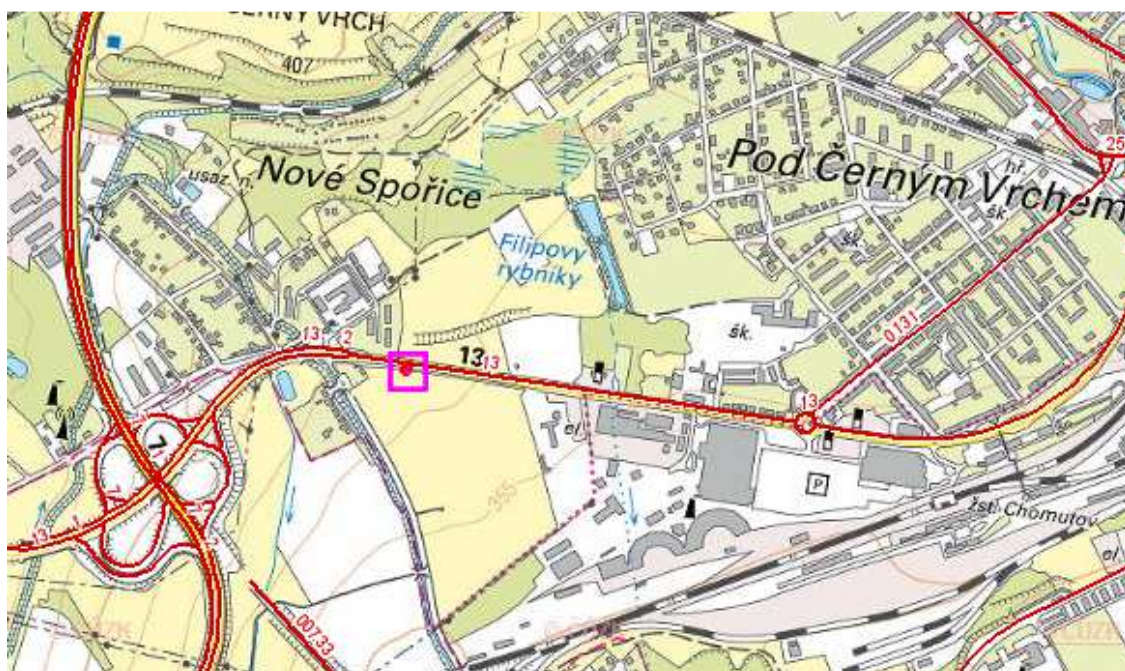
Lokalizace dopravních nehod je doložena na následujících obrázcích.

Období: 1.1.2013 - 31.12.2018
Území: obec Chomutov (Ústecký kraj)



Obrázek 75: Celkový přehled nehod v silničním provozu na území města Chomutov, 1.1.2013-31.12.2018

V případě 1 usmrcené osoby se jednalo o dopravní nehodu na průtahu silnice I/13, jednalo se o motocyklistu a DN byla posouzena jako srážka s pevnou překážkou a nezvládnutí řízení vozidla. U řidiče nebyl zjištěn alkohol.

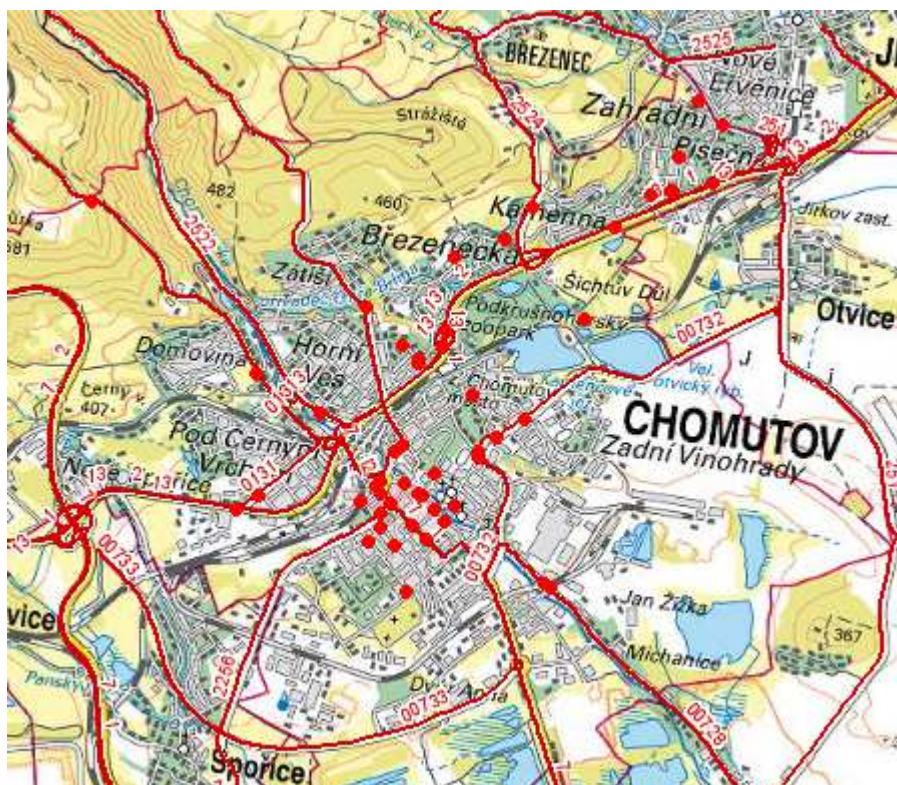


Obrázek 76: Lokalizace DN se smrtelným zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Chomutov



V případě těžce zraněných osob se jedná o celkem 54 dopravních nehod, přičemž ve 42 případech (zhruba 78%) byl viníkem nehody řidič motorového vozidla. Alarmující je, že převažujícím druhem nehody je srážka s chodcem s počtem 31 DN a podílem zhruba 57%, kdy v přibližně 81% těchto událostí (25 nehod) byl viníkem určen řidič motorového vozidla. Celkem u 7 dopravních nehod bylo evidováno jako vozidlo jízdní kolo, v 6 případech byl viníkem právě cyklista. Jako druh je uvedena havárie u 3 DN, srážka s jedoucím nekelejovým vozidlem také u 3 DN, u jedné dopravní nehody se jednalo o srážku s chodcem. Alkohol nebo drogy byly zjištěny u 6 DN, jedná se o podíl kolem 11%.

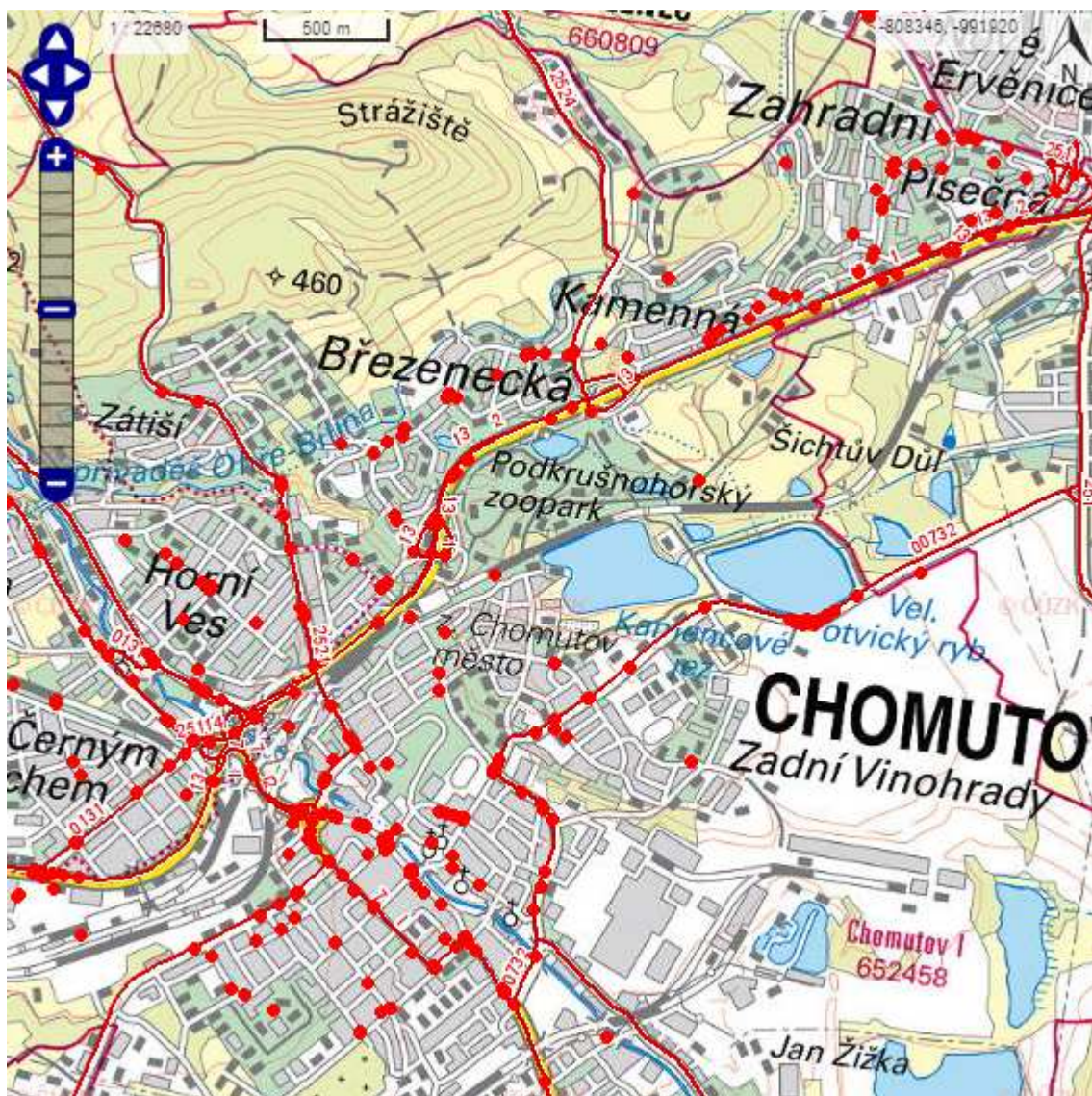
Z doloženého obrázku lokalizace dopravních nehod lze vysledovat zřetelnou kumulaci především v širší oblasti centra města a to tam, kde vysoká intenzita dopravy společně s větším počtem křižovatek a přechodů pro chodce vytvářejí rizikové podmínky. Konkrétně se jedná o ulice Palackého a Školní, prostor kolem autobusového nádraží, mimo centrum města dále v části ulice Mostecká nebo v ulici Písečná.



Obrázek 77: Lokalizace DN s těžkým zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Chomutov

U dopravních nehod s lehkým zraněním osob je bilance následující – celkem 405 dopravních nehod, z nich 97, tedy kolem 24%, je zaznamenáno jako srážka s chodcem, přičemž u 75 případů (zhruba 77% z těchto DN) byl viníkem řidič motorového vozidla. Druh vozidla jízdní kolo je evidováno u 22 dopravních nehod, což představuje podíl kolem 5%, u všech těchto nehod byl určen viníkem cyklista. Statistiky uvádějí, že u 23 DN, podíl kolem 6%, byl zjištěn u řidiče alkohol nebo drogy.

Koncentrace dopravních nehod je opět patrná v prostoru centra města, především se jedná o ulici Palackého a prostor okružní křižovatky Palackého-Školní. Větší kumulace dopravních nehod je evidována v ulici Mánesova, u křižovatky s ulicí Mostecká, v prostoru křižovatky Mostecká-Vinohradská nebo v ulici Mostecká kolem Velkého Otvíckého rybníka. Další rizikovou lokalitou je prostor okružní křižovatky Černovická-Kadaňská u Globusu, ulice Písečná nebo průtah silnice I/13.



Obrázek 78: Lokalizace DN s lehkým zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Chomutov

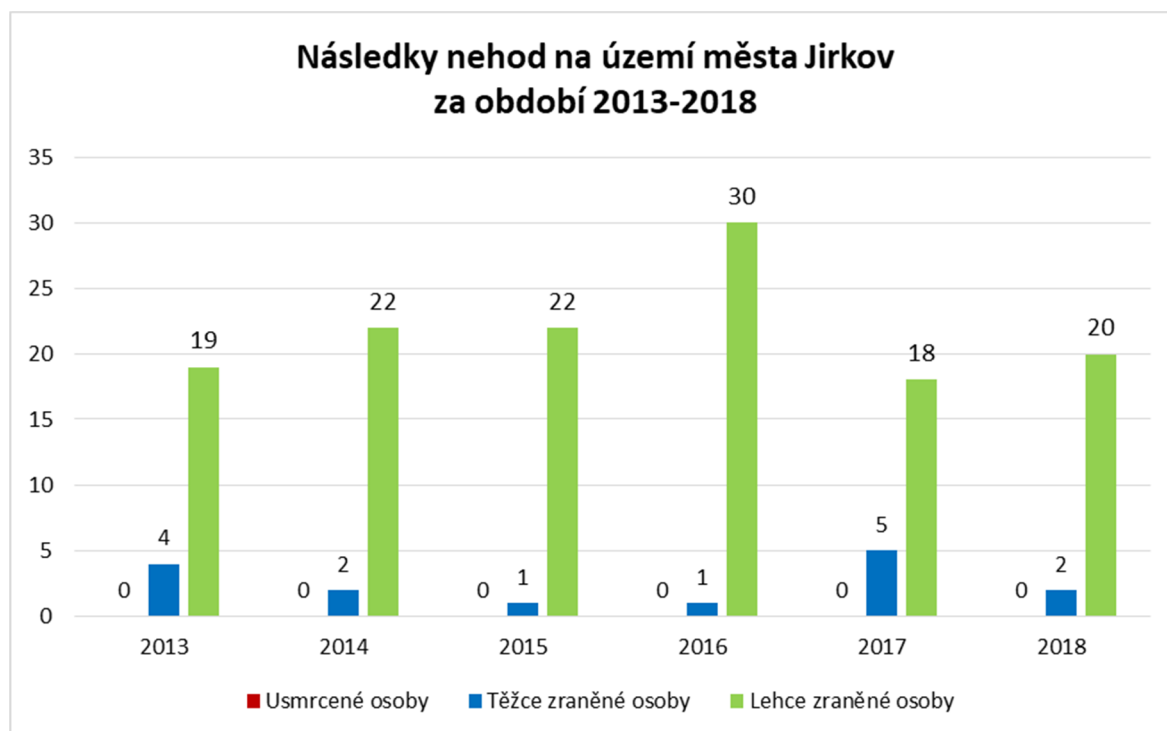
4.3.2 Město Jirkov

Vývoj nehodovosti na území města Jirkov za období 2013-2018 dokládá následující tabulka a graf. Z tabulky je patrný kolísavý počet dopravních nehod a to přes trvalý růst automobilizace ve sledované období. Obdobně je to také u nehod s následkem na zdraví, jejichž počet kolísá v rozmezí 14-24 nehod/rok. Také v dalších ukazatelích, týkajících se zejména následků dopravních nehod, je situace poměrně dobrá, mezi nejméně příznivé patří roky 2013 a 2017. Bilance žádné usmrcené osoby a 15 těžce zraněných osob za posledních 6 let je velmi dobrá bilance. Ukazatel relativní nehodovosti, který více objektivizuje dopravní situaci v řešeném území, bude doplněn na základě výkonových ukazatelů dopravního modelu.

Město Jirkov	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018
Celkem nehod	121	136	145	142	132	146
Nehody s následky na zdraví	21	24	14	23	17	21
Usmrcené osoby	0	0	0	0	0	0
Těžce zraněné osoby	4	2	1	1	5	2
Lehce zraněné osoby	19	22	22	30	18	20
Závažnost následků podle Reinholda*	375	250	180	220	440	240

Poznámka: * hodnota závažnosti podle Reinholda neobsahuje hmotnou škodu

Tabulka 46: Vývoj nehodovosti a závažnosti dopravních nehod na území města Jirkov



Graf 23: Následky dopravních nehod na území města Jirkov

Specifikace vybraných druhů dopravní nehody podle hlavní příčiny, Jirkov (období 1.1.2013-31.12.2018)				
Dopravní nehody, následky na zdraví, příčiny	Počet nehod	Usmrčené osoby	Těžce zraněné	Lehce zraněné
a) nesprávné otáčení nebo couvání	213	0	0	6
b) nezaviněná řidičem	72	0	3	9
c) proti příkazu dopravní značky Stůj/Dej přednost	65	0	2	46
d) nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí apod.)	49	0	0	12
e) nezvládnutí řízení vozidla	49	0	2	7
f) řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	44	0	0	10
g) nepř. rychlosti dopravně technickému stavu voz.	28	0	1	10
h) jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	21	0	1	8
i) při vjíždění na silnici	17	0	1	2
j) při odbočování vlevo	13	0	0	7
k) chodci na vyznačeném přechodu	10	0	5	5
Celkové součty	581	0	15	122

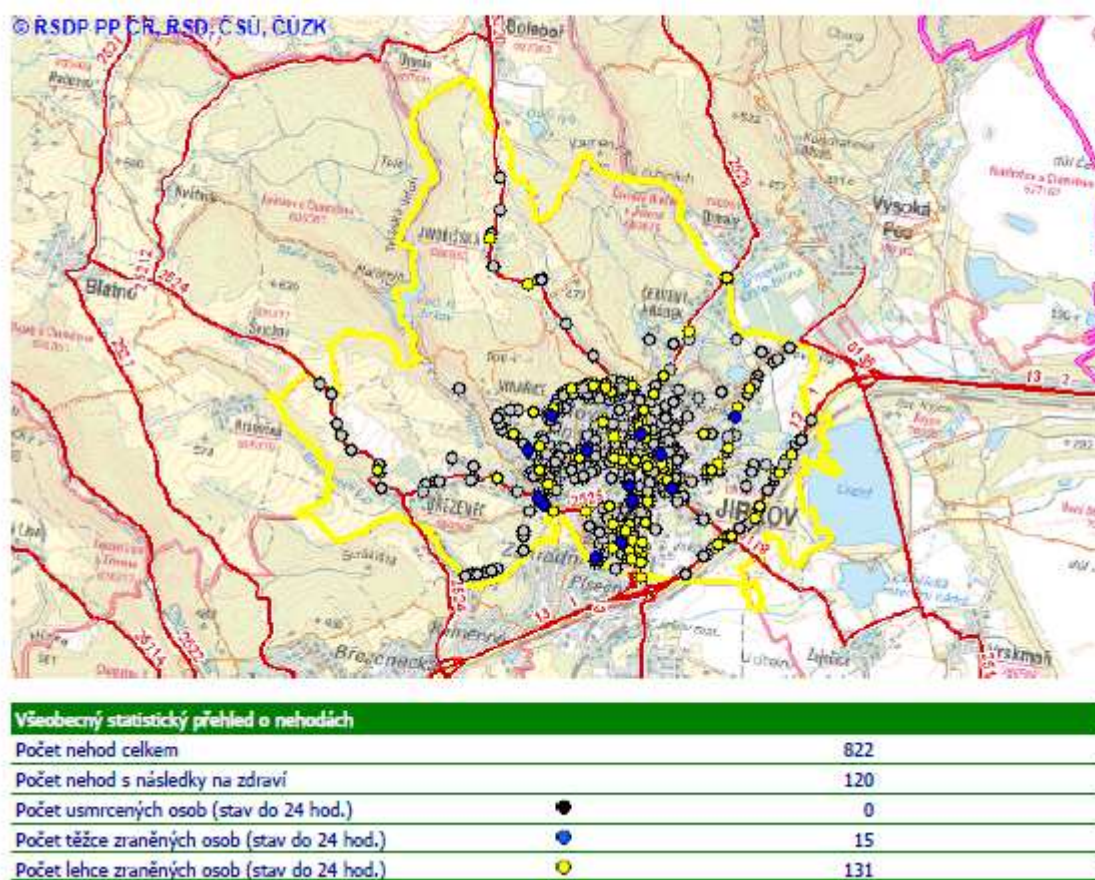
Tabulka 47: Specifikace dopravních nehod podle hlavní příčiny, včetně následků pro období 2013-2018

LOKALIZACE DOPRAVNÍCH NEHOD

Lokalizace byla převzata z podkladů Policie ČR, byly analyzovány data za období 1.1.2013 až 31.12.2018. Na území města Jirkov bylo zaznamenáno celkem 822 dopravních nehod, s následky na zdraví bylo 120 dopravních nehod (podíl kolem 15%), při nichž bylo 15 osob těžce zraněno a 131 osob lehce zraněno. Dopravních nehod s účastí chodce a s následky na zdraví se událo celkem 31 (podíl 25% z nehod s následkem na zdraví), k těžkému zranění osoby došlo v 8 případech a u 22 nehod došlo k lehkému zranění osob. U celkem 12 DN (podíl 10% z nehod s následkem na zdraví), u kterých došlo ke zranění celkem 12 osob, byl zjištěn u řidiče alkohol nebo drogy.

Lokalizace dopravních nehod je doložena na následujících obrázcích.

Období: 1.1.2013 - 31.12.2018
Území: obec Jirkov (Ústecký kraj)



Obrázek 79: Celkový přehled nehod v silničním provozu na území města Jirkov, 1.1.2013-31.12.2018

U dopravních nehod s těžkým zraněním osob je bilance následující, celkem se událo 14 dopravních nehod, přičemž v 8 případech (zhruba 57%) byl viníkem nehody řidič motorového vozidla. Nepříznivé je, že převažujícím druhem nehody je srážka s chodcem s počtem 8 DN a podílem zhruba 57%, kdy u 5 těchto událostí (přibližně 63%) byl viníkem určen řidič motorového vozidla, ve 3 případech byl viníkem určen chodec. Celkem u 3 dopravních nehod bylo evidováno jako vozidlo jízdní kolo (zhruba 21%), ve všech případech byl viníkem právě cyklista. Alkohol nebo drogy byly zjištěny u 2 DN, jedná se o podíl kolem 14%.

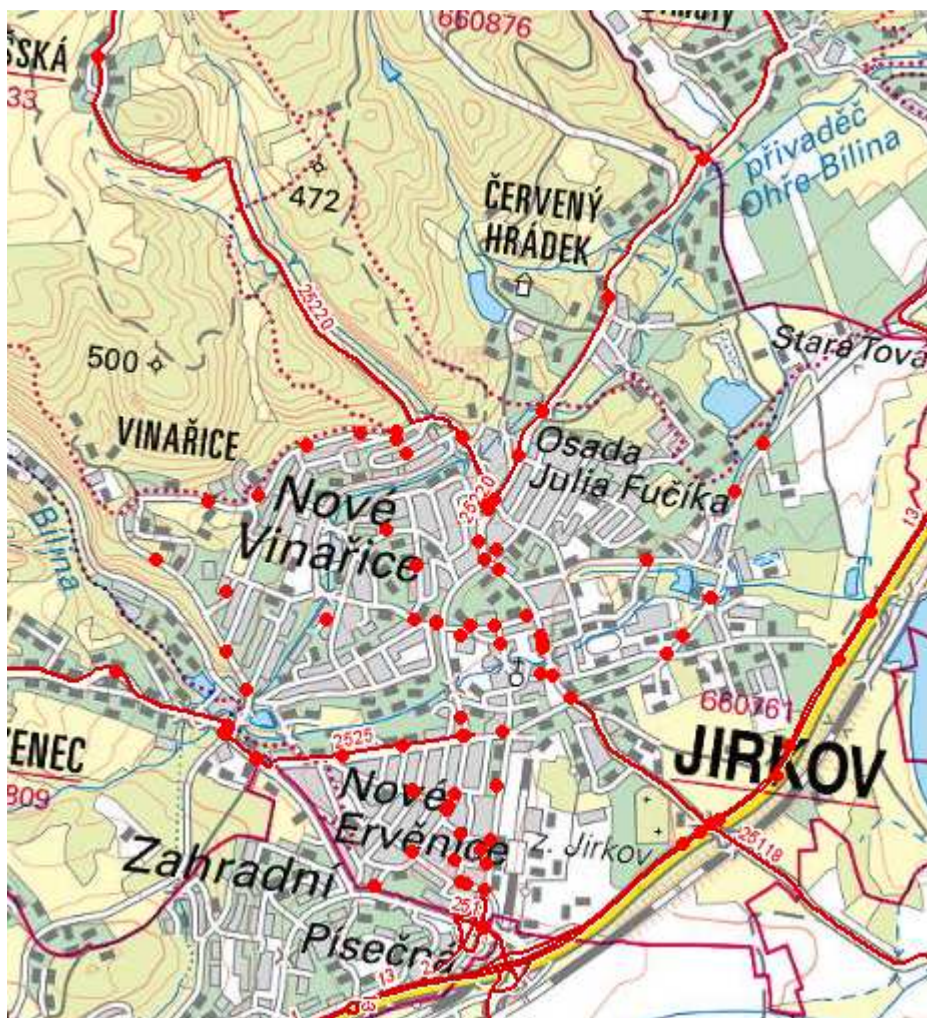
Z doloženého obrázku lokalizace dopravních nehod lze vysledovat rozprostření po celém území města Jirkov, 2 dopravní nehody se vyskytly pouze v prostoru křižovatky Palackého-Dvořákova-Ervěnická a v ulici K. H. Máchy v Ervěnicích.



Obrázek 80: Lokalizace DN s těžkým zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Jirkov

U dopravních nehod s lehkým zraněním osob je bilance následující – celkem 105 dopravních nehod, z nich 22, tedy kolem 21%, je zaznamenáno jako srážka s chodcem, přičemž u 11 případů (50% z těchto DN) byl viníkem řidič motorového vozidla a 9 nehod zavinil sám chodec. Druh vozidla jízdní kolo je evidováno u 8 dopravních nehod, což představuje podíl kolem 8%, u všech těchto nehod byl určen viníkem cyklista. Statistiky uvádějí, že u 10 DN, podíl kolem 10%, byl zjištěn u řidiče alkohol nebo drogy.

Koncentrace dopravních nehod je patrná zejména v prostoru křižovatky Pod Břízami-Březový vrch, v menší míře pak v prostorech křižovatek Palackého-Zaječická, Palackého-Dvořákova a Dvořákova-Vinařická-Smetanovy sady, která byla přestavěna na okružní. Mezi další rizikové lokality patří centrum města, resp. ulice Alešova a Smetanovy sady, ulice Chomutovská, Palackého a Jezerská, Jiráskova nebo také silnice I/13 a další. Dopravní nehody jsou evidovány také v obytné oblasti Nové Ervěnice.



Obrázek 81: Lokalizace DN s lehkým zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Jirkov

Pro dokreslení celkové dopravní situace v řešeném území dokládáme stav nehodovosti za období 1.1.2013-31.12.2018 také pro území obce Otvice. Celkem zde bylo zaznamenáno 253 dopravních nehod, s následkem na zdraví osob pak 59 dopravních nehod (podíl zhruba 23%). Při dopravních nehodách byla usmrcena 1 osoba, 4 osoby byly těžce zraněné a 56 osob bylo zraněno lehce. Pouze 9 dopravních nehod bylo zaznamenáno jako srážka s chodcem, více jak polovina v území obchodního centra (OC), naopak žádná v jádrovém území obce. Všechny DN s účastí chodce měli za následek „pouze“ lehké zranění.

Následující obrázek dokumentuje lokalizaci těchto dopravních nehod, jejich kumulace je zřejmá – průtah silnice II/251 obcí, úsek u letiště a MÚK se silnicí I/13, včetně napojení OC, průtah silnice III/00732 před vjezdem do obce a úsek silnice I/13. Značně riziková je dopravní situace v samotné oblasti OC Otvice.



Období: 1.1.2013 - 31.12.2018
Území: obec Otvice (Ústecký kraj)



Zadaná kritéria

Statistický přehled o nehodách

Počet nehod celkem		253
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	4
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	66

Obrázek 82: Celkový přehled nehod v silničním provozu na území obce Otvice, 1.1.2013-31.12.2018

4.4 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Dobré dopravní napojení území na nadřazenou republikovou síť silnicí I/7, resp. dálnicí D7 a silnicí I/13 (E442)	W1: Nehomogenita průtahu I/13, jeho nedostatečná kvalita a výkonnost, nevyhovující a riziková napojení některých komunikací.
S2: Poměrně hustá komunikační síť měst Chomutov a Jirkov s dostatečnou kapacitou převážné většiny úseků a křižovatek.	W2: Limitní výkonnosti některých strategických křižovatek na průtahu I/13 a v centru měst Chomutov a Jirkov.
S3: Poměrně příznivá situace v dopravní bezpečnosti z hlediska celkových následků.	W3: Vysoké intenzity dopravy v centru města Chomutov, jako důsledek nedostatečné kapacity průtahu.
S4: Okružní křižovatky zklidňující dopravu.	W4: Vysoké objemy průjezdné dopravy měst Chomutov a Jirkov přes území obce Otvice.
	W5: Vysoký počet dopravních nehod s následky na zdraví s účasti chodců i cyklistů.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Homogenizace průtahu I/13, odstranění závad a rizikových míst, odvedení zbytné dopravy z centra města Chomutov.	T1: Pokračující růst stupně automobilizace s negativním dopadem na zatížení komunikací, bezpečnost provozu a životní prostředí.
O2: Snížení koncentrace silniční dopravy a zklidnění dopravy v centru města Chomutov a navazujícím území.	T2: Komplikace s udržením přijatelné funkčnosti na ZAKOS, včetně negativního dopadu na kvalitu VHD a MHD.
O3: Doplnění komunikačního skeletu města Chomutov, odvedení zbytné dopravy z území obce Otvice.	T3: Další růst počtu dopravních nehod s účasti chodců a cyklistů, zvýšení závažnosti DN.
O3: Zklidňování dopravy ve prospěch chodců, cyklistů, koordinace s rozvojem MHD s cílem snížení nehodovosti, zejména chodců a cyklistů.	T4: Komplikace při dalším urbanistickém rozvoji např. v lokalitách Březový vrch, Palackého (Jirkov), nebo Zadní Vinohrady, 17. listopadu (Chomutov).



5. DOPRAVA V KLIDU (STATICKÁ DOPRAVA)

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

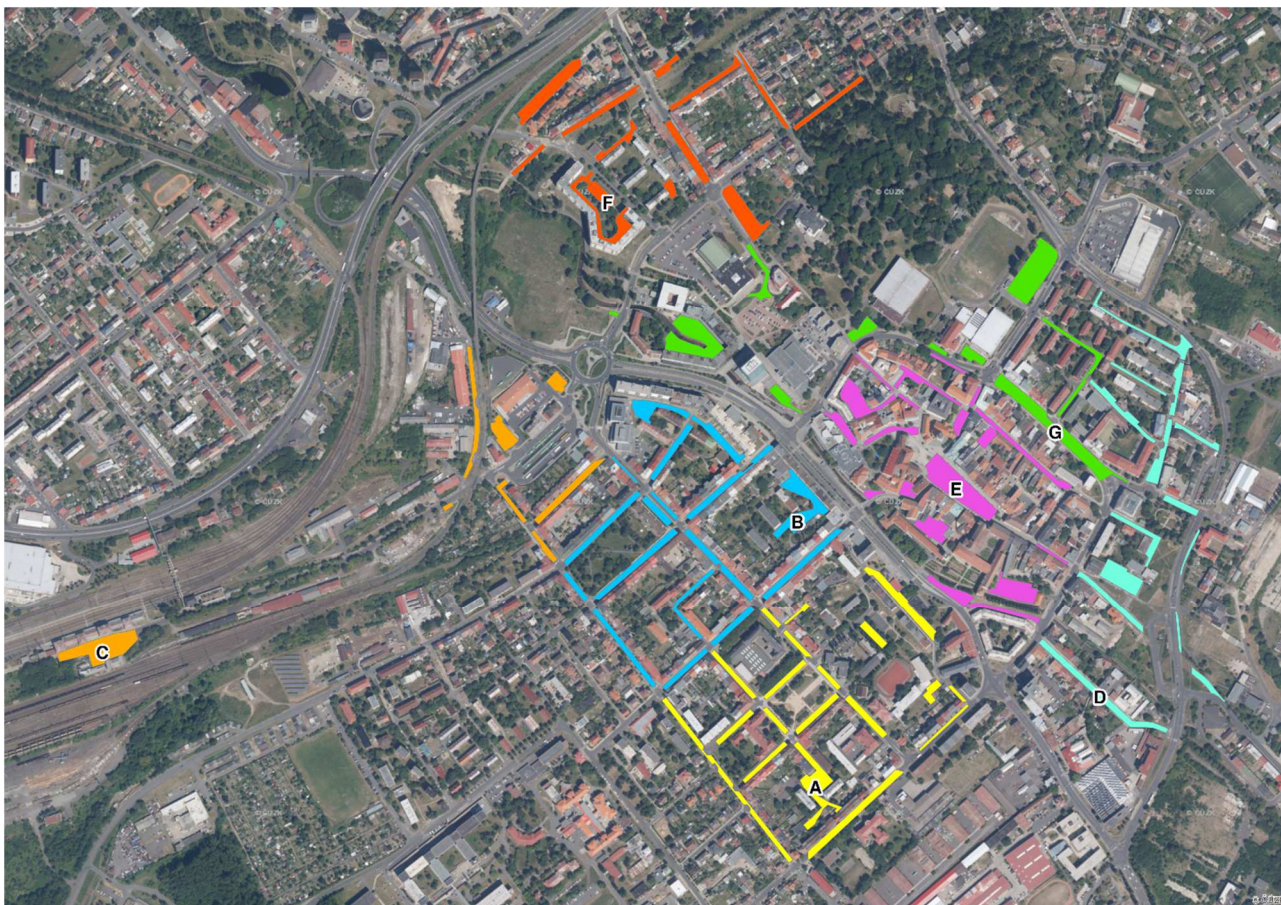
Analýza dopravy v klidu byla samostatně řešena jako

- a) Parkování vozidel v oblasti centra města a navazujícím území
- b) Odstavování vozidel v lokalitách s vícepodlažní bytovou zástavbou.

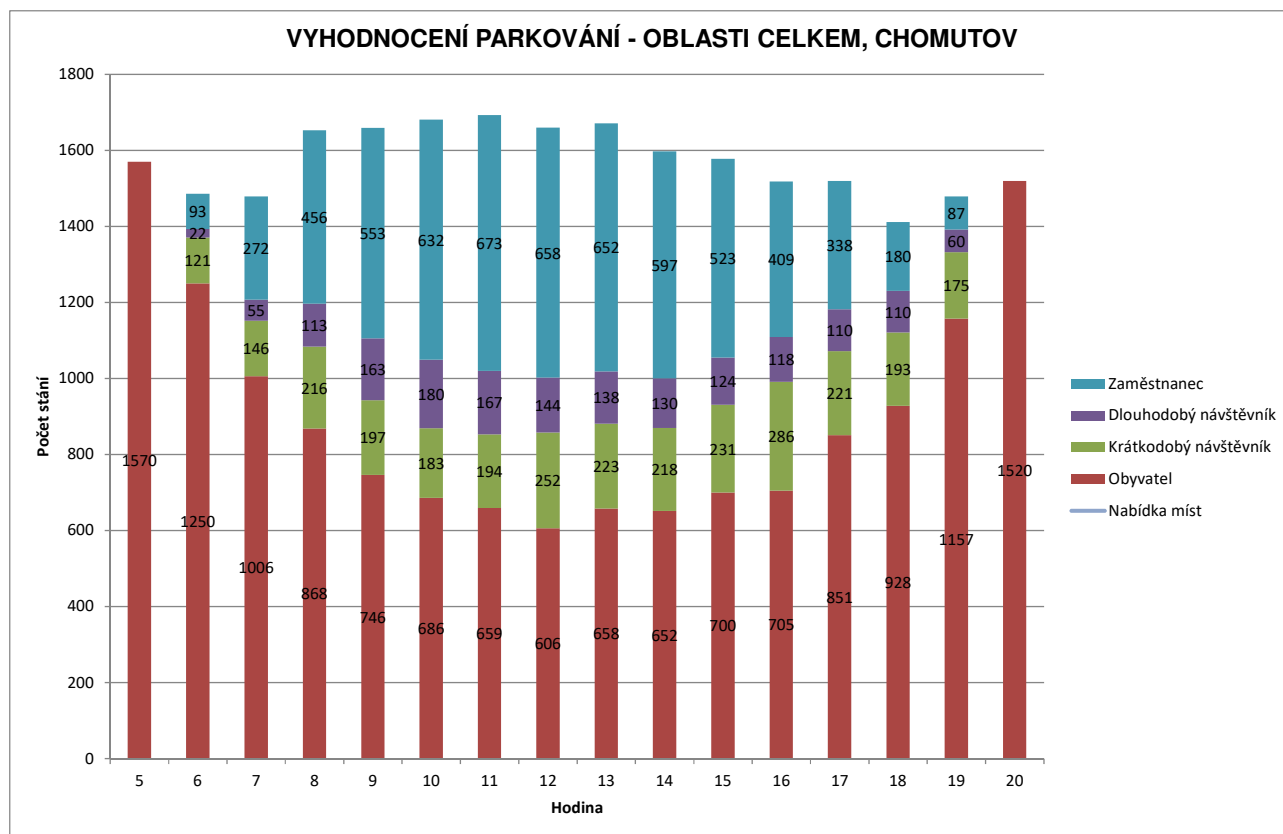
5.1 MĚSTO CHOMUTOV

5.1.1 Oblast centra města a navazující území

Pro potřeby zjištění stavu a rozložení poptávky byl v oblasti centra města Chomutov a navazujícím území proveden celodenní průzkum parkování a odstavování vozidel. Podrobněji o výsledcích v kapitole 3.5.2.



Obrázek 83: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a navazujícím území města Chomutov



Graf 24: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem, město Chomutov

Město Chomutov, sledované oblasti, maximální hodina 11:00 hod.

Výchozí poptávka současného stavu (komunikace, plochy; zdroj: databáze, průzkumy)

Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Celkem max.
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.		
A	140	20	12	94	317	266	443
B	163	38	17	82	395	300	532
C	75	8	7	80	170	170	265
D	56	30	8	35	148	129	221
E	51	67	53	157	130	328	407
F	94	10	38	98	239	240	385
G	61	18	30	123	186	232	357
Celkem	640	191	165	669	1585	1665	2610

Poznámka: hodnoty ve sloupci "Obyvatel max." představují zjištěnou poptávku v 5h ráno

Tabulka 48: Poptávka parkování podle uživatelských skupin, maximální obsazení v 11 hodin

Parkování a odstavování vozidel v centru města a navazujícím území je organizováno a regulováno v rámci systému zón placeného stání. Vychází z urbanistické struktury území a jeho funkce, jsou zde zastoupeny administrace, městské služby, kulturní a společenské aktivity, obchodní a komerční služby, ubytovací služby, významná v území je funkce bydlení. Tato značná koncentrace a pestrost aktivit vyvolává komplikace v rozsahu a organizování nabídky, která ve své podstatě musí zahrnout všechny uživatelské skupiny parkování a odstavování vozidel. Z doloženého grafu jsou zřejmé rozhodující uživatelské skupiny, jsou to obyvatelé a zaměstnanci. Stávající nabídky, je popsáno níže, je v rámci regulovaného prostoru převážně tvořena rezidentním stáním a krátkodobým parkováním (návštěvníci), případně parkováním střednědobým. Uživatelská skupina zaměstnanec je v nabídce řešena velmi okrajově.



Nabídka dopravy v klidu ve veřejném prostoru zájmového území je rámcově řešena následovně:

- území zón placeného stání v rozsahu daném parkovacím řádem, včetně grafického znázornění
- nezaplatněná parkovací stání (vyznačená i nevyznačená) v ulicích a plochách v dotyku s širším územím centra města.

ÚZEMÍ ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

Území placeného stání ve městě Chomutov je vymezeno dle níže doložené situace. Regulované území je rozděleno de facto do 5 zón, zóna historického centra města a 4 oblasti kolem něho, přičemž červená a fialová zóna má převažující charakter rezidentní, žlutou a hnědou zónu lze spíše považovat za smíšenou.

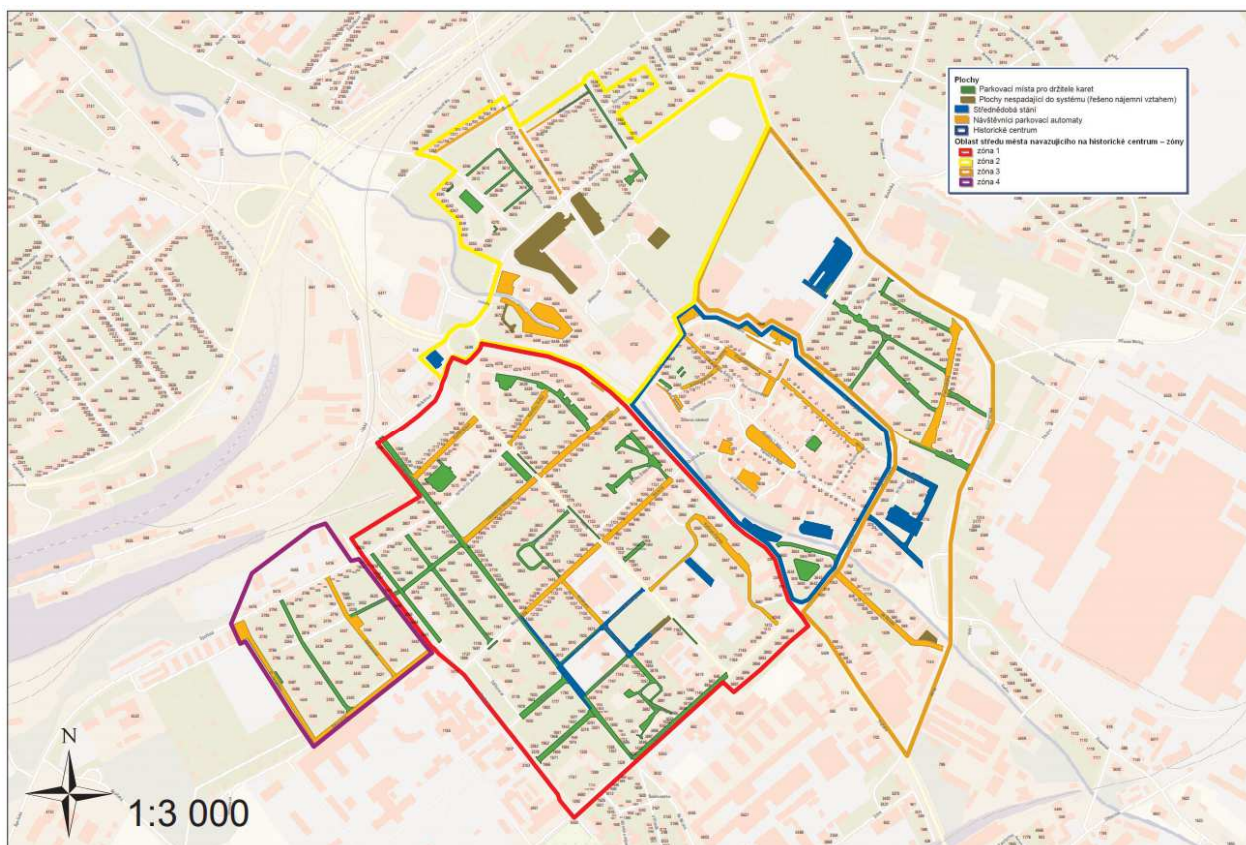
V takto vymezeném a rozděleném území je uplatněna následující regulace dopravy v klidu:

- parkovací místa pro držitele karet (zelená barva)
- střednědobá stání v trvání max. 12 hodin (modrá barva)
- návštěvníci, parkovací automaty (hnědá barva) a
- plochy nespádající do systému (řešeno nájemním vztahem).

Způsob regulace, vymezení území, ceny parkování a odstavování vozidel a nezbytné organizační a provozní podmínky jsou stanoveny NAŘÍZENÍM č. 5/2017 upravující organizování dopravy na území města Chomutova, s účinností od 1.8.2017, Ceník za stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích města Chomutov, platný od 1.3.2018 a dalšími pokyny jako jsou např. Podmínky pro vystavení parkovací karty.

Existující systém představuje komplexní, z části kombinovanou nabídku pro krátkodobé parkování vozidel návštěvníků, rezidentní/abonentní parkování vozidel bydlících a firem ve stanovených ulicích předmětného území a zpoplatněné střednědobé parkování v trvání max. 12 hodin v kombinaci s parkováním rezidentním. Krátkodobé parkování je řešeno formou PA se základní sazbou 5-10,- Kč/30 minut, resp. 10-20,- Kč/za 60 minut a 20-40,- Kč u započaté 2. hodiny parkování. Rezidentní/abonentní parkování je řešeno formou parkovacích karet, cena rezidentní karty je stanovena na 150-250,- Kč/měsíc, resp. 500-600,- Kč/měsíc u karty abonentní. Střednědobé parkování v trvání max. 12 hodin je zpoplatněno sazbou 10-20,- Kč/hodinu.

Následující obrázek dokládá vymezení území zón placeného stání.



Obrázek 84: Vymezení zón placeného stání na území širšího centra města Chomutov /zdroj: město Chomutov

Následuje ceník za stání na MK města Chomutov.

Platný od 1.8.2017

**Ceník za stání silničních motorových vozidel
na místních komunikacích města Chomutov**

komunikace	0 - 30 minut	0 - 60 minut	započatá 2.hodina	každá další započatá hodina	Abonentní karta	Rezidentní karta	
					měsíční sazba	měsíční sazba	roční sazba
náměstí 1.máje - vyznačená plocha u oválu	10	20	20	40	600	250	2 000
Chelčického - parkoviště u č.p. 101	5	10	20	30	600	250	2 000
Revoluční	5	10	20	30	600	250	2 000
Klostermannova	5	10	20	30	600	250	2 000
Jakoubka ze Stříbra	5	10	20	30	600	250	2 000
Puchmayerova	5	10	20	30	600	250	2 000
Táboritská	5	10	20	30	600	250	2 000
Žižkovo náměstí	5	10	20	30	600	250	2 000
U městských mlýnů	x	10	10	10	600	250	2 000
Riegrova - úsek podél Chomutovky u č.p. 3653-58	x	x	x	x	600	250	2 000
Příční	x	x	x	x	600	250	2 000
Nerudova	5	10	20	30	600	250	2 000
Husovo náměstí	5	10	20	30	600	250	2 000
Mostecká - úsek mezi Husovým nám. a Mánesovou	5	10	20	30	600	250	2 000
Mánesova - parkoviště u Městských lázní	5	10	20	30	600	250	2 000
Mánesova - parkoviště před sportovním domem	5	10	20	30	600	250	2 000
Mánesova - parkoviště před Městskou halou	5	10	20	30	600	250	2 000
Mánesova - parkovací záliv u vozovky	5	10	20	30	600	250	2 000
Na Přikopech - úsek přilehlý k č.p. 861 až 3921	5	10	20	30	600	250	2 000
Palackého - parkoviště před knihovnou	5	navazuje střednědobé stání			600	250	2 000
Riegrova - park. Východní zahrady (za objektem SKKS)	5	navazuje střednědobé stání			600	250	2 000
28.října	5	20	40	40	500	150	1 000
Arbesova	x	x	x	x	500	150	1 000
Beethovenova - úsek mezi ul. Školní a Čechova	x	x	x	x	500	150	1 000
Bezručova - parkoviště a park. místa u č.p. 4235 až 4270	x	x	x	x	500	150	1 000
Bělohorská - včetně parkoviště u č.p. 3446	5	15	15	15	500	150	1 000
Blatenská – park. záliv mezi ul. Zborovská a Škroupova	5	20	40	40	500	150	1 000
Boženy Němcové - parkoviště u Městského divadla	5	10	20	20	500	150	1 000
Buchenwaldská	x	x	x	x	500	150	1 000
Čechova	5	navazuje střednědobé stání			500	150	1 000
Dr. Jánského - úsek před garážemi	5	15	15	15	500	150	1 000
Dr. Jánského - park. záliv podél hřiště a naproti č.p. 4589	5	15	15	15	500	150	1 000
Dr. Jánského - úsek mezi č.p. 3785 a 4587	x	x	x	x	500	150	1 000
Edisonova	5	15	15	15	500	150	1 000
Grégrova	x	x	x	x	500	150	1 000
Haškova	x	x	x	x	500	150	1 000
Hálkova - parkoviště za č.p. 5344	5	navazuje střednědobé stání			500	150	1 000
Hálkova	5	navazuje střednědobé stání			500	150	1 000
Heydukova	5	10	20	20	500	150	1 000
Holečkova	x	x	x	x	500	150	1 000
K.Buriana	x	x	x	x	500	150	1 000
Kamenná - úsek mezi č.p. 5106 až 5119	x	x	x	x	x	x	1 000
Karolíny světlé - úsek mezi ul. Školní a č.p. 3623	5	20	40	40	500	150	1 000
Karolíny Světlé - zadní trakt ul. Palackého	x	x	x	x	500	150	1 000
Kochova - úsek mezi ul. Beethovenova a Meisnerova	5	navazuje střednědobé stání			500	150	1 000
Kochova - úsek mezi ul. Meisnerova a Spořická	x	x	x	x	500	150	1 000

Obrázek 85: Výřez platného ceníku za stání mot. vozidel na místních komunikacích města Chomutova, část 1



komunikace	0 - 30 minut	0 - 60 minut	započatá 2.hodina	každá další započatá hodina	Abonentní	Rezidentní	
					karta měsíční sazba	karta měsíční sazba	roční sazba
Křížikova	5	10	20	20	500	150	1 000
Legionářská	x	x	x	x	500	150	1 000
Libušina - vedle soudu	5	navazuje střednědobé stání			500	150	1 000
Maxima Gorkého	x	x	x	x	500	150	1 000
Meisnerova	5	10	20	20	500	150	1 000
mjr.Šulce	x	x	x	x	500	150	1 000
Na Bělidle	5	20	40	40	500	150	1 000
Na Příkopech - úsek přilehlý k č.p. 3697 až 901	5	10	20	30	500	150	1 000
nám. Dr. Beneše - úsek mezi ul. Pionýrů a Spořická	x	x	x	x	500	150	1 000
nám. Dr. Beneše - úsek mezi ul. Školní a Pionýrů	5	10	20	20	500	150	1 000
nám. T.G.Masaryka	5	navazuje střednědobé stání			500	150	1 000
Palackého - před č.p. 4258-61 (před galerii Pošta)	5	20	40	40	500	150	1 000
Palackého - vnitroblok od č.p. 3638 k č.p. 3643	x	x	x	x	x	250	2 000
Palackého - od č.p. 4058 k č.p. 254	5	20	40	40	500	150	1 000
Partyzánská	5	10	20	20	500	150	1 000
Pionýrů - úsek mezi nám. Dr. Beneše a ul. Kochova	x	x	x	x	500	150	1 000
Pionýrů - úsek mezi ul. Kochova na konec ulice (slepá č.)	x	x	x	x	500	150	1 000
Poděbradova	5	10	20	20	500	150	1 000
Prokopova	x	x	x	x	500	150	1 000
Přikopy	x	x	x	x	500	150	1 000
Purkyňova - úsek přilehlý k č.p. 1873 až 3912	x	x	x	x	500	150	1 000
Purkyňova - úsek přilehlý k č.p. 1626 (budova ZUŠ)	5	navazuje střednědobé stání					
Puškinova	5	10	20	20	500	150	1 000
Rokycanova	x	x	x	x	500	150	1 000
Selská	x	x	x	x	500	150	1 000
Sklepní	x	x	x	x	500	150	1 000
Smetanova	x	x	x	x	500	150	1 000
Školní - parkoviště před č.p. 3634-3637	x	x	x	x	500	150	1 000
Školní - úsek mezi ul. Vršovců a K. Světlé	x	x	x	x	500	150	1 000
Školní - úsek mezi nám. T.G. Masaryka a Beethovenova	x	x	x	x	500	150	1 000
Škroupova - v úseku mezi ul. Bezručova - Blatenská	5	20	40	40	500	150	1 000
Štefánikovo náměstí - od č.p. 1720 k č.p. 1657	5	20	40	40	500	150	1 000
Štefánikovo náměstí - od č.p. 1702 k č.p. 1532	x	x	x	x	500	150	1 000
Tyršova - parkoviště za městskou halou	5	navazuje střednědobé stání			500	150	1 000
Vikové-Kunětické	x	x	x	x	500	150	1 000
Vaničкова	x	x	x	x	500	150	1 000
Vodních staveb - parkoviště podél č.p. 5471	5	navazuje střednědobé stání					
Vršovců	5	20	40	40	500	150	1 000
Wolkerova - část parkoviště pod autobusovým nádr.	5	navazuje střednědobé stání			500	150	1 000
Palackého - zadní trakt za č.p. 4445-4505	5	20	40	40	500	150	1 000
Za Zborovskou	x	x	x	x	500	150	1 000
Zborovská - parkoviště před č.p. 4602 - budova MMCH	x	x	x	x	500	150	1 000
Zdeňka Štěpánka	x	x	x	x	500	150	1 000

Obrázek 86: Výřez platného ceníku za stání mot. vozidel na místních komunikacích města Chomutova, část 2

komunikace s dlouhodobým stáním	do 24 hodin
Přemyslova - parkoviště u hotelu U jezera	10
Přemyslova - parkoviště u restaurace Podkrušnohorského Zooparku	30
Parkoviště u Podkrušnohorského Zooparku - výjezd ze silnice I/13	30
komunikace se střednědobým stáním	za 12 hodin
Čechova	10
Hálkova - parkoviště za č.p. 5344	10
Hálkova	10
Kochova - úsek mezi ul. Beethovenova a Ing.Meisnera	10
Libušina - vedle soudu	10
Riegrova - park. Východní zahrady (za objektem SKKS)	20
Tyršova - parkoviště za městskou halou	10
Palackého - parkoviště před knihovnou	20
nám. T.G.Masaryka	10
Purkyňova - úsek přilehlý k č.p. 1626 - budova ZUŠ	10
Vodních staveb - parkoviště podél č.p. 5471	10
Wolkerova - část parkoviště pod autobusovým nádr.	20

Celoplošná karta (platí na komunikacích uvedených na kartě)	měsíční sazba	roční sazba
	1 000	10 000

vozidla provozovatelů taxislužeb	
komunikace	měsíční
Žižkovo náměstí - část parkoviště, vymezeného pro vozidla taxislužeb	600
Wolkerova - část parkoviště pod autobusovým nádražím, vymezeného pro vozidla taxislužeb	600
Nádražní - část vozovky před výpravní budovou ČD, vymezené pro vozidla taxislužeb	600

V ulici U Větrného mlýna č.p. 4605 je zajištěn nepřetržitý provoz, který umožňuje odstavení vozidla na předem dohodnutou dobu. Sazby pro jednotlivá vozidla jsou stanoveny v Kč takto :

vozidlo	odstavení na období		
	24 hodin	týdenní	měsíční
motocykl	12	80	250
přípojný vozík za motocykl	9	60	175
motocykl s přípojným vozíkem	20	135	400
osobní a dodávkový automobil	25	175	500
přípojný nákladní vozík za osobní a dodávkový automobil	12	80	250
přípojný vozík osobní, karavan za osobní, dodávkový a nákladní automobil	20	135	400

Od úhrady ceny jsou osvobozena parkovací místa označená dopravní značkou pro vozidla se speciálním označením O1 a O7

Obrázek 87: Výřez platného ceníku za stání mot. vozidel na místních komunikacích města Chomutova, část 3

Krátkodobé a střednědobé parkování je řešeno formou parkovacích automatů (PA). V území zón placeného stání je jich celkem instalováno 41, což je velmi nadstandardní počet ve vztahu k organizovanému území. Zčásti se jedná o samostatné lokality jako např. v historickém centru města, zčásti pak o smíšené lokality v rámci nabídky PA/R/A, které jsou více uplatněny v obytné zástavbě. Stanovené ceny lze hradit hotově, sms zprávou nebo prozvoněním. Následuje přehled PA a výřez jejich lokalizace na území historického centra města.



Seznam parkovacích automatů a jejich označení

Komunikace	Parkovací automat č.
Chelčického - parkoviště u č.p. 101	1
Revoluční - u bývalé pošty	2
Husovo náměstí	3
Revoluční - u rest. U dvou medvídků	4
Mánesova - parkoviště před městskou halou	5
Mánesova - parkoviště před sportovním domem	6
Jakoubka ze Stříbra	7
Mánesova - parkoviště u Městských lázní	8
28.října - platný i pro ul. Palackého (před Galerií Pošta)	9
Klostermannova	10
Wolkerova - parkoviště u Lidlu	11
Táboritská	12
náměstí 1.máje - vyznačená plocha u oválu	13
náměstí 1.máje - u kašny	14
Hálkova	15
Palackého - parkoviště před knihovnou	16
Riegrova - park. Východní zahrady (za objektem SKKS)	17
Palackého - parkoviště za optikem	18
Palackého - parkoviště u rest. Udličanka	19
Vršovců	20
28.října	21
Karolíny světlé - úsek mezi ul. Školní a č.p. 3623	22
Palackého - zadní trakt (podkova)	23
Na Příkopech - před 3. ZŠ	24
Poděbradova	25
nám.Dr.Beneše - úsek mezi ul. Školní a Pionýrů	26
Meisnerova - úsek mezi ul. Školní a Čechova	27
nám. T.G.Masaryka	28
Na Bělidle	29
Libušina - vedle soudu	30
Partyzánská	31
Heydukova	32
Tyršova - parkoviště za městskou halou	33
Žižkovo náměstí	34
Na Příkopech - u rest. Hradčany	35
Čechova	36
Kochova	37
Edisonova - park. místa naproti vrátnici nemocnice	38
Dr. Jánského - při vchodu na fotbalové hřiště	39
Dr. Jánského - úsek u garáží při ul. Spořická	40
U Městských mlýnů	41

Tabulka 49: Seznam park. automatů a jejich označení, Chomutov

Poznámka: Dle získaných informací je parkovacích automatů celkem 44 ks.

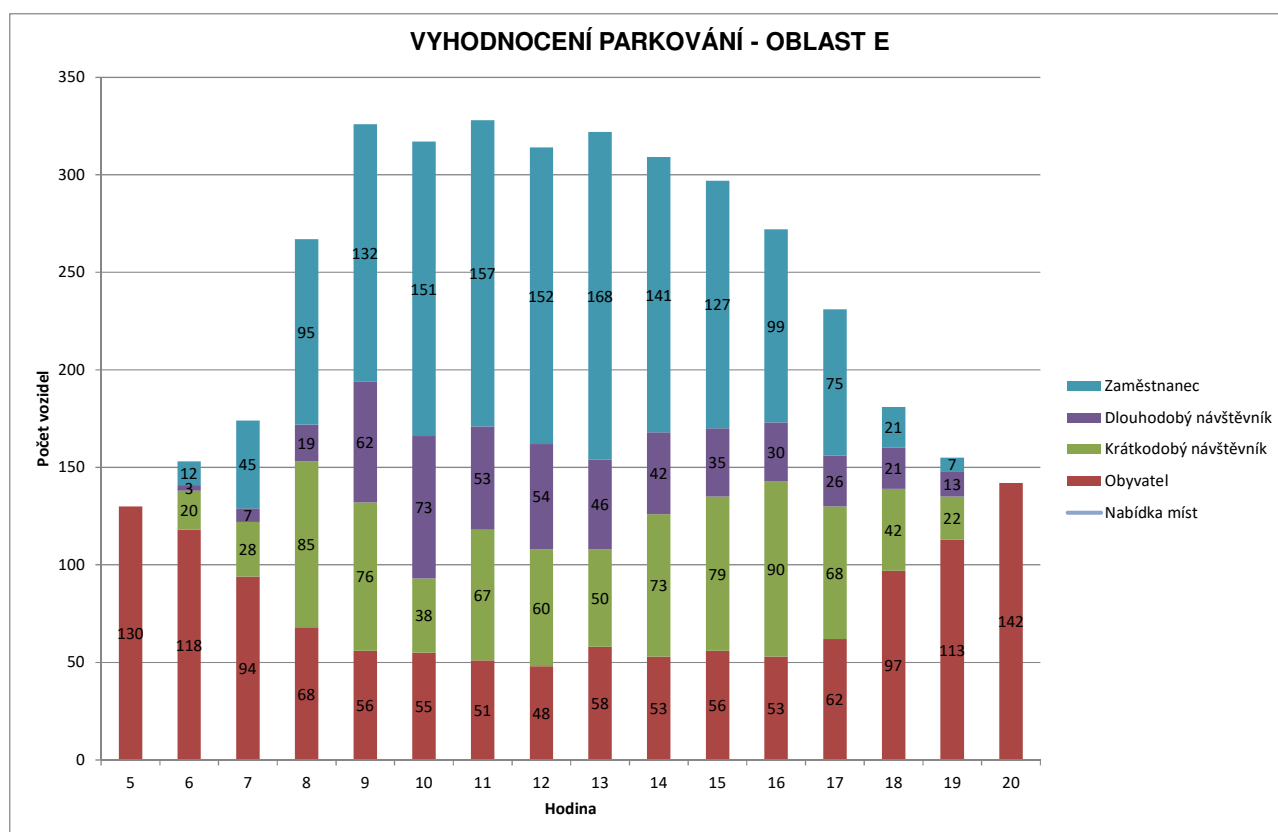


Obrázek 88: Výřez rozmístění PA na území historického centra města; Zdroj: GIS města Chomutov

Obecným problémem regulace dopravy v klidu u měst střední velikosti je celkový nedostatek odstavných a parkovacích stání. V důsledku takové dopravní situace dochází k umisťování vozidel do vzdálenějších oblastí nebo jsou výrazným způsobem porušována nastavená pravidla. Rizikem zčásti uplatněného kombinovaného řešení, jehož podstatou je maximální využití prostoru v rámci regulace dopravy v klidu, je pak míra a kvalita zastupitelnosti, která se negativně více projevuje u uživatelské skupiny obyvatel. Domníváme se, že výše popsaná situace odpovídá stavu ve městě Chomutov. Rozšiřování systému do vzdálenosti více než 500 m od historického centra města může být právě reakcí na neustále se přemisťující vozidla dlouhodobě parkujících osob, v našem případě zaměstnanců.

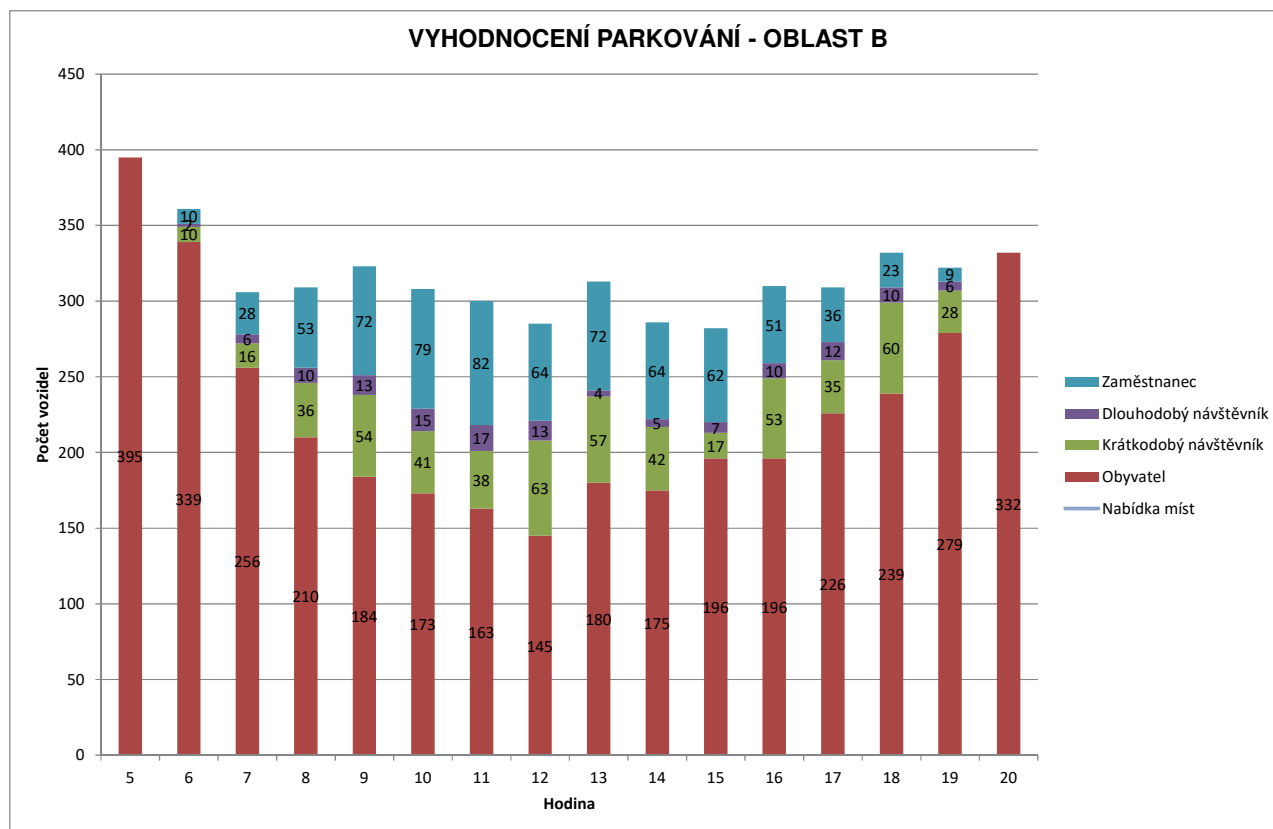
Na příkladu bilance sledované oblasti E, která reprezentuje téměř celou zónu historického centra města Chomutov, dokládáme potřebnost revize/revitalizace systému. Následující graf dokládá vyhodnocení poptávky na území oblasti E, v maximální hodině se jedná o 328 vozidel s následujícím rozdělením – 120 vozidel (cca 37%) krátkodobý a dlouhodobý návštěvník do 2 hodin parkování, 157 vozidel (cca 48%) zaměstnanců a 51 vozidel (cca 15%) obyvatelé, přičemž maximální poptávka rezidentů v 5 hodin ráno činí 130 vozidel.

Naproti tomu nabídka, která činí celkem přibližně 420 parkovacích stání, je zcela jednoznačně orientována na krátkodobé a střednědobé návštěvníky, kdy souhrnná nabídka zpoplatněná PA představuje zhruba 250 stání. Smíšená nabídka PA/R je tvořena zhruba 100 stáními a nabídka pro rezidenty představuje zhruba 70 stání. Z uvedeného vyplývá, že např. nabídka stání PA je nejméně 2x vyšší než zjištěná poptávka, avšak více problematické se jeví, že 157 vozidel uživatelské skupiny zaměstnanec využívá regulovanou nabídku k dlouhodobému parkování.



Graf 25: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin v oblasti E, historického centra města

Obdobným příkladem může být bilance oblasti B, což je území vymezené ulicemi Palackého, Školní, Spořická, Čechova, Meisnerova a Vršovců. V rozhodující míře se jedná o lokalitu bydlení, což dokládá zjištěná poptávka 395 vozidel obyvatel v 5 hodin ráno. Nicméně v regulované oblasti bylo zjištěno více než 80 vozidel uživatelské skupiny zaměstnanec. Rovněž je nutné zmínit, že smíšená nabídka R/PA v ulicích Karoliny Světlé, 28. října, náměstí E. Beneše, Meisnerova, Vršovců činí zhruba 210 stání, což je více než polovina maximálního počtu vozidel obyvatel v 5 hodin ráno.



Graf 26: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin v oblasti B

Celková nabídka v území zón placeného stání zahrnuje také soukromé parkovací plochy veřejné, nespádající do systému regulace, které jsou řešeny nájemním vztahem. Například se jedná o rozsáhlou zpoplatněnou parkovací plochu Billa v ulici Blatenská, nebezpečnou plochu nezpoptatněných stání rovněž v ulici Blatenská, zpoplatněná stání v rámci Obchodního centra v ulici Mánesova nebo parkovací plocha Žižkovo náměstí. S výjimkou nezpoptatněné parkovací plochy v ulici Blatenská všechny tyto aktivity spíše upřednostňují krátkodobé parkování.

Další skupinu tvoří soukromé parkovací plochy/objekty neveřejné, které přednostně zabezpečují parkování zaměstnanců korporací a dalších institucí, jako příklad uvádíme parkoviště Blatenská.

NEZPOPLATNĚNÁ PARKOVACÍ STÁNÍ

Nabídka představuje nezpoptatněná stání na komunikacích a plochách na okraji území zón placeného stání, systémově by se mělo jednat o městská záchytná parkoviště řešící zejména dlouhodobé parkování zaměstnanců, v omezeném rozsahu i obyvatel, v regulovaném území. Obecně jsou záchytná parkoviště nezbytnou součástí organizování dopravy v klidu, s pomocí kterých lze efektivněji usměrňovat mobilitu v rámci centra města. Záchytná parkoviště by měla doplnit a zkompletovat systém placeného stání na území centra města Chomutov (nabídka střednědobého parkování problém neřeší).

Mezi záchytná parkoviště můžeme zařadit např. parkoviště Wolkerova nebo nebezpečnou plochu v ulici Blatenská. Předpokládáme, že do této nabídky lze zatím částečně zahrnout i parkoviště Kaufland na ulici Mostecká nebo parkoviště Lidl na ulici Wolkerova. Odhadujeme, že souhrnná kapacita, bez uvedených nákupních center, dosahuje zhruba 120 stání, přičemž průzkumem byla zjištěna poptávka uživatelské skupiny zaměstnanec 673 vozidel.

SHRNUTÍ

Ze základní analýzy poptávky a hodnocení stavu nabídky lze konstatovat, že celková zjištěná maximální poptávka 1665 vozidel je uspokojena s tím, že v lokalitách s vícepodlažní bytovou zástavbou jako např. ulice Karoliny Světlé nebo Zdeňka Štěpánka dochází k odstavování vozidel v rozporu s legislativou. Nabídka u uživatelské skupiny krátkodobý návštěvník do 1 hodiny parkování výrazně převyšuje poptávku 191 vozidel, společně se skupinou dlouhodobý návštěvník do 2 hodin parkování pak dohromady představují poptávku 356



vozidel. Pouze odhad nabídky v oblastech B a E představuje 250 stání PA a 310 stání v rámci kombinovaného parkování PA/R/A.

Naproti tomu pro skupinu zaměstnanec v objemu 669 vozidel je k dispozici odhadem 120 míst na 2 nezaplatněných parkovištích. Další vozidla mohou být řešena v rámci abonentního parkování, předpokládáme, že část těchto vozidel nerespektuje nastavená pravidla regulace.

Rezidentní parkování v předmětném území je převážně řešeno formou smíšené nabídky PA/R, což nemusí být dostatečná nabídka k uspokojení maximální poptávky v objemu 1538 vozidel uživatelské skupiny obyvatel v rámci všech sledovaných oblastí. Samozřejmě, že v rámci zastupitelnosti dochází k částečnému uvolnění parkovacího prostoru, nicméně díky krátkodobým návštěvníkům PA a „neregulérním“ zaměstnancům dochází k omezování a snižování kvality u této uživatelské skupiny. Počet vydaných rezidentních v roce 2017 zhruba 2,1 tisíc ks signalizuje funkčnost systému, upozorňujeme však, že celé organizované území představuje kolem 10 tisíc obyvatel a tomu podle automobilizace odpovídá přibližně 5 tisíc osobních vozidel.

Systém zón placeného stání lze považovat za funkční, je postaven na podpoře rezidentního parkování, což odpovídá poptávce v území. Nicméně prolínání prakticky všech uživatelských skupin, přičemž jedna z nich není systémem řešena, výrazná orientace na krátkodobé a střednědobé parkování, poměrně složité podmínky v rámci smíšených lokalit parkování, téměř neřešená uživatelská skupina zaměstnanec a celkový bilanční deficit jsou nedostatky, které doporučujeme řešit. V rámci revize/revitalizace a rozvoje systému doporučujeme zvažovat jeho zjednodušení rozšířením ochrany bydlicích ve smíšených lokalitách placeného stání, doplnění nabídky pro uživatelskou skupinu zaměstnanec v okrajových lokalitách zájmového území, zapojením soukromé nabídky a orientaci na větší koncentraci nabídky oproti její fragmentaci s doplněním naváděcího systému.

5.1.2 Lokality s vícepodlažní obytnou zástavbou, Chomutov

Poznámka: Kapitola bude doplněna.

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.

Přehled sledovaných lokalit s vícepodlažní bytovou zástavbou na území města Chomutov:



Obrázek 89: Analyzované obytné oblasti odstavování vozidel na území města Chomutov



Obrázek 90: Analyzované obytné oblasti odstavování vozidel na území města a Jirkov



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

- záchytné parkoviště nezaplatněné
- parkovací plochy, nezaplatněné
- parkovací zálivy a parkování na komunikaci
- parkovací objekty a garáže.

5.1.3 SWOT analýza, Chomutov

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Existující komplexní systém regulace dopravy v klidu v rámci vymezeného území zón placeného stání s důrazem na rezidentní parkování.	W1: Komplikované/složité řešení parkování rezidentů v zónách placeného stání, zejména ve smíšených lokalitách.
S2: Dostatečný počet parkovacích míst ve veřejném a soukromém prostoru pro krátkodobé parkování v rámci regulovaného území.	W2: Nedostatečná nabídka záchytných parkovišť pro řešení dlouhodobého parkování skupin zaměstnanec a dlouhodobý návštěvník.
S3: Vysoký počet vyznačených odstavných stání v oblastech vícepodlažní zástavby.	W3: Nedostatečné zklidnění historického centra města, především náměstí 1. máje a okolí
	W4: Nedostatek nabídky a nedovolené odstavování vozidel na komunikacích ve vícepodlažní zástavbě.
	W5: Absence dalšího rozvoje systému organizování dopravy v klidu, včetně naváděcího systému.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Rozvoj systémového řešení dopravy v klidu, doplnění záchytných parkovišť, včetně naváděcího systému.	T1: Růst automobilizace s negativním dopadem na zvyšující se nároky na řešení dopravy v klidu, včetně dopadu na ŽP.
O2: Revitalizace rezidentního parkování v rámci území zón placeného stání.	T2: Odstavování vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou, rizika v dostupnosti území.
O3: Doplnění nabídky v obytných oblastech, zajištění dostupnosti a územní regulace.	T3: Náklady spojené s provozováním a rozvojem systému organizování dopravy v klidu.
O4: Rozvoj systému Car Sharing, sdílení vozidel.	T4: Neochota uživatelů připustit, že parkování je služba, která může být regulována a zpoplatněna.

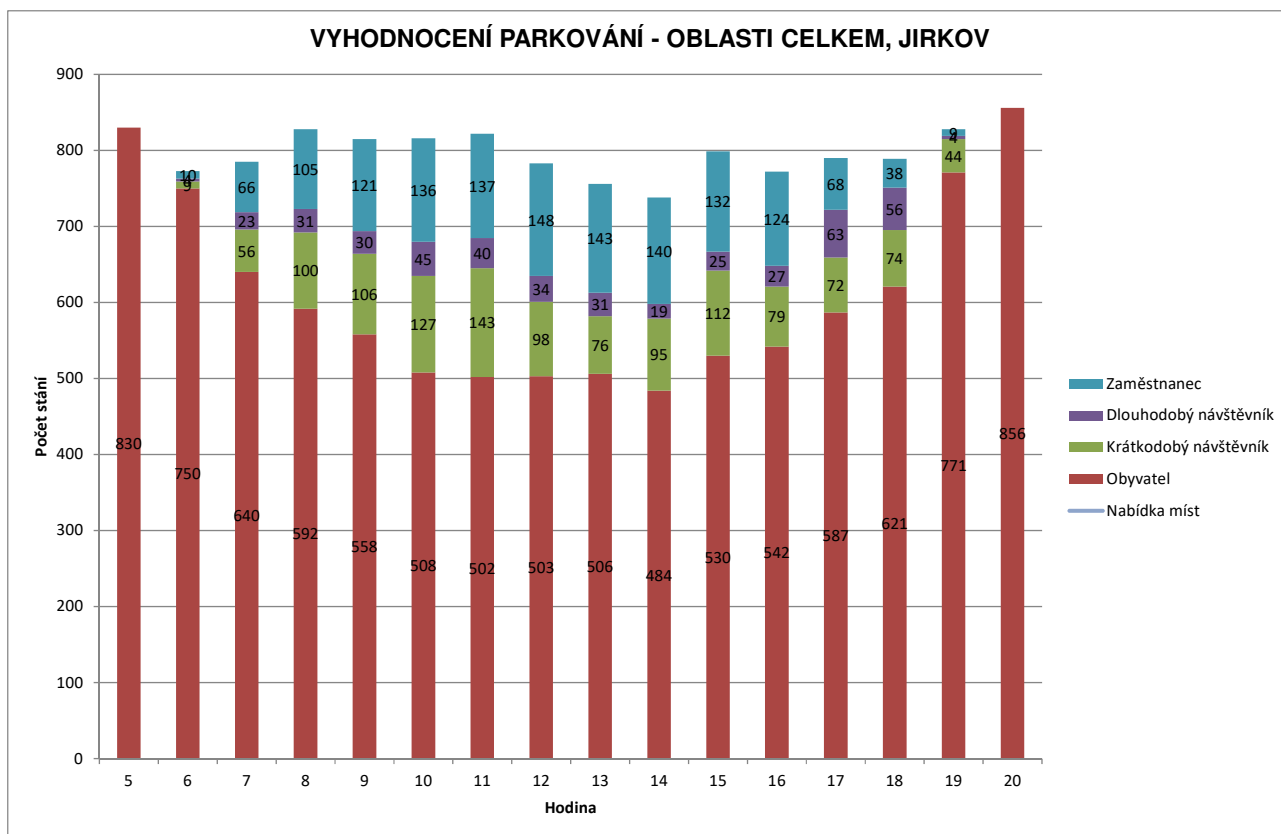
5.2 MĚSTO JIRKOV

5.2.1 Oblast centra města a navazující území

Pro potřeby zjištění stavu a rozložení poptávky byl v oblasti centra města Jirkov a navazujícím území proveden celodenní průzkum parkování a odstavování vozidel. Podrobněji o výsledcích v kapitole 3.5.2.



Obrázek 91: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a navazujícím území města Jirkov



Graf 27: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem, město Jirkov

Město Jirkov, sledované oblasti, maximální hodina 11:00 hod.

Výchozí poptávka současného stavu (komunikace, plochy; zdroj: databáze, průzkumy)

Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Celkem max.
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.		
H	130	93	16	53	211	292	373
I	277	0	12	42	433	331	487
J	95	50	12	42	186	199	290
Celkem	502	143	40	137	830	822	1150

Poznámka: hodnoty ve sloupci "Obyvatel max." představují zjištěnou poptávku v 5h ráno

Tabulka 50: Poptávka parkování podle uživatelských skupin, maximální obsazení v 11 hodin

Parkování a odstavování vozidel v centru města a navazujícím území je organizováno a regulováno na základě Nařízení města Jirkova č. 4/2013, které vymezuje zpoplatněná území a další nezbytné organizační a provozní podmínky a dále Provozním řádem společnosti ONZA a.s., která na základě mandátní smlouvy spravuje a provádí údržbu parkovacích míst.

Nařízení města Jirkova

č. 4/2013

kterým se vymezují oblasti města, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy k stání silničních motorových vozidel

Článek 2

Vymezení místních komunikací

2.1 Vymezenými místními komunikacemi jsou pro účely tohoto nařízení následující komunikace nebo jejich části ve městě Jirkově:

- a) *parkoviště v ul. Alešova* (za objektem čp. 1560)
- b) *parkoviště v ul. Kostelní – podél kostela Sv. Jiljí*
- c) *ul. Alešova*
- d) *ul. Smetanovy sady*
- e) *ul. Generála Svobody*
- f) *ul. Na Borku*
- g) *ul. Krušnohorská, ul. K. Marxe a ul. Krátká*
- h) *ul. Červenohrádecká před čp. 1543 - 1545*
- i) *ul. SNP a Mládežnická*
- j) *ul. Pionýrů*
- k) *ul. U Stadionu*
- l) *ul. B. Pacholík*
- m) *ul. K. Marxe před objektem firmy E.B.J.-produkt s.r.o.*
- n) *ul. Pod Přivaděčem*
- o) *ul. Jezerská*
- p) *ul. Hornická*
- q) *ul. Tkalcovská*
- r) *ul. Červenohrádecká 2 – naproti Penzionu MěÚSS*
- s) *ul. Studentská 1253, 1254, 125*
- t) *ul. U Sauny*
- u) *ul. K. H. Máchy*
- v) *ul. 5. května*
- w) *ul. K. Marxe – parkoviště pod objektem firmy E.B.J.-produkt s.r.o.*

Obrázek 92: Výřez nařízení - Komunikace vymezené pro užití za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, Jirkov
/zdroj: město Jirkov

Následuje výtah z Provozního řádu a Zásady pro povolování vyhrazených parkovacích míst. Z dostupných informací (ceník nebyl dohledán) předpokládáme, že cena parkovací karty činí pro obyvatele 3500,- Kč ročně, pro firmu 4500,- Kč ročně.



Provozní řád

PROVOZNÍ ŘÁD PARKOVACÍCH MÍST VE SPRÁVĚ ONZA a.s.

Parkovacím řádem se musí řídit každý uživatel placeného parkovacího místa, již ve výše uvedených lokalitách, zabezpečeného sloupky, sklopnými zábranami i v zastřešeném areálu patrových garáží

1. ONZA a.s. je správcem těchto parkovacích míst. Je oprávněná pronajímat placená parkovací místa občanům.
2. Nájemní částka pro každé parkovací místo je určena platným ceníkem ONZA a.s.
3. Placená parkovací místa jsou určena pro osoby, které mají v uvedené lokalitě trvalé bydliště. Pouze v případě volných parkovacích kapacit je možno pronajmout parkovací místo osobě, která zde trvale nebydlí.
4. Pro každou bytovou jednotku v dané ulici může být přiděleno max. 1 parkovací místo.
5. Jestliže je kapacita placených stání na parkovišti naplněna a hlásí se další zájemci o nájem parkovacích míst, dostaví se tito osobně na ONZA a.s. a bude s nimi proveden záznam o rezervaci parkovacích míst v požadované lokalitě vč. kontaktu na zájemce. Při uvolnění parkovacího místa v této lokalitě bude toto místo nabízeno postupně zájemcům dle pořadníku. Při odmítnutí prvním zájemcem bude osloven druhý, atd....
6. Pokud se nájemník parkovacího místa odstěhuje, jeho povinností je oznámit toto na ONZA a.s.. **Nájemník nemá právo převádět své parkovací místo na nového bytového nájemníka!!!** V případě úmrtí nájemníka parkovacího místa, je možno převést parkovací místo na manželku/manžela (družku/druha), kteří s ním žili ve společné domácnosti.

Obrázek 93: Výřez provozního řádu parkovacích míst v Jirkové /zdroj: ONZA

ZÁSADY

povolování vyhrazených parkovacích míst

- 1) Oprávněnými žadateli o vyhrazení parkovacího místa jsou pouze držitelé průkazu ZTP/P, jejichž zdravotní stav odpovídá postižením uvedeným v příloze č. 2, odst. 3, písm. a), b), c), d), e), f) a odst. 4 vyhlášky č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon České národní rady o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, či jejich zákonní zástupci.
V rámci odst. 3 se jedná o tyto případy postižení:
 - a) anatomická ztráta dolní končetiny vysoko ve stehně s anatomicky nepříznivým pahýlem nebo v kyčli,
 - b) anatomická ztráta obou končetin v bércích a výše nebo ztráta podstatných částí horní a dolní končetiny v úrovni pažní a stehenní kosti nebo obou horních končetin v úrovni paže,
 - c) funkční ztráta jedné dolní a jedné horní končetiny (například hemiplegie nebo těžká hemiparéza) nebo obou dolních končetin (například paraplegie nebo těžká paraparéza, těžká destrukce kolenních a kyčelních kloubů),
 - d) těžká porucha pohyblivosti na základě závažného postižení několika funkčních celků pohybového ústrojí s odkázaností na vozík pro invalidy; funkčním celkem se přitom rozumí trup, páteř, pánev, končetina,
 - e) disproporční poruchy růstu provázené závažnými deformitami končetin a hrudníku, pokud tělesná výška po ukončení růstu nepřesahuje 120 cm,
 - f) dlouhodobé multiorgánové selhání dvou a více orgánů, pokud podstatně omezuje pohybové nebo orientační schopnosti.
- 2) Jiným osobám než uvedeným v odst. 1) nebude vyhrazení parkovacího místa povoleno.
- 3) Náklady spojené s vytvořením parkovacího místa a následnou obnovu a údržbu svislého a vodorovného dopravního značení bude hradit v plné výši žadatel. Vodorovné a svislé dopravní značení zabuduje, v souladu se stanovením dopravního značení vydaným Magistrátem Města Chomutova, odpovědná firma podnikající v oblasti dopravního značení.
- 4) Rozhodnutí o povolení vyhrazeného parkovacího místa bude vydáno na dobu určitou – na 3 roky.
- 5) Minimálně měsíc před uplynutím doby platnosti rozhodnutí žádá občan, v případě trvání zájmu o parkovací místo, o prodloužení platnosti rozhodnutí. Rozhodnutí bude prodlouženo na dobu 3 let.
- 6) Držitelům průkazu ZTP bude, pokud o to požádají, firmou ONZA a.s. Jirkov přednostně zajištěno parkovací místo v rámci parkovacích zón na parkovišti v blízkosti jejich bydliště, bude-li v dané lokalitě volná kapacita pro vyznačení placených parkovacích míst. Cena za pronájem parkovacího místa bude stanovena dle platného ceníku ONZA a.s.

Ostatní podmínky pro vydání rozhodnutí o vyhrazení parkovacího místa pro invalidního občana (kladné stanovisko Rady města Jirkova, Policie ČR DI Chomutov a stanovení dopravního značení odborem dopravních a správních činností Magistrátu města Chomutova) zůstávají neměnné.

V Jirkově dne 1.6.2012

Obrázek 94: Výřez zásad o povolování vyhrazených parkovacích míst ve městě Jirkov /zdroj: ONZA

V řešené oblasti centra města a navazujícím území (oblasti H, I a J) jsou zpoplatněny následující plochy a komunikace, což odpovídá struktuře nabídky:

- parkoviště v ulici Alešova – PA; centrum
- parkoviště v ulici Kostelní – PA; centrum
- ulice Kostelní – parkovací kotouček; centrum
- ulice Alešova – R/parkovací kotouček; centrum
- ulice Chomutovská, ke Kostelní – R; centrum
- ulice Smetanovy sady – rezidentní stání (R)
- ulice Červenohrádecká – R

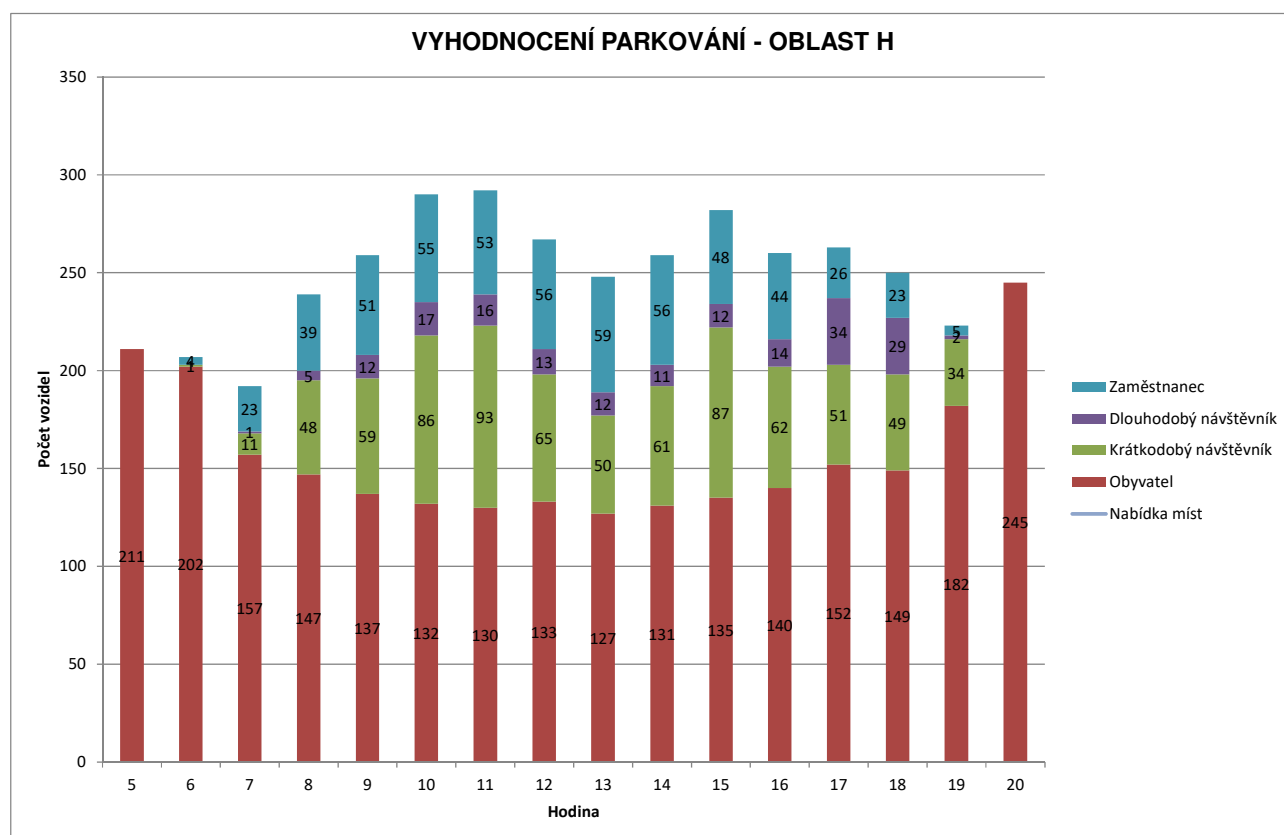


- ulice U Stadionu – R
- ulice Jezerská – R
- ulice Tkalcovská – R
- ulice U Sauny – R
- ulice 5. května – R.

Již z doložené skladby nabídky, resp. uvedeného přehledu zpoplatněných lokalit, je patrné, že převážná část regulace je situována do obytné zástavby, sousedící s centrem města. Tuto nabídku lze charakterizovat jako rezidentní parkování s identifikací pomocí parkovací karty. Nestandardní je jejich převládající zabezpečení formou sklopných zábran, které se využívají především pro vyhrazená stání firem ve smíšených oblastech.

Ve sledované území, přestože se jedná o centrum města se všemi jeho aktivitami a funkcemi, jednoznačně převládá uživatelská skupina obyvatel a z dříve doloženého grafu je to evidentní. Vychází to s urbanistické struktury tohoto území, kdy na poměrně skromné centrum bezprostředně navazuje vícepodlažní bytová zástavba. Faktickou dopravní situaci v centru města spíše vyjadřuje samostatná oblast H, přestože je výrazně poznamenána nákupním centrem Tesco v ulici Smetanovy sady.

OBLAST H



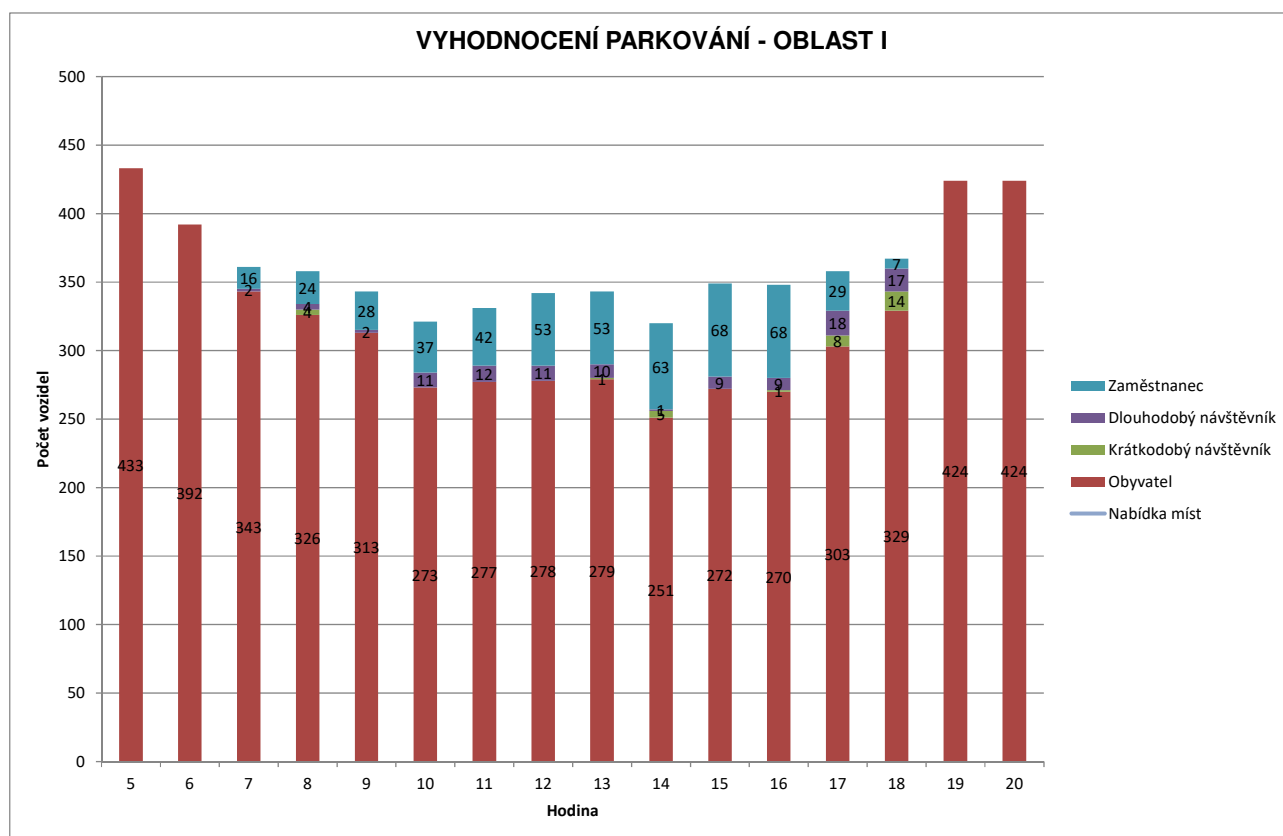
Graf 28: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, oblast H, město Jirkov

Prakticky všechny uživatelské skupiny, s výjimkou obyvatel, jsou dostatečně řešeny stávající nabídkou. Pro uživatelské skupiny krátkodobý a dlouhodobý návštěvník je k dispozici nabídka zpoplatněných parkovišť s PA v ulicích Alešova a Kostelní s počtem 46 stání a nabídka časově omezeného bezplatného parkování v ulicích Alešova a Kostelní s počtem 17 stání, celkem tedy 63 stání. Pro uživatelskou skupinu zaměstnanec, která by měla být „vykázána“ za hranice centra města, je k dispozici bezplatné parkoviště v ulici Smetanovy sady v objemu 72 vyznačených parkovacích stání a další místa v ulicích centra města, jako např. ulice Chomutovská, Husova, Mlýnská a další. Naproti tomu pro obyvatele, jejichž poptávka byla zjištěna v počtu 211 vozidel, je v předmětném území k dispozici pouze rezidentní parkování v ulici Alešova v počtu 21 stání, dále je odstavení vozidla možné na nezpoptatněných komunikacích v centru města společně se zaměstnanci nebo na zpoplatněných místech mimo dobu zpoplatnění, která je 7-19 hodin. Další nabídka je již mimo území centra města, již zmíněné bezplatné parkoviště v ulici Smetanovy sady a parkoviště Tesco. Pro informaci, v řešeném území centra města bylo evidováno kolem 460 obyvatel, při zjištěném stupni automobilizace se

může jedit o poptávku zhruba 230 osobních vozidel, což zhruba odpovídá průzkumu. V rámci této oblasti považujeme za nedostatek neexistenci parkovacích stání v lokalitě přestupního uzlu Jirkov AN.

OBLAST I

Sledovaná oblast I, v těsném sousedství s centrem města, představuje standardní území bydlení s vícepodlažními bytovými domy. Potvrzuje to také zjištění poptávky 433 vozidel uživatelské skupiny obyvatel. Uplatněné řešení formou zpoplatněných ulic, resp. rezidentní zóny, je tedy zcela namístě. Za komplikaci lze považovat již zmíněné zabezpečení těchto stání sklopnými zábranami, protože za této situace není možná jakákoli zastupitelnost a tedy i zefektivnění systému. Uživatelská skupina zaměstnanec, s maximální poptávkou 68 vozidel, využívá bezplatné parkování v ulici Chomutovská, kde existuje nabídka 63 vyznačených stání a podélné parkování v ulici Alešova s počtem 15 parkovacích stání. Doporučujeme uvedenou nabídku v ulici Alešova, snad i část nabídky v ulici Chomutovská zařadit do rezidentní oblasti.

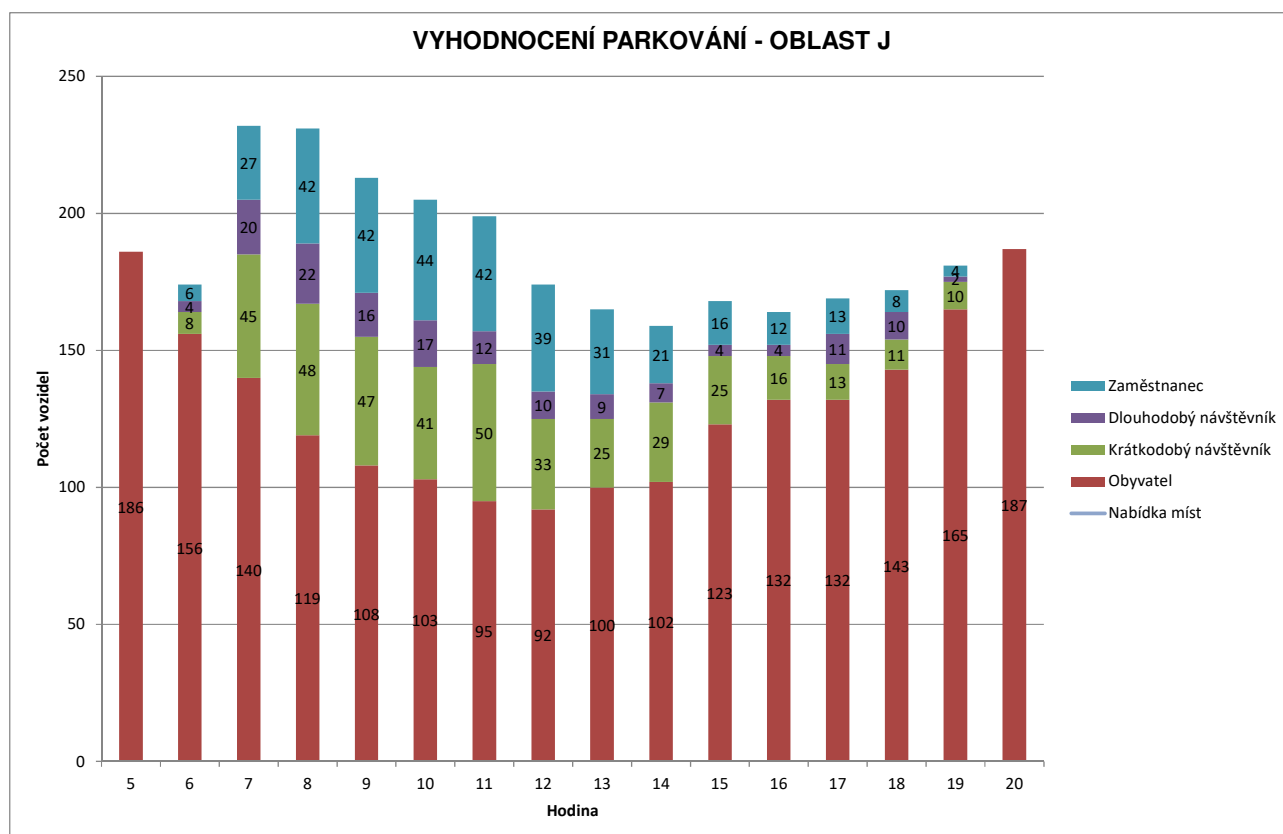


Graf 29: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, oblast I, město Jirkov



OBLAST J

Území oblasti J je možné zčásti charakterizovat jako smíšené, opět sice převažuje poptávka uživatelské skupiny obyvatel se 186 vozidly, ale je zde znát vliv dalších aktivit v území jako jsou Poliklinika Jirkov nebo nákupní centrum Penny Market. Souhrn uživatelských skupin zaměstnanec, krátkodobý a dlouhodobý návštěvník představuje poptávku v 8 hodin ráno 112 vozidel, ve 14 hodin 57 vozidel a v 15 hodin jen 45 vozidel. Na základě uvedeného odvozujeme, že více než ½ poptávky může být generována právě zdravotnickými službami. A protože nabídka v ulici Červenohrádecká činí kolem 40 stání, je pravděpodobné stání vozidel na komunikacích, např. v ulicích Dvořákova nebo Koněvova. Rovněž je využívána soukromá parkovací kapacita nákupního centra Penny Market. Uživatelská skupina obyvatel s poptávkou 186 vozidel má k dispozici rezidentní parkování v ulici Smetanovy sady s počtem 35 stání a nezaplatněné parkovací plochy na ulici Dvořákova (29 stání) a ulici Smetanovy sady (72 stání). Také u této uživatelské skupiny se dá předpokládat mírný nedostatek, který může být řešen soukromou nabídkou nákupního centra Tesco.



Graf 30: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, oblast J, město Jirkov

SHRNUTÍ

Ze základní analýzy poptávky a hodnocení stavu nabídky lze konstatovat, že celková zjištěná maximální poptávka 822 vozidel je uspokojena s tím, že v některých lokalitách s vícepodlažní bytovou zástavbou jako např. ulice Tkalcovská nebo U Sauny dochází k odstavování vozidel v rozporu s legislativou nebo je omezeně využívána soukromá nabídka. Uživatelské skupiny krátkodobý návštěvník do 1 hodiny parkování, resp. dlouhodobý návštěvník do 2 hodin parkování a zaměstnanec s úhrnnou poptávkou 320 vozidel jsou rámcově dostatečně řešeny zpoplatněnými parkováními plochami a bezplatnou nabídkou na komunikacích a plochách. Celkovou nabídku odhadujeme na 520 parkovacích stání, z toho kolem 240 stání přináleží nákupním centrům Tesco a Penny Market. Do nabídky přitom není ještě započtena kapacita bezplatného stání na komunikacích v centru města. Lokálním problémem se jeví prostor Polikliniky Jirkov.

Uživatelská skupiny obyvatel s poptávkou 520 vozidel, maximálně pak 830 vozidel je převážně řešena formou rezidentního parkování, dále bezplatným parkováním na komunikacích a plochách, včetně ploch soukromých. Celkově považujeme nabídku pro tuto skupinu za nedostatečnou a to jak z hlediska celkového objemu, již zmíněné nedostatky v jednotlivých oblastech, tak i z pohledu míry ochrany obyvatel řešeného území.

V rámci revize a rozvoje systému organizování dopravy v klidu doporučujeme zvážit doplnění nabídky a rozšíření rezidentních lokalit a faktické zapojení soukromé nabídky do řešení dopravy v klidu. Doporučujeme také zahájit diskusi nad systémem zabezpečených rezidentních vyhrazených stání, včetně časové a cenové úpravy.

5.2.2 Lokality s vícepodlažní obytnou zástavbou, Jirkov

Poznámka: kapitola bude dopracována.

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.

Přehled sledovaných lokalit s vícepodlažní bytovou zástavbou na území města Jirkov:



Obrázek 95: Analyzované obytné oblasti odstavování vozidel na území města Jirkov

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

- záchytné parkoviště nezaplatněné
- parkovací plochy, nezaplatněné
- parkovací zálivy a parkování na komunikaci
- vyhrazená parkovací místa.



5.2.3 SWOT analýza, Jirkov

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Systém zpoplatněných ploch a komunikací na území centra města s jeho okolí s důrazem na rezidentní parkování.	W1: Absence obnovy a rozvoje systému organizování dopravy v klidu.
S2: Dostatečný počet parkovacích míst ve veřejném a soukromém prostoru pro krátkodobé a dlouhodobé parkování.	W2: Nedostatečná nabídka rezidentního stání na okrajích obytné zástavby, absence dalších rezidentních lokalit.
S3: Existence nezaplatněného parkování na okraji centra města, možnost zapojení soukromé nabídky.	W3: Nedostatečná ochrana rezidentního parkování v centru města, absence parkovacích stání v návaznosti na přestupní uzel Jirkov AN.
S4: Vysoký počet vyznačených odstavných stání v oblastech vícepodlažní zástavby, rezidentní forma ochrany.	W4: Odstavování vozidel na komunikacích ve vícepodlažní zástavbě v rozporu s legislativou.
	W5: Způsob řešení zabezpečených vyhrazených rezidentních stání, neefektivnost systému.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Obnova a rozvoj systémového řešení dopravy v klidu, přerozdělení a zefektivnění nabídky.	T1: Růst automobilizace s negativním dopadem na zvyšující se nároky na řešení dopravy v klidu, včetně dopadu na ŽP.
O2: Revize rezidentního parkování, včetně řešení vyhrazených stání.	T2: Odstavování vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou, rizika v dostupnosti území.
O3: Doplnění nabídky v obytných oblastech, územní regulace a zajištění dostupnosti.	T3: Náklady spojené s provozováním a rozvojem systému organizování dopravy v klidu.
O4: Podpora systému Car Sharing, sdílení vozidel.	T4: Nepochota uživatelů připustit, že parkování je služba, která může být regulována a zpoplatněna.

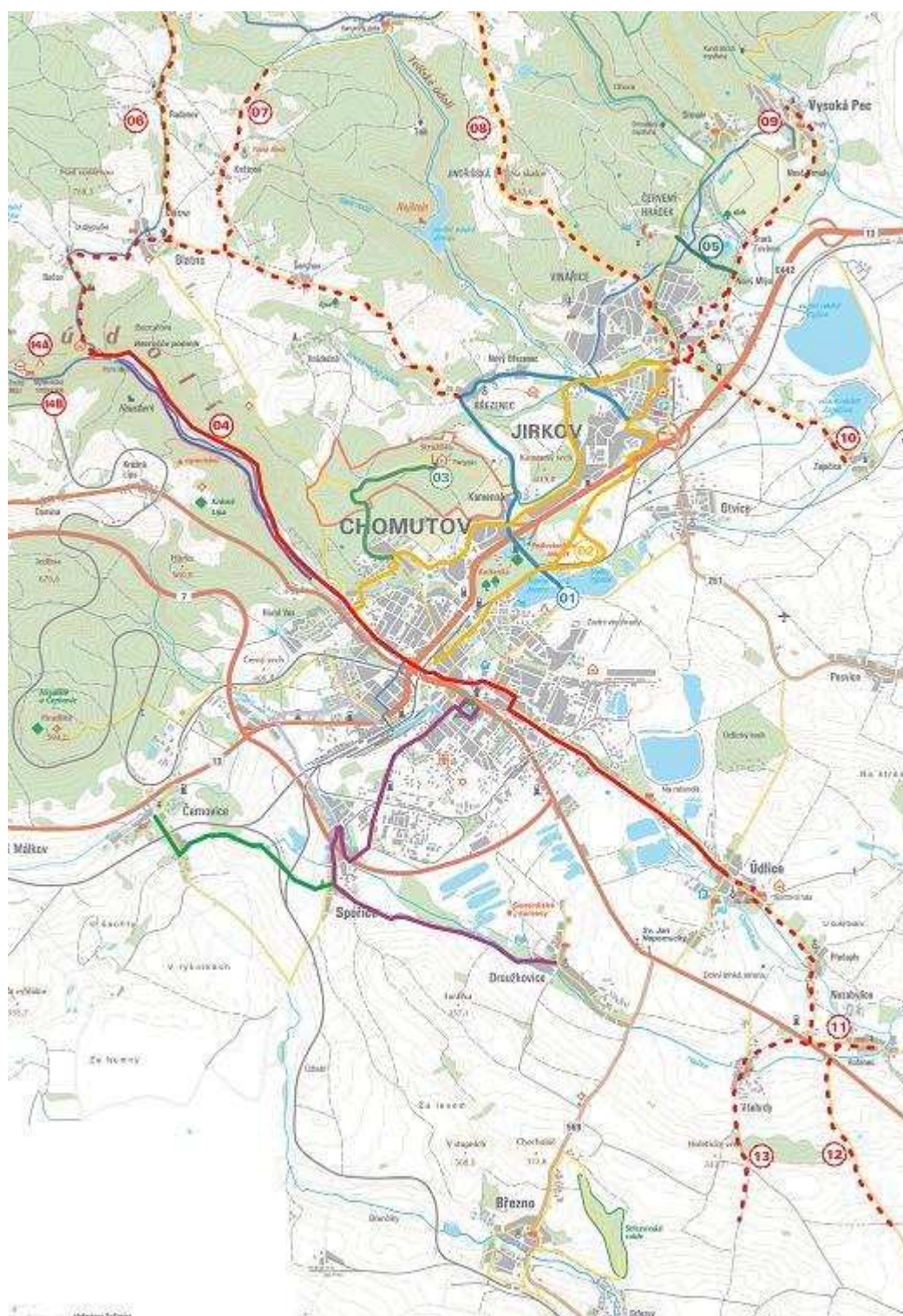
6. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Města Chomutov a Jirkov mají rámcovou představu o rozvoji cyklistické dopravy na území měst. Hlavní cyklistické trasy, které navazují na významné trasy v okolí, jsou znázorněny na níže doloženém obrázku. Z něj je zřejmý zájem a podpora obou měst o rozvoj cyklistické infrastruktury na jejich území, včetně společných propojovacích tras mezi nimi. Níže doložený přehled stávajících cyklistických tras uvedené potvrzuje.

Proto podstatou řešení cyklistické dopravy je revize a doplnění této kostry sítí základních cyklistických tras pro denní využívání, které budou propojovat rozhodující zdroje a cíle cest v celém řešeném území. Rozhodujícími zdroji jsou oblasti bydlení, do rozhodujících cílů cest jsou zařazeny objekty školství, kultury, obchodu, služeb, dopravy, veřejné správy, rozhodující zaměstnavatelé a další důležité cíle.

Znamená to definovat/doplnit základní síť a tuto podrobit analýze stavu infrastruktury a bezpečnostních rizik na těchto vybraných trasách. Mezi rozhodující rizika lze zařadit např. absence infrastruktury, intenzity dopravy, kolize s pěší dopravou a křížení komunikací základního komunikačního systému.

Vzhledem k tomu, že podstata řešení spočívá v harmonizaci s řešením automobilové a pěší dopravy, předpokládáme, že rozhodující díl prací bude součástí návrhové části dokumentu. Jedná se o přehlednější a srozumitelnější přístup, který umožní lépe koordinovat navrhovaná opatření. Analytická část se proto přednostně soustředila na sběr podkladů a informací o cyklistické dopravě a nehodovosti cyklistů.



Obrázek 96: Mapa cyklistických tras, včetně záměrů na území měst Chomutov a Jirkov /zdroj: město Chomutov

6.1 POPIS NABÍDKY, STAV INFRASTRUKTURY

Cyklistická doprava vykazuje dle průzkumu dopravního chování obyvatel podíl 6,7% na dělbě přepravní práce, stává se tak významnou součástí mobility osob. Uvedený průzkum dále potvrdil spokojenost s nabídkou cyklistických i ochotu uvažovat o změně dopravního chování za předpokladu zlepšení podmínek pro denní provozování, předně se jedná o ucelenost sítě a bezpečnost cyklistické infrastruktury. Vzhledem k uvedenému, zřejmým obecným přínosům cyklistické dopravy a přístupu obou měst, předpokládáme její další podporu a rozvoj.

Základní kostru cyklistické dopravy v řešeném prostoru, především s turistickým charakterem, tvoří následující cyklistické trasy:

- trasa 3034: Chomutov-Údlice-Velemyšleves-Postoloprty
- trasa 3077: Chomutov-Březeneč-Blatno-Kalek
- trasa 3078: Chomutov-První mlýn-Třetí mlýn-Načetín
- trasa 3080A: Chomutov-Spořice
- trasa 3114: Chomutov-Otvice-Zaječice, dále
- významné cyklistické trasy spojující města Chomutov a Jirkov
- významné cyklistické trasy a úseky na území města Chomutov
- významné cyklistické trasy a úseky na území města Jirkov.

PŘEHLED A POPIS HLAVNÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS V ÚZEMÍ:

Trasa 3034; Chomutov-Údlice-Velemyšleves-Postoloprty

Cyklistická trasa je vedena od sídliště Za Zborovskou podél Chomutovky jako společná stezka pro chodce a cyklisty, kolem nákupního centra Billa a obchodního centra Chomutovka jako společná nebo dělená stezka pro chodce a cyklisty, včetně úseku kde cyklista vede kolo s napojením do ulice Mánesova a pokračováním v ulicích Na Příkopech, Puškinova, Vinohradská, Dukelská ve směru na obec Údlice. Prakticky až k zahrádkářské osadě v Úlicích je trasa vedena v komunikaci bez opatření, dále po zpevněné komunikaci v přidruženém dopravním prostoru bez příslušného DZ.

Trasa 3077; Chomutov-Březeneč-Blatno-Kalek

Cyklistická trasa je vedena od sídliště Za Zborovskou směrem k ulici Bezručova, přes Štefánikovo náměstí, ulici Čelakovského, po viaduktu nadchází ulici Stromovka a železniční trať k jižnímu vstupu do areálu Podkrušnohorský zoopark. Popsaný úsek trasy je řešen jako společná stezka pro chodce a cyklisty. Trasa opět jako společná stezka pro chodce a cyklisty pokračuje podél železniční tratě a severního okraje Kamencova jezera ke křížení s cyklistickou trasou 3114. Trasa pokračuje opět jako společná stezka pro chodce a cyklisty podél železniční do ulice Kaštanka, dále v silnici III/2524 směrem na Březeneč a Blatno. Cyklistická trasa v komunikaci je vedena bez opatření.

Trasa 3078; Chomutov-První mlýn-Třetí mlýn-Načetín

Cyklistická trasa je vedena od sídliště Za Zborovskou severozápadním směrem do Bezručova údolí, podél Chomutovky a ulice Bezručova jako společná stezka pro chodce a cyklisty, s tím, že některé krátké úseky jsou situovány do komunikace nebo jsou řešeny jako samostatná cyklistická stezka při překročení Chomutovky. Trasa dále pokračuje kolem tenisového klubu a pak společně s pěší turistickou značkou podél Hamerského rybníka, v ulici Bezručova, po naučné stezce (NS) Bezručovo údolí a nakonec jako společná stezka pro chodce a cyklisty směrem k Prvnímu Dolskému Mlýnu a dále. Zde dochází ke křížení s cyklistickou trasou 3079 ve směru na Bečov.

Trasa 3080A; Chomutov-Spořice

Cyklistická trasa je vedena z centra obce Spořice v ulici Lipová a Potoční, podél potoka Hačka směrem k ulici Černovická (silnice I/13) do lokality Nové Spořice. Trasa je vedena v komunikaci bez opatření.

Trasa 3114; Chomutov-Otvice-Zaječice

Cyklistická trasa je vedena od křížení s trasou 3077 u Kamencova jezera, jako společná stezka pro chodce a cyklisty úrovně kříží železniční trať, pokračuje v komunikaci na hrázi Kamencova jezera. Odtud je možné



pokračovat místní trasou po západní hrázi Velkého otvického rybníka na společnou stezku pro chodce a cyklisty podél ulice Mostecká, která jako dělená stezka pro chodce a cyklisty je ukončena v ulici Tomáše ze Štítného. Z hráze Kamencova jezera trasa 3114 pokračuje po severní hrázi Velkého otvického rybníka jako společná stezka pro chodce a cyklisty, dále kolem Prostředního rybníka a Otvického rybníka. U vodárenské věže se napojí na MK obce Otvice s pokračováním po okraji zastavěného území obce směrem na Zaječice, kde se napojí na cyklistickou trasu 3106, resp. 3107 s vazbou na obec Vysoká Pec nebo město Most. Vzhledem k probíhající výstavbě obchvatu obce Otvice je trasa do 10/2021 uzavřena.

Významná cyklistická trasa Chomutov, Jirkov; trasa A

Cyklistická trasa od trasy 3077 v ulici Šichtův důl s pokračováním jako společná stezka pro chodce a cyklisty a samostatné stezky pro cyklisty do obchodní zóny Otvice s pokračováním ve společné stezce v podjezdu/podchodu pod průtahem silnice I/13 do ulice Jirkovského. Odtud by měla cyklistická trasa pokračovat kolem nákupního centra Lidl ve směru na Jirkov, kde se napojí na stávající cyklistickou stezku podél ulice Chomutovská. Následuje článek z tisku z dubna 2019 k záměru na dostavbu chybějícího úseku.

V Jirkově naváže nový úsek v ulici Osvobození, dále má vést kolem Lidlu na Písečné přes současné odstaviště kamionů. Napojený bude na chomutovskou stezku pro cyklisty u podchodu pod silnicí I/13, který je mezi sídlištěm Písečná a otvickou nákupní zónou. Na jirkovském území se jedná o přibližně 165 metrů, na chomutovském o 498 metrů.

Na území města Jirkov cyklistická trasa pokračuje od ulice Osvobození, podél ulice Chomutovská jako samostatná cyklistická stezka až do okružní křižovatky Chomutovská-Palackého, kde je stezka ukončena. Cyklistická trasa dále pokračuje v ulici Palackého v podobě vyhrazených cyklistických pruhů, které jsou ukončeny v prostoru křižovatky Palackého-Mostecká. Odtud může cyklistická doprava pokračovat ve směru na obec Vysoká Pec, kde se leze napojit na cyklistickou trasu 3106.

Významná cyklistická trasa Chomutov, Jirkov; trasa B

Na území města Jirkov se jedná o cyklistickou trasu v ulici Březový vrch, úsek křižovatka Pod Břízami-Březový vrch-hranice měst Chomutov, Jirkov, v podobě vyhrazených cyklistických pruhů na komunikaci. Na území města Chomutov chybí propojení s cyklistickou trasou 3077 v délce zhruba 360 m a vhodné uspořádání trasy 3077 do křižovatky Kamenná-17. listopadu-silnice III/2524.

Významné cyklistické trasy a úseky na území města Chomutov

- Cyklistická trasa v podobě společné nebo dělené stezky pro chodce a cyklistické stezky podél silnice I/13 v úseku silnice III/2524 (cyklistická trasa 3077) a ulice Březenecká s odpojením jako dělená stezka pro chodce a cyklisty, prostřednictvím podchodu/podjezdu pod silnicí I/13 do lokality Podkrušnohorského zooparku. Od ulice Březenecká trasa pokračuje jako společná stezka pro chodce a cyklisty do oblasti sídliště Severka, do ulice Cihlářská. Odtud mohou cyklisté pokračovat v ulicích Cihlářská a Čelakovského do centra města, nebo v ulicích Cihlářská, Václavská a Lužická k cyklistické trase 3078 v Bezručově údolí.

Významné cyklistické trasy a úseky na území města Jirkov

- úseky mezi ulicemi Bezručova/Dvořákova a Nový Březanec po obou březích toku Bílina v podobě společné stezky pro chodce a cyklisty
- cyklistická stezka, resp. dělená stezka pro chodce a cyklisty v území Smetanových sadů s pokračováním podél ulice Studentská k ZŠ a podél ulice Dvořákova s napojením na úseky podél toku Bílina s možnou vazbou do ulice Mlýnská a centra města.

V současné době není základní kostra cyklistických komunikací pro denní využívání v řešeném území měst Chomutov a Jirkov zkompletována, jsou připravovány a budovány dílčí úseky ke zlepšení podmínek cyklistické dopravy a pro dosažení celistvosti sítě. Především chybí skelet tras v jádrovém území obou měst, který by propojoval centrum města a významné lokality bydlení jako Písečná, Kamenná, Březenecká a

Vinohrady/Zadní Vinohrady v Chomutově nebo Nové Vinařice a Nové Ervěnice v případě Jirkova. Nedostatkem sítě je také absence cyklistických tras propojující území obou měst. Z výše uvedených důvodů se proto musí využívat komunikace s automobilovou dopravou, a to i ty s poměrně vysokou intenzitou silničního provozu jako např. úsek ulice Vinohradská. Tento stav představuje značné riziko a odpovídá tomu také počet dopravních nehod s účastí cyklistů. Podrobněji k nehodám cyklistů v následující kapitole.

Rizikem může být poměrně značné zastoupení společného uspořádání provozu cyklistů a chodců na frekventovaných turistických nebo rekreačních trasách, problematické je neoddělení provozu při vyšších intenzitách dopravy. Příkladem může být úsek společné stezka pro chodce a cyklisty podél ulice Mostecká zajišťující dostupnost oblasti Kamencového jezera. Podrobněji v rámci kapitoly Pěší doprava.

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

6.2 CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY, INTENZITA DOPRAVY

Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov, který probíhal v rozmezí říjen 2018 až červen 2019, stanovil mobilitu cyklistické dopravy na úrovni 0,25 cest na osobu a den. Při počtu obyvatel města obou měst k 31.12.2018 kolem 68 tisíc osob se jedná přibližně o 16,7 tisíc cest cyklistické dopravy denně v průměrném pracovním dni obyvateli měst Chomutov a Jirkov.

Následující tabulky dokládají počty cyklistů zjištěné v rámci dopravních průzkumů. Aktuální intenzity cyklistické dopravy na sledovaných křižovatkách budou postupně doplňovány, přepočet na 24 hodin byl stanoven dle TP 189 za pomoci koeficientu 1,81, který reprezentuje spíše smíšený cyklistický provoz. Cyklistická doprava v rámci průzkumu křižovatek tvoří přibližně 0,2 % ze zatížení automobilové dopravy.



Chomutov, Jirkov - průzkum křižovatek		Intenzita cyklistické dopravy	
Označení	Název křižovatky	průzkum 8 hod.	intenzita 24 hod.
K1	Pražská-III/00733; okružní		
K2	Pražská-Křivá; SSZ		
K3	Palackého-Zborovská-Lipská-Školní-Wolkerova; okružní	48	87
K4	Vinohradská-Mostecká-Čelakovského; neřízená	54	98
K5	Lipská-Kadaňská; neřízená		
K6	Černovická-Kadaňská; okružní		
K7	Lipská-Kostelní-E.Krásnohorské-Kmochova; neřízená	3	5
K8	Březenecká-Pod Strážistěm; neřízená	4	7
K9	17.listopadu-Kamenná-III/2524; okružní	15	27
K10	Písečná-SZ rampa I/13; neřízená	20	36
K11	Písečná-Hrdinů; neřízená	8	15
K12	Palackého-Zaječická; neřízená	23	42
K13	Červenohradecká-Dvořákova-Koněvova; neřízená	11	20
K14	Palackého-Farského-28.října; neřízená		
K15	Pod Břízami-III/2524; neřízená		
K16	Chomutovská-Palackého; okružní		
K17	Dvořákova-Smetanovy sady-Vinařická; okružní		
K18	Černovická-I/13-Potoční; SSZ	9	16
K19	Beethovenova-Školní; neřízená	37	70
K20	Zborovská-Blatenská; SSZ		
K21	Blatenská-Moravská-Rooseveltova; SSZ		
K22	Cihlářská-Moravská; SSZ		
Celkem		186	337

Tabulka 51: Přehled zatížení cyklistické dopravy na sledovaných křižovatkách, údaje představují sumu vjezdů

Přehled počtu cyklistů na jednotlivých profilech CSD 2016 dokládá následující tabulka. Intenzita vozidel RPDl představuje roční průměr denních intenzit ve vozidlech. Cyklistická doprava, resp. počet cyklistů za den v rámci CSD 2016 tvoří přibližně 0,8% ze zatížení automobilové dopravy. Z tabulky jsou zřejmé důležité trasy a úseky tras cyklistické dopravy jako např. v ulicích Pražská, Vinohradská, Čelakovského, Mostecká, Na Příkopěch, Spořická, Zborovská, Blatenská na území města Chomutov. Vyšší počet cyklistů byl zaznamenán také na průtahu silnice I/13, v ulici Černovická a v úseku MÚK Březenecká-MÚK III/2524.

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 52: Výsledky sčítání cyklistické dopravy v rámci CSD 2016 /zdroj: ŘSD ČR

6.3 ZÁVADY, RIZIKA A DOPRAVNÍ NEHODY

V obecné rovině má cyklistická doprava problémy především při kolizi s automobilovou dopravou, rizika se zvyšují v případech, že intenzita silničního provozu je vyšší než 5-8 tis. vozidel za 24 hodin. V těchto případech je vhodné cyklistickou dopravu segregovat od dopravy automobilové. V místech, kde tato segregace není provedena cyklistickou stezkou, nebo cyklistickým pruhem, se výrazně zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. Ve výjimečných případech lze využít integrační formu v podobě cyklopiktogramů. Obdobně problémové je zajištění příčných vazeb cyklistické dopravy přes takto zatížené komunikace, a to jak pro příčné



překonání komunikace, tak i pro levá odbočování. V těchto případech je nutné zajistit speciální stavební nebo dopravně organizační úpravy pro podporu cyklistické dopravy.

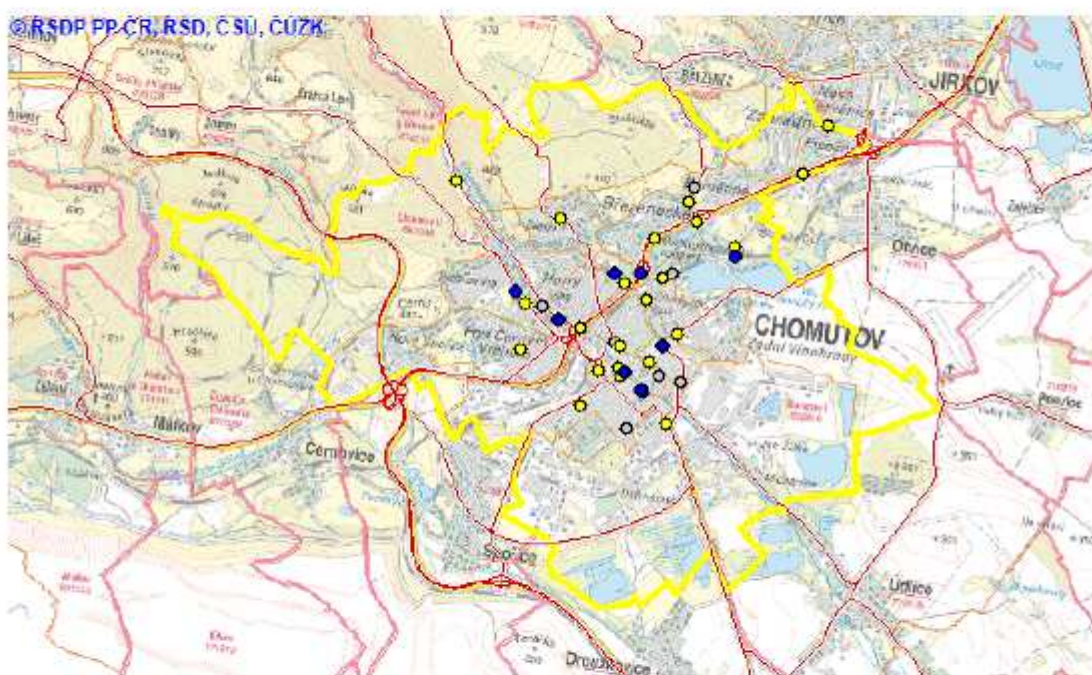
Další komplikace nastávají při provozu cyklistů a chodců na společných komunikacích, zejména v těch případech, kdy pěší trasa je koncipována jako trasa bezbariérová pro celé spektrum osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace nebo při vyšších intenzitách chodců a cyklistů souhrnně.

Důležitým vodítkem je analýza dopravních nehod s účastí cyklistů. Další obrázky, tabulky a informace dokládají následky na zdraví osob, zavinění a druhy dopravních nehod, zmíněny jsou hlavní příčiny nehod a jejich lokalizace na území měst Chomutov a Jirkov.

MĚSTO CHOMUTOV

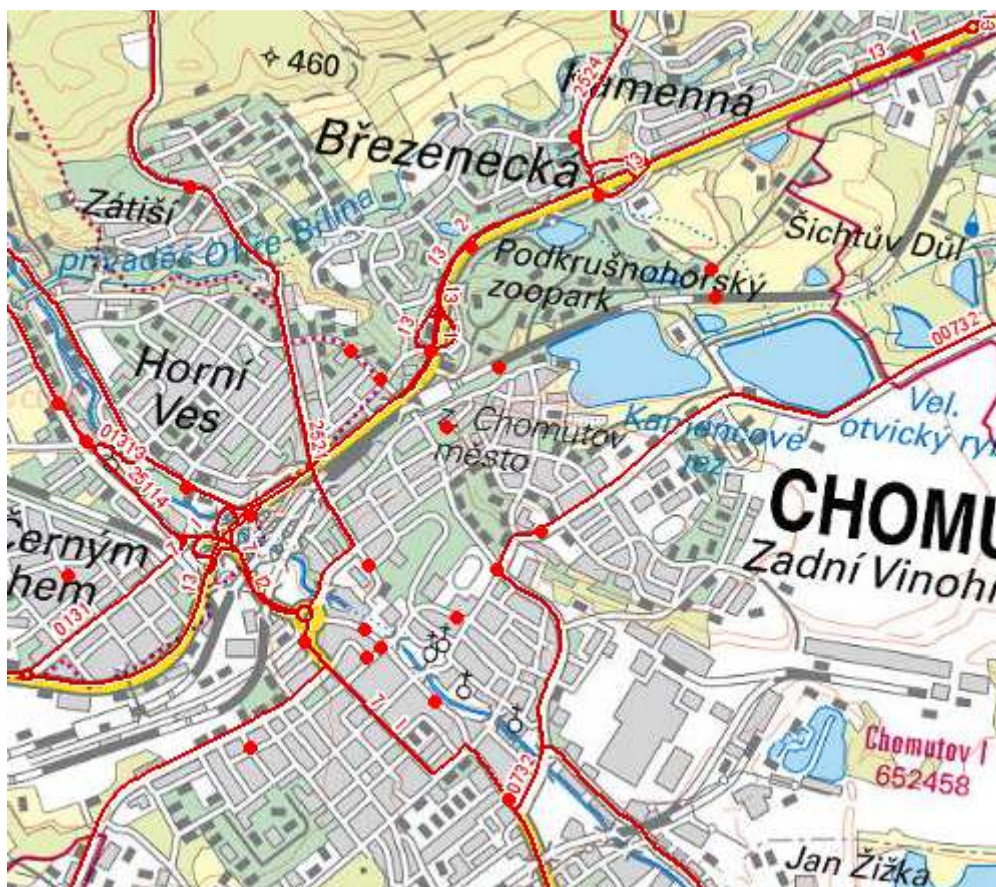
Přehlednou, orientační lokalizaci dopravních nehod s účastí cyklistů na území města Chomutov, kdy došlo ke zranění osoby, dokládá následující obrázek. Celkem za sledované období 1.1.2013-31.12.2018 došlo ke 40 dopravním nehodám s účastí cyklisty, při 30 nehodách došlo ke zranění osoby. Těžce zraněno bylo 8 osob, 24 osob bylo zraněno lehce. U 29 dopravních nehod (zhruba 97%), kdy došlo ke zranění osoby, byl viníkem nehody cyklista, u 5 DN byl zjištěn u řidiče alkohol.

Přehled nehod v silničním provozu podle zadaných kritérií v obvodu vybraného správního území Období: 1.1.2013 - 31.12.2018 Území: obec Chomutov (Ústecký kraj)



Zadaná kritéria		
Druh vozidla	jízdní kolo	
Statistický přehled o nehodách		
Počet nehod celkem		40
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	8
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	24

Obrázek 97: Přehled a lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR



Obrázek 98: Podrobnější lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

Dříve deklarovaná rizika se dají vypočítat z doložené lokalizace, značně převažují dopravní nehody na komunikacích, kde nejsou vytvořeny dostatečné podmínky pro bezpečný cyklistický provoz. Jedná se například o ulice Palackého, Mostecká, Březový vrch (silnice III/2524), Cihlářská, Lipská a průtah silnice I/13.

Specifikace druhu dopravní nehody cyklistické dopravy, Chomutov (období 1.1.2013-31.12.2018)			
Dopravní nehody, druhy DN s následkem na zdraví	Počet nehod	Těžké zranění	Lehké zranění
a) srážka s jedoucím nekelejovým vozidlem	17	4	13
b) havárie	10	3	7
c) srážka s chodcem	2	1	2
d) srážka s pevnou překážkou	1	0	1
Celkový počet dopravních nehod	30	8	23

Zdroj: Policie ČR, JDVM

Tabulka 53: Dopravní nehody cyklistů podle specifikace druhu, Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

Podle druhu DN se u 17 nehod jednalo o srážku s jedoucím nekelejovým vozidlem, v 10 případech se jednalo o havárii, nejčastějšími příčinami jsou – při vjíždění na silnici (10 DN) a nezvládnutí řízení vozidla (6 DN, ve 3 případech byl zjištěn alkohol). Ve 2 případech byla zaznamenána srážka s chodcem, srážka s pevnou překážkou je zaznamenána jednou.

MĚSTO JIRKOV

Přehlednou, orientační lokalizaci dopravních nehod s účastí cyklistů na území města Jirkov, kdy došlo ke zranění osoby, dokládá následující obrázek. Celkem za sledované období 1.1.2013-31.12.2018 došlo k 15 dopravním nehodám s účastí cyklisty, při 11 nehodách došlo ke zranění osoby. Těžce zraněno byly 3 osoby, 8 osob bylo zraněno lehce. U všech dopravních nehod, kdy došlo ke zranění osoby, byl viníkem nehody cyklista, u 5 DN (zhruba 45%) byl zjištěn u řidiče alkohol.



Přehled nehod v silničním provozu
podle zadaných kritérií v obvodu vybraného správního území
Období: 1.1.2013 - 31.12.2018
Území: obec Jirkov (Ústecký kraj)



Zadaná kritéria		
Druh vozidla	jízdní kolo	
Statistický přehled o nehodách		
Počet nehod celkem		15
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	●	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	3
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	8

Obrázek 99: Přehled a lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR



Obrázek 100: Podrobnější lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

Dopravní nehody cyklistů na území města Jirkov jsou situovány na silnicích a MK, případně i uvnitř zastavěného území, mimo základní komunikační skelet. Z lokalizace nehod lze vyvodit, že i zde se jedná především o komunikace/trasy, kde nejsou vytvořeny dostatečné podmínky pro bezpečný cyklistický provoz. Jedná se například o ulice Jiráskova nebo Palackého.

Specifikace druhu dopravní nehody cyklistické dopravy, Jirkov			
(období 1.1.2013-31.12.2018)			
Dopravní nehody, druhy DN s následkem na zdraví	Počet nehod	Těžké zranění	Lehké zranění
a) srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	5	2	3
b) havárie	2	1	1
c) srážka s pevnou překážkou	2	0	2
d) srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	2	0	2
Celkový počet dopravních nehod	11	3	8

Zdroj: Policie ČR, JDVM

Tabulka 54: Dopravní nehody cyklistů podle specifikace druhu, Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

Podle druhu DN se u 5 nehod jednalo o srážku s jedoucím nekolejovým vozidlem, po 2 nehodách došlo k havárii, srážce s pevnou překážkou a srážce s vozidlem zaparkovaným, odstaveným. Nejčastějšími příčinami jsou – nezvládnutí řízení vozidla (4 DN, ve 2 případech byl zjištěn alkohol), nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (3 DN, ve 2 případech byl zjištěn alkohol) a při vjíždění na silnici (2 DN).



6.4 BIKE SHARING

Systém půjčování (sdílení) jízdních kol (bike-sharing), který je ve velkých zahraničních městech běžný, se postupně rozvíjí také v ČR. Jedná se další vhodný prvek zajištění mobility osob a jako dlouhodobě udržitelný způsob přepravy osob je vhodné jej podporovat a to i přesto, že přínos systému bude na okraji podílu na mobilitě a dělbě přepravní práce. Vlastní řešení provozu je různé podle poskytovatele služby, od klasického mincovního systému až po on-line internetové aplikace v mobilu. Rozhodujícími zákazníky jsou obyvatelé města pro krátkodobé využití za různými účely a turisté, kteří systém využívají obvykle na delší dobu. Ve své podstatě dnešní systém sdílení kol vyžaduje pouze stanoviště (v případě stanicového systému), jízdní kola, včetně servisního zázemí a SW vybavení podle způsobu provozování a odbavování. V případě očekávaného rozvoje elektromobility se již jedná o složitější technické zázemí – nabíječky stojany, bezpečnostní a odbavovací systémy a prvky.

Obvykle je služba poskytována soukromým subjektem, v ČR jsou k dispozici např. REKOLA Bikessharing s.r.o. nebo Nextbike Czech Republic s.r.o. Ve městech Chomutov a Jirkov není tato služba poskytována. Systém půjčování jízdních kol (také elekrokol) nabízí již několik let také železniční dopravce České dráhy a.s., kdy služba ČD Bike nabízí zapůjčení kol, přepravu dopravcem zdarma a úschovu na vybraných železničních stanicích. Také v tomto případě jsou hlavními zákazníky turisté. Železniční stanice Chomutov zajišťuje pouze službu bezplatné úschovy zapůjčeného jízdního kola.



Obrázek 101: Stanoviště bikesharingu v Lyonu (Francie) /autor: Camila Santos Ferreira/Mario Durán Ortiz

6.5 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Znatelný podíl cyklistů (6,7%) na dělbě přepravní práce, 16,7 tisíc cest cyklistické dopravy denně vykonaných obyvateli obou měst.	W1: Neúplnost sítě pro denní využívání, nedostatečné řešení kolizních a rizikových míst.
S2: Existující síť cyklistických turistických tras v území, podpora a probíhající rozvoj městských cyklistických tras, včetně propojení měst.	W2: Společné trasy cyklistů a chodců, omezená segregace cyklistické dopravy.
S3: Dostatečný rozsah MK vhodných pro pohyb cyklistické dopravy.	W3: Využívání komunikací s vyšší intenzitou silniční dopravy, absence prvků segregace.
	W4: Nehodovost cyklistů, následky na zdraví. Vysoká míra zavinění, přítomnost alkoholu.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Doplnění základních tras cyklistické dopravy pro denní používání, vytvoření ucelené sítě v řešeném území, návaznost na turistické trasy.	T1: Zvyšující se stupeň automobilizace, negativní vliv na dělbu přepravní práce.
O2: Segregace tras, integrované prvky na komunikacích, provoz v jednosměrných komunikacích s cílem zvýšení kvality a bezpečnosti.	T2: Nepříznivý odhad demografického vývoje, stárnutí populace.
O3: Podpora bikesharingu, intermodality (systémy B+R, B+G), podpora rozvoji elektromobility.	T3: Zvýšená nehodovost cyklistů, včetně růsti závažnosti zranění.



7. PĚŠÍ DOPRAVA

7.1 CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY, ZÁSADY ŘEŠENÍ

Pěší dopravu lze v řešeném území měst Chomutova a Jirkova považovat za velmi významnou součást mobility. Průzkum dopravního chování obyvatel řešeného území, který probíhal v měsících říjen 2018 až červen 2019, stanovil mobilitu pěší dopravy na úrovni 0,75 cest na osobu a den, resp. podíl 20,3% na dělbě přepravní práce. Přestože jsou mobilita, resp. pěší dopravy nižší než je obvyklé ve srovnatelných městech, jedná se o zhruba 51 tisíc cest za 24 hodin vykonaných dohromady obyvateli obou měst.

Je tedy nezbytné přednostně chránit a dotvářet rozhodná veřejná prostranství jako je pěší zóna, významné parkové plochy, zvyšovat jejich kvalitu a atraktivitu a zlepšovat úroveň životního prostředí a podmínek života. Důležité je také zlepšování kvality dalších samostatných ploch pro pěší dopravu, jako jsou chodníky, stezky pro pěší nebo společné či oddělené stezky pro pěší a cyklisty. Podstatou řešení je pak propojení rozhodujících zdrojů a cílů v řešeném území měst do ucelené základní sítě tras, kdy součástí těchto tras jsou již zmíněná veřejná prostranství. Součástí řešení je rovněž hodnocení kvality dostupnosti zastávek MHD z hlediska bezbariérovosti, v rámci těchto základních tras pěší dopravy.

Nelze opomenout bezpečnost chodců, řešení vyžaduje komplexní přístup a společně s kvalitní a bezpečnou infrastrukturou pro chodce k němu patří i zklidňování dopravy v rizikových a nebezpečných lokalitách z hlediska provozu automobilové dopravy. V převážné míře se jedná o oblasti center měst, kde dochází ke kumulaci intenzivní dopravy automobilové a pěší, o komunikační tahy v obytných oblastech, které svými parametry „provokují“ k nedodržování pravidel. Z hlediska „zranitelnosti“ účastníků silniční dopravy je bezpečnost chodců zásadní.

ZÁSADY ŘEŠENÍ PĚŠÍ DOPRAVY

Základními cíli řešení pěší dopravy je dotváření veřejných prostranství, zlepšování podmínek pěší dopravy v centrech měst a dalším území měst společně s propojením rozhodujících zdrojů a cílů v celém řešeném území do ucelené sítě hlavních pěších tras s cílem dosažení co možná nejvyšší míry bezbariérovosti. Obecně se problematika pěší dopravy přednostně zaměřuje na zmapování bezpečnostních rizik chodců v těchto prostranstvích a na vybraných trasách. Rozhodujícími zdroji jsou oblasti bydlení, zejména lokality s vícepodlažní zástavbou, do rozhodujících cílů cest byly zařazeny objekty a zařízení zdravotnických a sociálních služeb, školství, kultury, dopravy, veřejné správy a vybraných služeb, významné turistické a sportovní cíle, rozhodující zaměstnavatelé a další důležité cíle. Součástí je také řešení dostupnosti zastávek VHD/MHD.

Veřejná prostranství a pěší plochy v rámci základní sítě pěších tras jsou hodnoceny a následně řešeny ve dvou základních rovinách. První rovinou je návrh tras, které v maximální možné míře zabezpečí nezbytné podmínky pro pohyb všem osobám, zejména pak skupinám osob, které jsou při pohybu znevýhodněné:

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

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

Protože město Chomutov ani město Jirkov nemají k dispozici ucelený koncepční dokument týkající se bezbariérové pěší dopravy, bude podstatou řešení pěší dopravy návrh kostry základních pěších tras s důrazem na jejich bezbariérovost, včetně dostupnosti zastávek MHD a zajištění návaznosti na turistické trasy, které budou propojovat rozhodující zdroje a cíle cest v řešeném území. Znamená to definovat/navrhnout základní síť pěších tras a tuto podrobit analýze stavu infrastruktury a bezpečnostních rizik na těchto vybraných trasách. Mezi rozhodující rizika lze zařadit např. absence infrastruktury, kolize s cyklistickou dopravou, přecházení komunikací s vysokou intenzitou dopravy, rozhledové poměry v křižovatkách a na přechodech a další závady. Vzhledem k tomu, že je nezbytná také harmonizace s řešením automobilové i cyklistické dopravy, předpokládáme, že rozhodující díl prací bude součástí návrhové části

dokumentu. Jedná se o přehlednější a srozumitelnější přístup, který umožní lépe koordinovat navrhovaná opatření. Analytická část se proto přednostně soustředila na sběr podkladů a informací o pěší dopravě a nehodovosti chodců.

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

7.2 POPIS NABÍDKY, STAV INFRASTRUKTURY

Pěší doprava je základním přirozeným pohybem člověka. Pro dosažení cílů je obyvateli měst Chomutov a Jirkov využívána ve zhruba 21 % všech cest, pěší dopravu využívají také návštěvníci obou měst. Rovněž každá vykonaná cesta za určitým cílem jiným druhem dopravy obsahuje složku pěší chůze. V městském prostředí je běžné vytvářet samostatné plochy pro pěší dopravu v podobě veřejných ploch a prostranství, chodníků či oddělených stezek pro pěší a cyklisty. Mimo ně je používán při nízkých intenzitách kolizní dopravy společný provoz s cyklisty v podobě sdružených stezek pro pěší a cyklisty nebo i s automobilovou dopravou v podobě obytných zón a ulic.

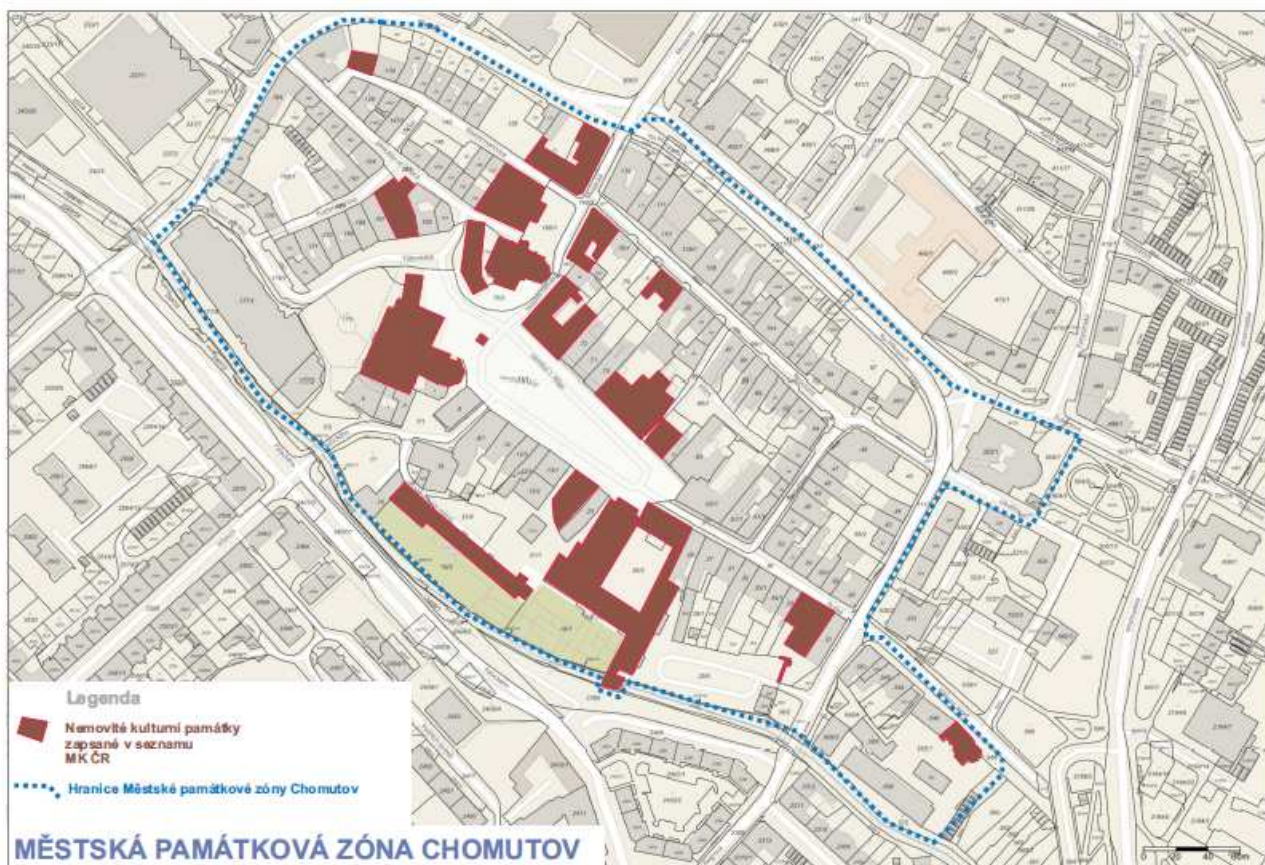
7.2.1 Město Chomutov

CENTRUM MĚSTA, MPZ

Centrum města Chomutov představuje rozsáhlé administrativně správní území města, jeho součástí je historické centrum, 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 Táboritská, Husovo náměstí, ulice Chelčického a Ruská. Na historické centrum města navazují další veřejná prostranství, zejména se jedná o rozsáhlé chodníkové plochy v ulici Palackého, kde jsou situovány nejdůležitější zastávky MHD, současně je zde vedena frekventovaná trasa s vazbou na autobusové nádraží v ulici Wolkerova, případně železniční stanici na ulici Nádražní. Patří zde také chodníky podél komunikací, které jsou situovány na vně historického centra města, ulice Riegrova, Na Příkopech, Mánesova a Farského a vnitřní komunikace historického centra, které zajišťují dopravní dostupnost území a další navazující přístupové trasy z okolní bytové zástavby.

V okolí centra města se nachází významná parková plocha Sady Čs. armády s architektonicky cennou budovou Městského divadla a dalšími zajímavostmi.

Za dopravně urbanistickou závalu považujeme stávající organizaci a řízení dopravy na území historického centra města, resp. na území MPZ Chomutov. Značná nabídka parkovacích stání v rozsahu zhruba 380 míst s výraznou orientací na krátkodobé parkování představuje pro dotčené území značnou dopravní zátěž, odhadujeme kolem 5 tisíc vozidel/24 hodin obousměrně. Při této intenzitě dopravy se dá jen těžko hovořit o dopravně zklidněném území. Na základě výše uvedeného doporučujeme zahájit diskusi na téma zklidnění dopravy na území MPZ Chomutov.



Obrázek 102: Rozsah MPZ Chomutov /zdroj: město Chomutov

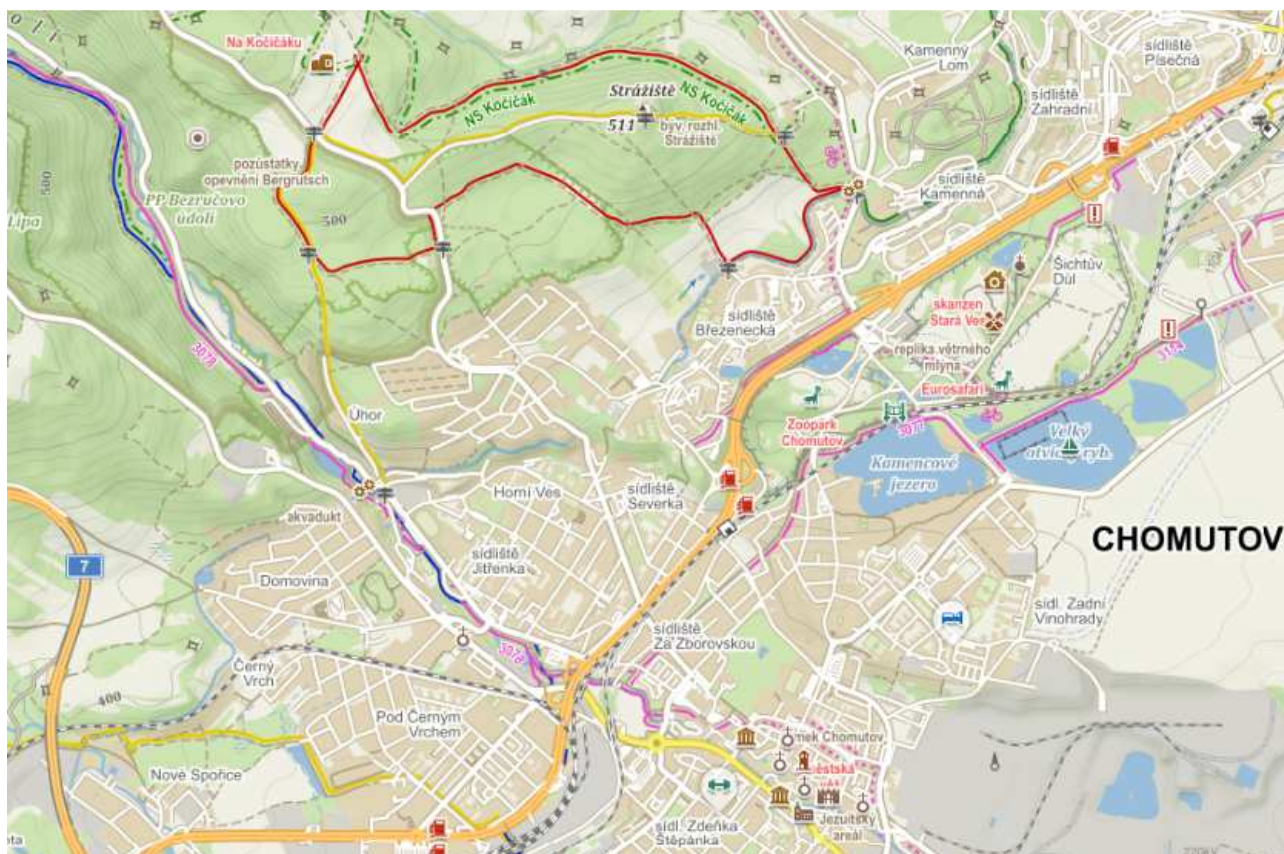
DALŠÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

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

- 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 návaznosti na zastávky MHD
- pěší prostory a trasy, včetně návaznosti na zastávky MHD v lokalitách hřbitova v ulici Beethovenova, hřbitova v ulici El. Krásnohorské a židovského hřbitova v ulici Beethovenova
- pěší prostory a trasy k zajištění dostupnosti středních, základních a mateřských škol s vazbou na zastávky MHD
- pěší trasy v rámci dostupnosti významných rekreačních, společenských, kulturních, sportovních, administrativních a obchodních aktivit, včetně vazeb na zastávky MHD
- hlavní pěší trasy v obytných souborech a průmyslových oblastech, včetně návazností na zastávky MHD
- turistické pěší trasy, naučné trasy v lokalitách Bezručovo údolí a říčky Chomutovka, Strážiště, Hradiště a další.

***Poznámka:** Důležitým záměrem řešení pěší dopravy je dosažení maximálně možné míry bezbariérového uspořádání základní sítě tras, včetně dostupnosti zastávek MHD. V této souvislosti doporučujeme diskutovat nad problematikou stávajících podchodů v ulicích Písečná a Kamenná.*

Celkovou nabídku pěší dopravy dotvářejí turistické trasy na území města Chomutov a okolí s návaznostmi na město Jirkov a masív Krušných Hor.



Obrázek 103: Turistické pěší trasy na území města Chomutov a jeho okolí /zdroj: Mapy.cz

ZÁVADY, RIZIKA A DOPRAVNÍ NEHODY

Zásadní pro řešení pěší dopravy je analýza dopravních nehod s účastí chodců. Další obrázky, tabulky a informace dokládají následky na zdraví osob, zavinění a druhy dopravních nehod a jejich lokalizace za období 1.1.2013-31.12.2018.

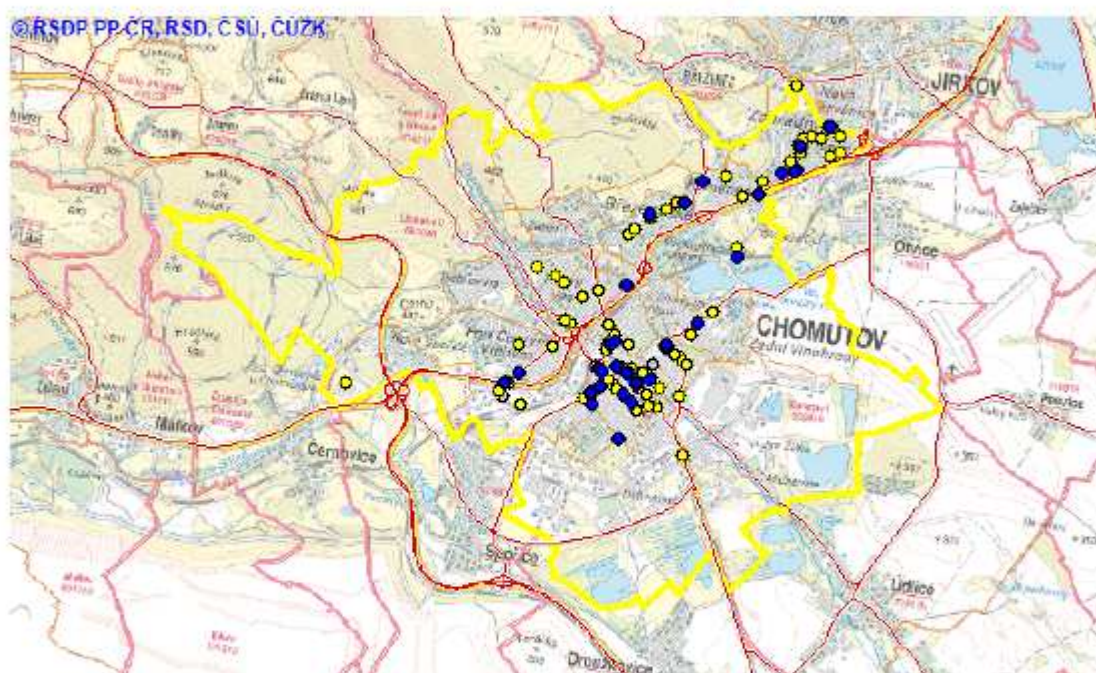
Srážka s chodcem je uvedena u celkem 139 dopravních nehod, při těchto nehodách bylo těžce zraněno 34 osob, k lehkému zranění došlo u 106 osob. Rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce je řidič motorového vozidla, zapříčinil celkem 102 DN, což je zhruba 73% nehod. Alarmující je zjištění, že 75 DN (kolem 54%) bylo evidováno jako srážka s chodcem na vyznačeném přechodu, při těchto kolizích došlo k těžkému zranění u 23 osob a lehkému zranění u 56 osob.



Přehled nehod v silničním provozu podle zadanych kritérií v obvodu vybraného správního území

Období: 1.1.2013 - 31.12.2018

Území: obec Chomutov (Ústecký kraj)



Zadaná kritéria	
Druh nehody	srážka s chodcem
Statistický přehled o nehodách	
Počet nehod celkem	139
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	34
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	106

Obrázek 104: Přehled a lokalizace DN s účastí chodců na území města Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

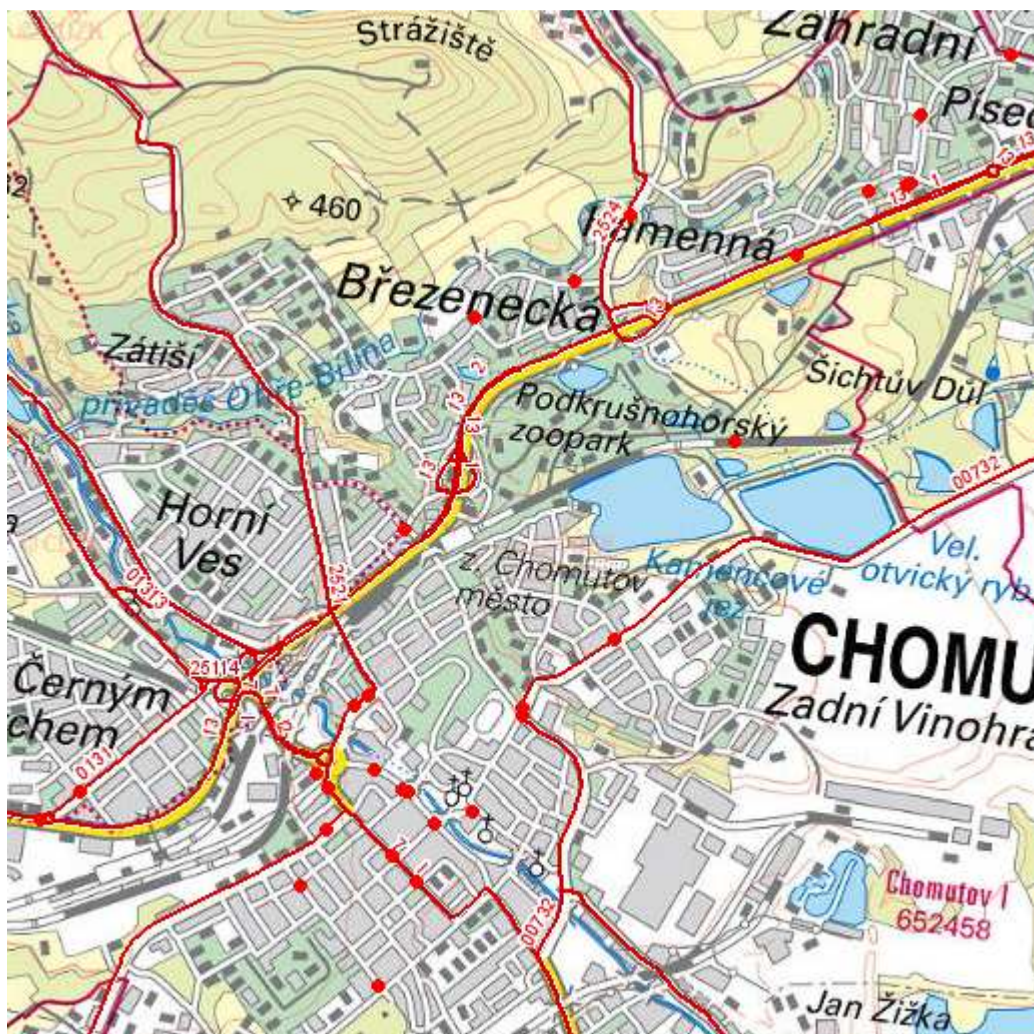
Specifikace druhu dopravní nehody pěší dopravy podle zavinění, Chomutov (období 1.1.2013-31.12.2018)				
Dopravní nehody, druhy DN s následkem na zdraví	Počet nehod	Těžké zranění	Lehké zranění	Podíl zavinění
Řidičem motorového vozidla	106	28	83	76,8%
Chodcem	30	5	21	21,7%
Řidičem nemotorového vozidla, jízdní kolo	2	1	2	1,5%
Celkový počet dopravních nehod/zraněných osob	138	34	106	

Zdroj: Policie ČR, JDVM

Tabulka 55: Dopravní nehody s účastí chodců podle následků a zavinění, Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

Lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem těžkého zranění osoby dokládá další obrázek. Celkem za sledované období došlo k 31 dopravním nehodám, při kterých došlo k těžkému zranění osoby. Pouze u 1 dopravní nehody byl u řidiče prokázán alkohol.

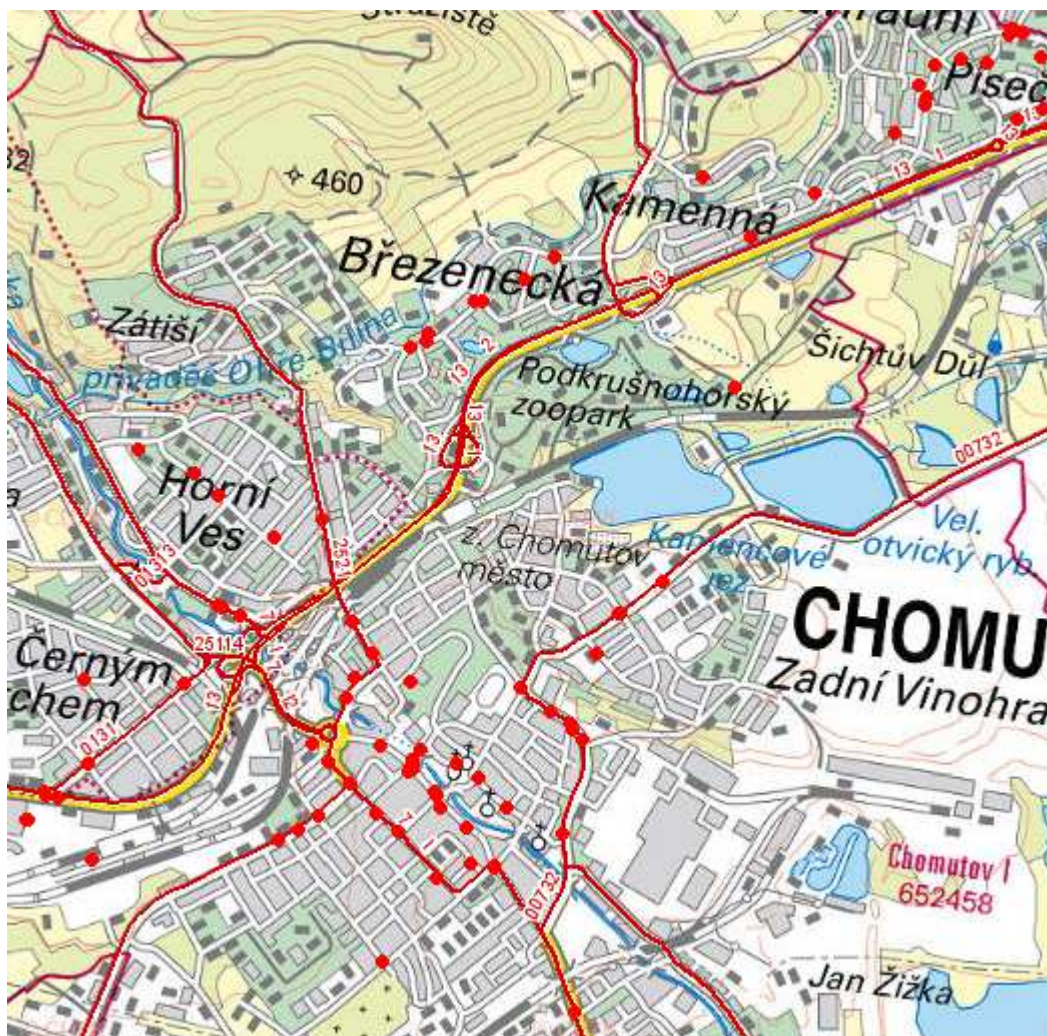
Dle lokalizace DN se jeví nejvíce problematickou oblastí okolí centra města, ulice Palackého, Školní, Mostecká, Zborovská nebo v obytné zástavbě v ulici Písečná.



Obrázek 105: Lokalizace DN s těžkým zraněním chodce, Chomutov, období 2012-2017 /zdroj: PČR

Lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem lehkého zranění osoby dokládá další obrázek. Celkem za sledované období došlo k 97 dopravním nehodám, při kterých došlo k lehkému zranění osoby. U 5 dopravních nehod byl u řidiče prokázán alkohol.

Dle lokalizace DN je zřejmé, že problematických oblastí je více, ke kumulaci nehod dochází v prostoru historického centra města, v ulicích Palackého, Školní, Mostecká, Vinohradská, Spořická, Zborovská, Blatenská a další. Značně rizikové jsou také lokality bydlení Písečná a Březenecká.



Obrázek 106: Lokalizace DN s lehkým zraněním chodce, Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

7.2.2 Město Jirkov

CENTRUM 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 ulici 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 přináleží 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, z hlediska větší ochrany chodců lze zvažovat realizaci obytné zóny.

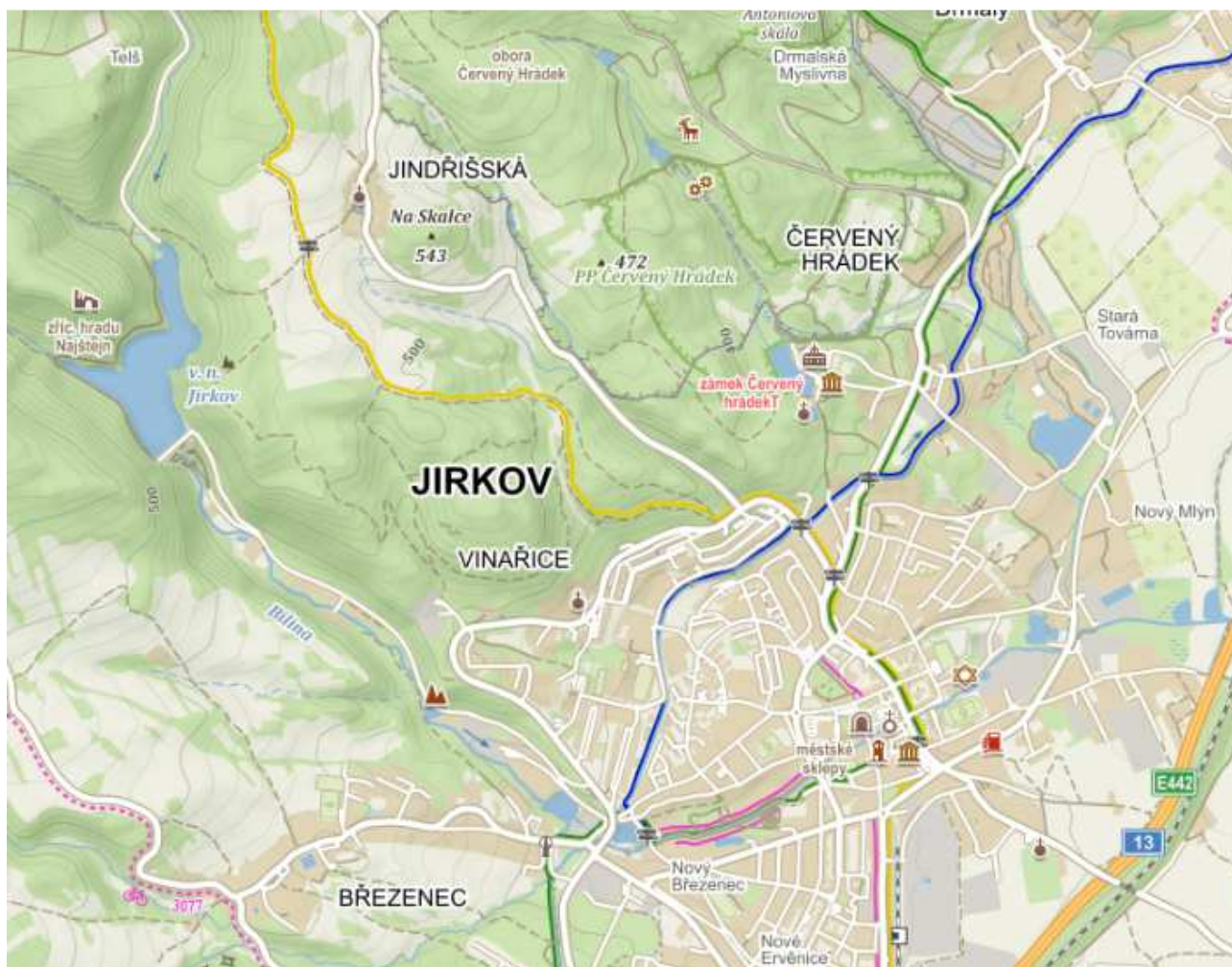
DALŠÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

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

- 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
- pěší prostory a trasy k zajištění dostupnosti středních, základních a mateřských škol s vazbou na zastávky MHD
- pěší trasy v rámci dostupnosti významných rekreačních, společenských, kulturních, sportovních, administrativních a obchodních aktivit, včetně vazeb na zastávky MHD
- hlavní pěší trasy v obytných souborech a průmyslových oblastech, včetně návazností na zastávky MHD
- turistické pěší trasy, naučné trasy v lokalitách Červený Hrádek, Boleboř, Vysoká Pec a další.

Celkovou nabídku pěší dopravy dotvářejí turistické trasy na území města Jirkov a okolí s návaznostmi na město Chomutov a masív Krušných Hor.



Obrázek 107: Turistické pěší trasy na území města Jirkov a jeho okolí /zdroj: Mapy.cz

ZÁVADY, RIZIKA A DOPRAVNÍ NEHODY

Zásadní pro řešení pěší dopravy je analýza dopravních nehod s účastí chodců. Další obrázky, tabulky a informace dokládají následky na zdraví osob, zavinění a druhy dopravních nehod a jejich lokalizace za období 1.1.2013-31.12.2018.

Srážka s chodcem je uvedena u celkem 31 dopravních nehod, při těchto nehodách bylo těžce zraněno 8 osob, k lehkému zranění došlo u 22 osob. Rozhodujícím viníkem dopravních nehod s účastí chodce je řidič motorového vozidla, zapříčinil celkem 16 DN, což je zhruba 52% nehod. Nedobré je zjištění, že 10 DN (kolem 32%) bylo evidováno jako srážka s chodcem na vyznačeném přechodu, při těchto kolizích došlo k těžkému zranění u 5 osob a lehkému zranění také u 5 osob.



Přehled nehod v silničním provozu podle zadaných kritérií v obvodu vybraného správního území

Období: 1.1.2013 - 31.12.2018

Území: obec Jirkov (Ústecký kraj)



Zadaná kritéria

Druh nehody srážka s chodcem

Statistický přehled o nehodách

Počet nehod celkem	31
Počet usmrcených osob (stav do 24 hod.)	0
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	8
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	22

Obrázek 108: Přehled a lokalizace DN s účastí chodců na území města Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

Specifikace druhu dopravní nehody pěší dopravy podle zavinění, Jirkov
(období 1.1.2013-31.12.2018)

Dopravní nehody, druhy DN s následkem na zdraví	Počet nehod	Těžké zranění	Lehké zranění	Podíl zavinění
Řidičem motorového vozidla	16	5	11	51,6%
Chodcem	13	3	9	41,9%
Řidičem nemotorového vozidla, jízdní kolo	2	0	2	6,5%
Celkový počet dopravních nehod/zraněných osob	31	8	22	

Tabulka 56: Dopravní nehody s účastí chodců podle následku a zavinění, Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR

Lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem těžkého zranění osoby dokládá další obrázek. Celkem za sledované období došlo k 8 dopravním nehodám, při kterých došlo k těžkému zranění osoby. U žádného z řidičů nebyl prokázán alkohol.

Dle lokalizace DN se jeví nejvíce problematickou lokalitou ulice Dvořákova a křižovatka Dvořákova-Palackého.



Obrázek 109: Lokalizace DN s těžkým zraněním chodce, Jirkov, období 2012-2017 /zdroj: PČR

Lokalizaci dopravních nehod s účastí chodců s následkem lehkého zranění osoby dokládá další obrázek. Celkem za sledované období došlo k 22 dopravním nehodám, při kterých došlo k lehkému zranění osoby. U 1 dopravní nehody byl u řidiče prokázán alkohol.

Dle lokalizace DN je zřejmé, že problematických oblastí je několik, ke kumulaci nehod dochází nejvíce kolem centra města, v ulicích Alešova a Smetanovy sady a na komunikacích uvnitř oblasti bydlení Nové Ervénice.



Obrázek 110: Lokalizace DN s lehkým zraněním chodce, Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR



Obrázek 111: Ukázka nevhodného provedení přechodu pro chodce, ulice Jiraskova

7.3 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Rozsáhlé a kvalitní plochy veřejných prostranství, cenné území MPZ – Chomutov.	W1: Chybějící síť základních pěších tras, neúplná bezbariérová úprava těchto tras. Podchody pro pěší u zastávek MHD v Chomutově.
S2: Kvalitní plochy veřejných prostranství, dobře regulované území centra města – Jirkov.	W2: Dopravně nebezpečné přechody pro chodce z hlediska rozhledů a délky, nedostatečné zklidňování automobilové dopravy.
S3: Značné množství přechodů a míst pro přecházení se sníženou obrubou nebo úpravou v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.	W3: Vysoká intenzita dopravy v historickém centru města, nedostatečně zklidněné území – Chomutov.
S4: Převážná část zastávek MHD vybavena bezbariérovými přístupy.	W4: Rizikové společné pěší a cyklistické stezky na více zatížených trasách.
S5: Turisticky atraktivní lokality v řešeném území.	W5: Vysoký počet DN, včetně následků s účasti chodce, jejich lokalizace na přechodech.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Vytvoření/návrh sítě základních pěších tras s cílem dosažení max. úrovně bezbariérovosti.	T1: Růst počtu dopravních nehod s účasti chodce jako důsledek vyšší intenzity dopravy.
O2: Zlepšení podmínek na přechodech, snížení počtu DN, včetně následků s účasti chodce.	T2: Neřešení nebezpečných a rizikových míst, které mohou vést ke zvýšení nehodovosti chodců.
O3: Doplnění zastávek MHD bezbariérovými přístupy, řešení bezbariérových přístupových tras.	T3: Absence přechodů pro chodce, nedostatečná bezbariérovost tras a zastávek MHD.
O4: Zklidňování automobilové dopravy v dopravně rizikových a nebezpečných lokalitách.	
O5: Zkvalitnění služby Senior/Baby taxi v rámci poskytovaných služeb města – Chomutov.	
O6: Zavedení služby Senior/Baby taxi v rámci poskytovaných služeb města – Jirkov.	

8. NÁKLADNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA, KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Úkolem České republiky je intenzivní řešení nedobrého aktuálního stavu nákladní dopravy, především pak dlouhodobě neudržitelnou situaci v nákladní silniční dopravě. Česká republika přijala Bílou knihu dopravy, jež je zároveň evropskou směrnicí zavazující členské země k převedení silniční dopravy v objemu 30% ze silnice na železnici nebo vodní cesty do roku 2030 a k budování tzv. zelených koridorů pro nákladní dopravu na železnici. Směrnice byla přijata v roce 2011 a po osmi letech se v České republice nezměnilo nic, co by nasvědčovalo pozitivnímu vývoji a jejímu plnění. V lednu 2017 vláda ČR schválila dokument „Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030“. Tento dokument výrazným způsobem orientuje nákladní dopravu směrem ke kombinované dopravě s přednostním využitím železniční nákladní dopravy. Nicméně se nejedná o jednoduchá řešení, důvodem je především kapacita železničních koridorů nákladní dopravy a kvalita služeb, včetně ceny a flexibility.

Mezi inspirativní záměry a opatření, obsažena v Koncepci nákladní dopravy, patří například podpora nových konceptů zásobování měst založených na principech citylogistiky, který se však více vztahuje na velká města a územní aglomerace.

8.1 PŘEKLADIŠTĚ, VLC A TRASY NÁKLADNÍ DOPRAVY

Vysoké objemy nákladní dopravy, železniční i silniční, jsou dány výrazným podílem průmyslové výroby v řešeném území a regionu. Mezi lokálních korporací, které jsou nebo mohou být producenty nákladní dopravy, včetně autobusové/trolejbusové dopravy, patří například Severočeské doly a.s., Magna Automotive (CZ) s.r.o., SANDVIK CHOMUTOV PRECISION TUBES spol. s r.o., Parker Hannifin Industrial s.r.o., Válcovny trub Chomutov, a.s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., Technické služby města Chomutova, p.o., Autobusy Karlovy Vary a.s., provozovna Chomutov a další.

Z územního hlediska se jedná především o lokality na jihovýchodním okraji města Chomutov, např. sídlo Technických služeb je v ulici Na Moráni, vozovna Dopravního podniku je situována do lokality obchodní zóny na silnici I/13.

Dle směrového dopravního průzkumu tvoří nákladní doprava na hranicích řešeného území města Chomutov a Jirkov podíl kolem 6,9 % vozidel, jedná se o nákladní vozidla nad 3,5 tuny, včetně autobusů (dodávky byly zahrnuty do osobních vozidel). V objemu to představuje zhruba 5,2 tisíc nákladních vozidel/24 hodin na hranicích řešeného území. Podíl kamionové dopravy z celkové silniční nákladní dopravy vychází přibližně 37,4%, za 24 hodin a jedná se o zhruba 2 tisíce vozidel.

Nákladní dopravu rovněž „produkují“ průmyslové zóny, překladiště kombinované dopravy (VLC), které jsou situovány v řešeném území nebo v blízkém okolí.

V okrese Chomutov a jeho okolí jsou v současné době k dispozici následující průmyslové zóny:

- Industriální park Verne Klášterec nad Ohří; 16 investorů
- Kadaň, Královský Vrch; 9 investorů
- Nové Spořice; 1 investor
- Vrskman; 3 investoři
- Průmyslový a logistický park Malkov; žádný investor.

V sousedících okresech Ústeckého kraje Most a Louny jsou nabízeny tyto průmyslové zóny:

- Louka (Litvínov); žádný investor
- Pod Lajsníkem (Most); 2 investoři
- Alпка (Podbořany); 6 investorů
- Astra (Velichov); 10 investorů
- Louny – Jihovýchod; 9 investorů
- Triangle (ORP Žatec); 15 investorů.

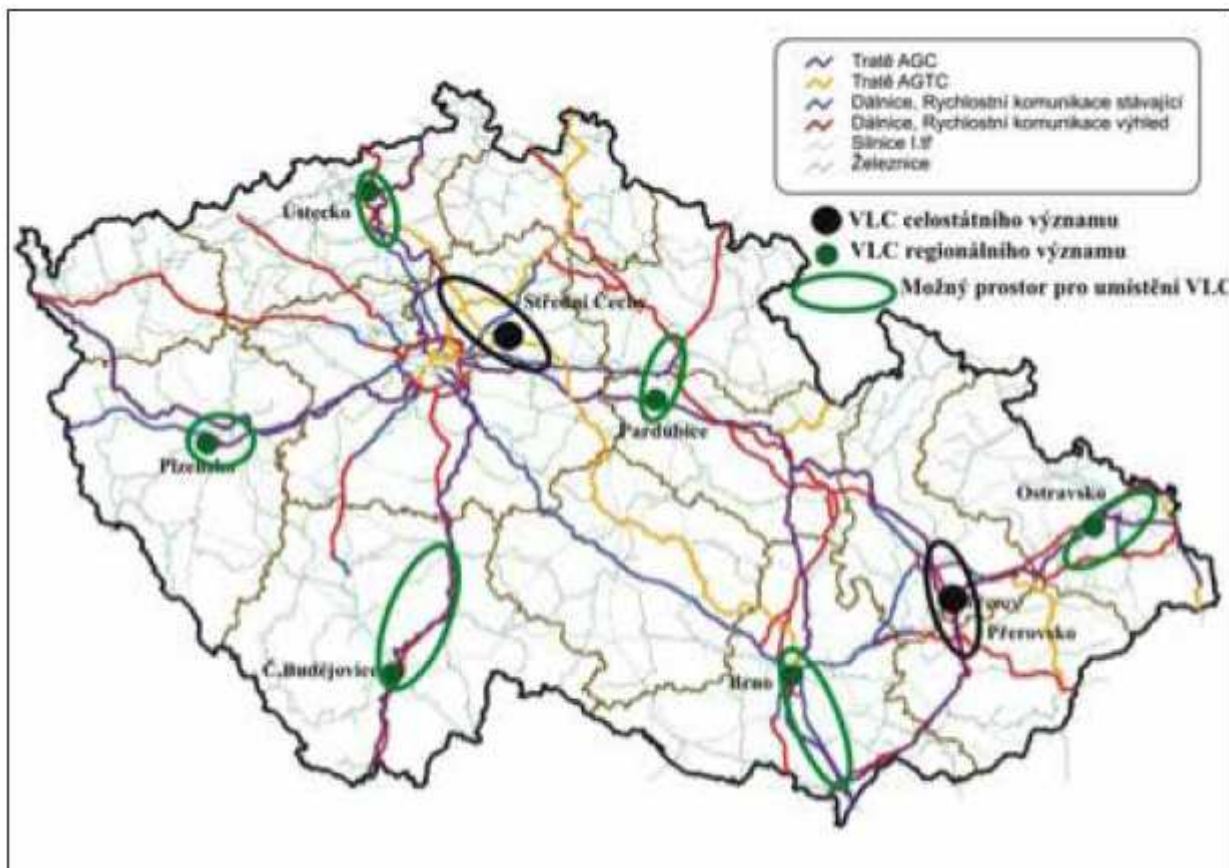
Právě PZ Triangle patří mezi rozhodující lokality v regionu, výhledově se předpokládá 7-9 tisíc zaměstnanců, dostupnost z města Chomutov činí do 20 km.



Poznámka: Zdroj: Portál Invest-UK

Důležitým prvkem v přepravě zboží, z hlediska objemu a směrování nákladní dopravy, jsou veřejná logistická centra (VLC, kontejnerová překladiště). K dispozici je překladiště v Ústí nad Labem (vzdálenost zhruba 70 km). Zboží je překládáno v režimu silnice/voda/železnice s napojením na dálnici D8 a teoretickým výkonem (objem překládky) kolem 100 tis. TEU za rok. Následuje překladiště v lokalitě Lovosice s napojením na dálnici D8 (vzdálenost cca 60 km), zde jsou k dispozici režim silnice/železnice i silnice/voda/železnice a souhrnný teoretický výkon činí kolem 55 tis. IPJ za rok. Další překladiště v režimu silnice/železnice je v lokalitě Obrnice (Most) s napojením na silnici I/13 (vzdálenost cca 30 km) a teoretickým výkonem kolem 50 tis. TEU za rok. V úvahu přichází také překladiště Praha 10 Uhřetěves (vzdálenost cca 120 km) s teoretickým výkonem 1200 tis. TEU za rok

Poznámka: Zdroj: MD ČR, stav leden 2018

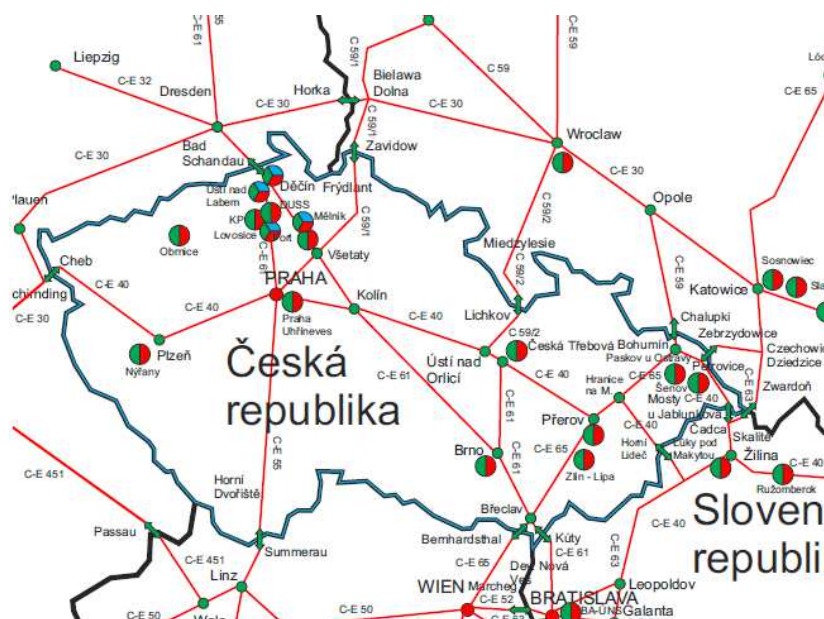


Obrázek 112: Výhledová koncepce rozmístění VLC na území ČR; Zdroj: „Koncepce nákladní dopravy“

Nezbytnou podmínkou řešení nákladní dopravy je vyhovující dopravní infrastruktura, v případě řešeného území se jedná o nekompletní a nehomogenizovaný tah E442 silnice I/13 nebo nekompletní a nehomogenizovaná trasa silnice I/7, resp. D7 ve směru na Prahu a železniční trať 130 Klášterec nad Ohří-Ústí nad Labem.

8.1.1 Železniční nákladní doprava

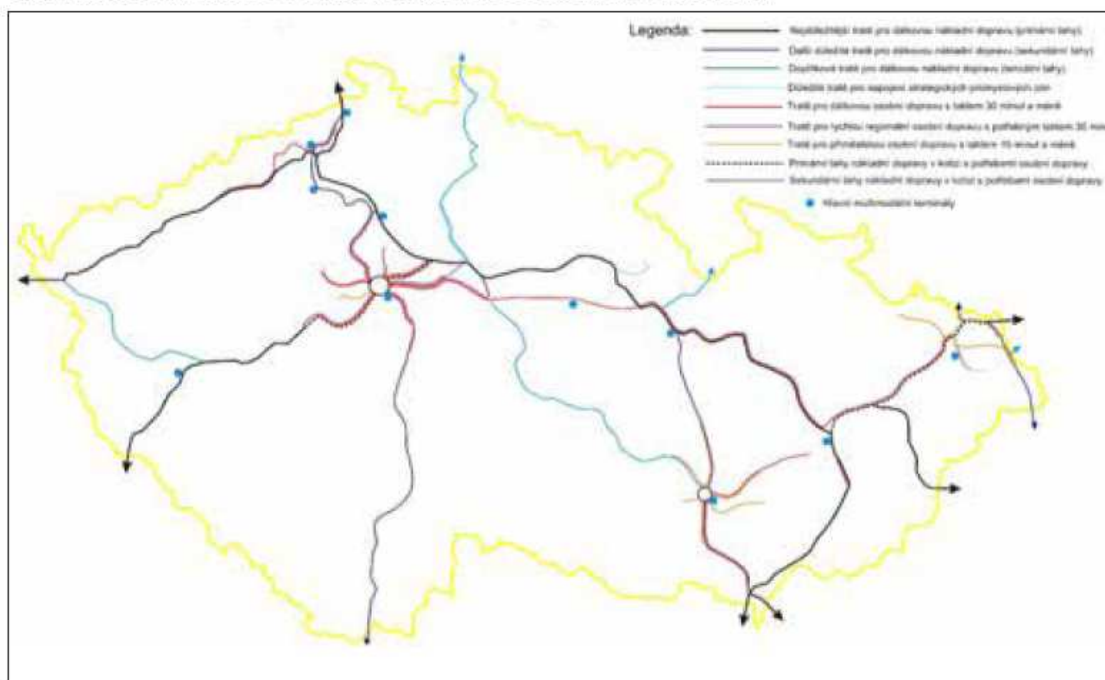
Následující obrázek dokládá schéma tratí AGTC a překladišť kombinované dopravy na území ČR, zdrojem je zmíněná Koncepce nákladní dopravy.



Obrázek 113: Schéma tratí AGTC a překladišť kombinované dopravy na území ČR

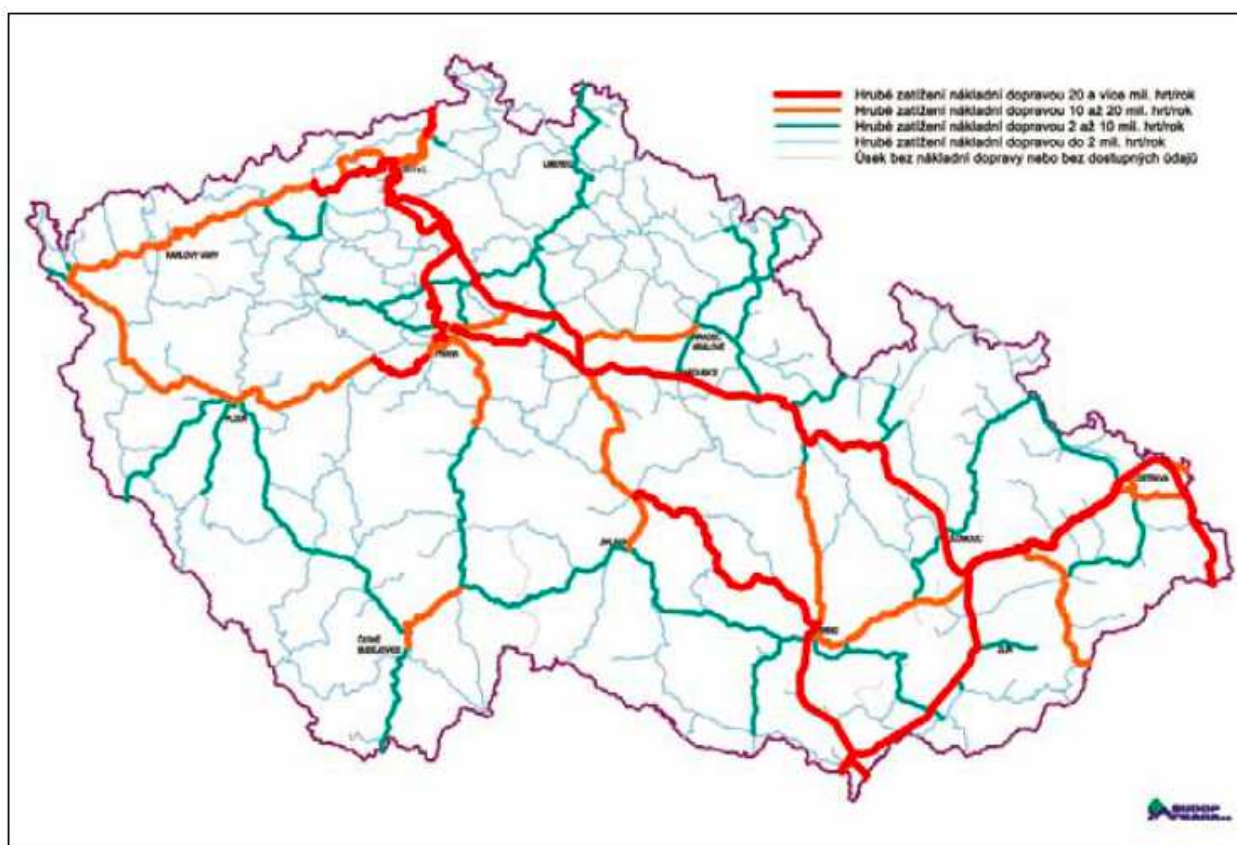
Další obrázek obsahuje výhledové záměry rozvoje železniční infrastruktury v souladu s dokumentem „Dopravní sektorové strategie“, bez záměru vysokorychlostních tratí (VRT, nebo tratě RS).

Obrázek 3: Železniční síť SŽDC z hlediska potřeb osobní a nákladní dopravy



Obrázek 114: Schéma výhledových záměrů rozvoje železniční infrastruktury z hlediska potřeb osobní a nákladní dopravy

Následující obrázek dokládá průměrné zatížení železničních tratí nákladní dopravou v letech 2005-2007. Aktuálnější data nebyla zjištěna, nicméně obrázek nabízí alespoň srovnání jednotlivých tras na území ČR. Trasa tratí číslo 130, resp. 131 náleží do kategorie 10-20 mil. hrt/rok, resp. 20 a více mil. hrt/rok.



Obrázek 4: Průměrné hrubé zatížení železniční sítě nákladní dopravou v letech 2005 až 2007

Obrázek 115: Průměrné hrubé zatížení železniční sítě nákladní dopravou v období 2005-2007

8.1.2 Silniční nákladní doprava

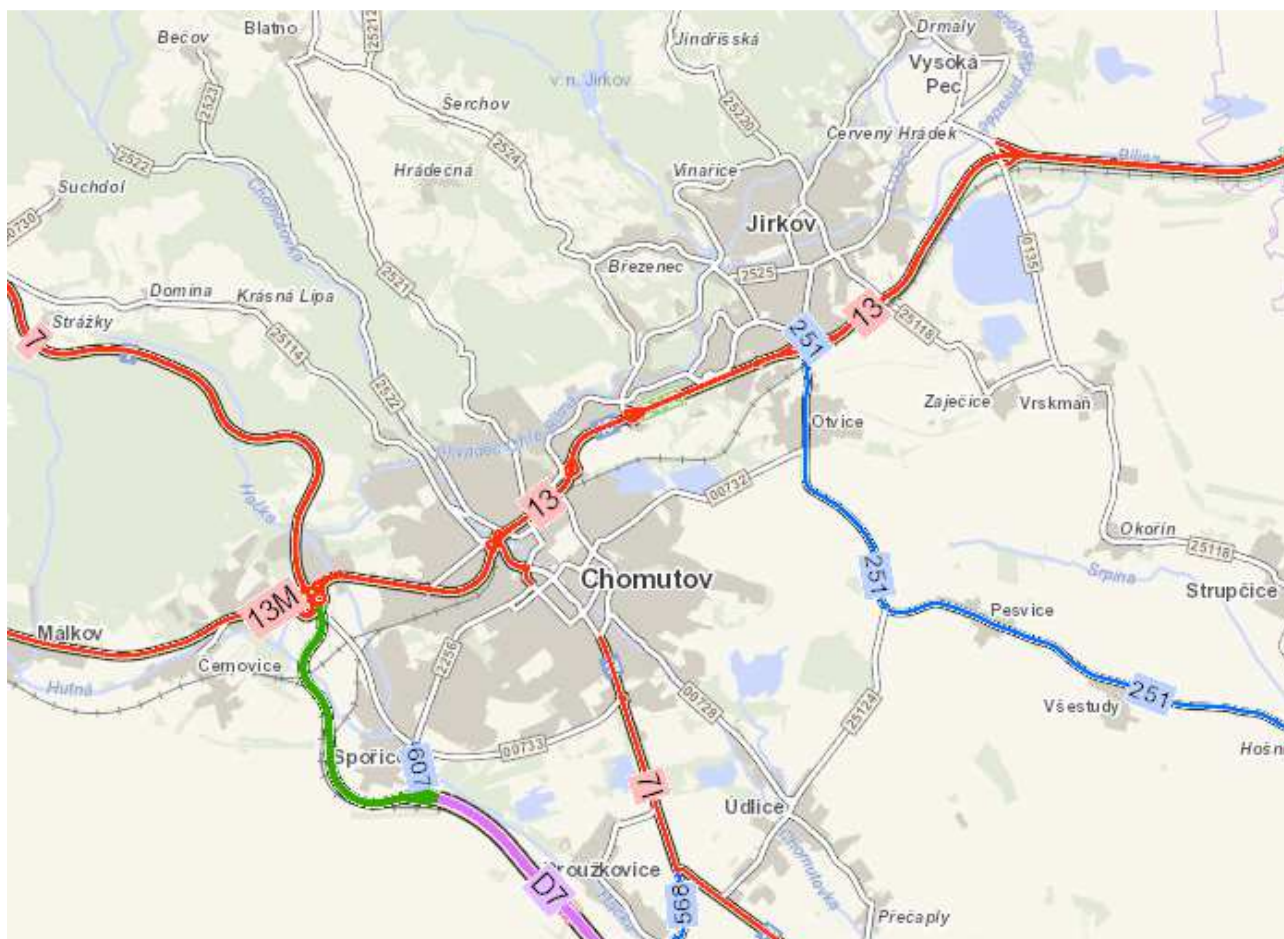
Silniční nákladní doprava, zejména pak TND se realizuje v rozhodující míře na silnici I/7, resp. D7 a silnici I/13 (E442). Podíl nákladní dopravy na silnici I/13, procházející celým řešeným územím, dosahuje podle směrového dopravního průzkumu kolem 6,8-7,3%. Důležitá je trasa silnice III/2256, která 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/71 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 do kategorie nákladní doprava nejsou zahrnuty lehké nákladní vozidla do 3,5t, včetně dodávkových vozidel.

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 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.



Obrázek 116: Zatřídění silnic na v řešeném území, které jsou současně rozhodujícími koridory nákladní dopravy

MĚSTO CHOMUTOV

Na území města Chomutov je zdařile regulována nákladní doprava v obytných oblastech, převládají zde zákazy vjezdu nákladním vozidlům o hmotnosti 3,5t. Také v případě širšího centra města je uplatněno výše uvedené omezení. U průjezdných komunikací městem je situace více složitá, resp. méně organizovaná a ve svém výsledku tak neucelená. Nákladní doprava využívá sice sběrné komunikace ZAKOS, nicméně jsou lokality, kde trasa je v „kolizi“ s územím. Dobrým příkladem jsou trasy nákladní dopravy od dálnice D7, které jsou na území města ukončeny v okrajových lokalitách, kde je situován průmysl. Vzhledem k nekomplexnosti považujeme za potřebné průjezdné trasy nákladní dopravy revidovat a doplnit s cílem dosáhnout dostatečné dopravní obsluhy území a současně snížit její negativní dopad.

Základní skelet komunikací pro nákladní dopravu je pravděpodobně organizován v následujících ulicích:

- průtah silnice I/13 (E442)
- silnice I/71, Pražská v omezeném úseku
- silnice I/71, Lipská s napojením na I/13
- silnice III/2256, Spořická v omezeném úseku
- silnice III/00732, Křivá, Vinohradská, Mostecká
- silnice III/2521, Zborovská, Blatenská
- silnice III/25114, Lipská
- úsek Cihlářská, úsek Moravská, Čelakovského
- úsek silnice III/2524, Březový vrch
- silnice III/00728, Dukelská
- silnice III/00733.

Na území města není provozováno parkoviště nákladních vozidel nad 3,5t, toto je pravděpodobně v současnosti řešeno odstavováním vozidel v areálech vybraných korporací. Není řešeno odstavování dodávkových vozidel o bytných oblastech.



MĚSTO JIRKOV

Na území města Jirkov je nákladní doprava důsledně, systematicky a zdařile regulována. Z hlediska organizace dopravy nákladní doprava využívá sběrné komunikace ZAKOS a to ještě v omezeném rozsahu, do obytných oblastí a centra města je vjezd nákladním vozidlům zamezen, s výjimkou dopravní obsluhy nebo zásobování, ojediněle pak omezením hmotnosti 3,5 tuny. Ovšem vyskytují se oblasti, kde bylo vhodné tuto regulaci nákladní dopravy doplnit, například ulice Ervěnická nebo část ulice Palackého.

Základní skelet komunikací pro nákladní dopravu je organizován v následujících ulicích:

- Chomutovská
- Palackého
- Zaječická
- Alešova
- Červenohrádecká
- Jiráskova
- Pod Břízami
- Březový vrch.

Na území města není provozováno parkoviště nákladních vozidel nad 3,5t, není řešeno odstavování dodávkových vozidel o bytných oblastech.

8.2 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Koridor železniční nákladní dopravy, trať číslo 130. Existence průtahu silnice I/13 (E442), napojení území na D7.	W1: Nízká kvalita provozu na průtahu silnice I/13, dopravně bezpečnostní rizika, nedostatečná kapacita.
S2: Chomutov; Zdařilá regulace silniční nákladní dopravy v obytných oblastech města a na území širšího centra města.	W2: Chomutov; Neucelená regulace nákladní dopravy v průjezdních trasách města, negativní vliv na kvalitu území.
S3: Jirkov; Důsledná a systematická regulace silniční nákladní dopravy na území města, včetně centra města.	W3: Chomutov; Chybějící komunikace k odvedení zbytné nákladní dopravy ze zastavěného území města.
	W4: Absence zachytných a odstavných ploch nákladní dopravy, odstavování dodávkových vozidel v obytných oblastech.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Chomutov; Dobudování základního skeletu k odvedení zbytné nákladní dopravy ze zastavěného území města (III/00732 v realizaci).	T1: Přetrvávající nedostatky železniční nákladní dopravy, zvyšování podílu silniční nákladní dopravy s dopadem na nehodovost.
O2: Chomutov; Homogenizace průtahu silnice I/13, řešení rizikových míst, zvýšení kapacity.	T2: Nedobudování základního skeletu komunikací k odvedení zbytné nákladní dopravy ze zastavěného území města.
O3: Chomutov; Doplnění regulace nákladní dopravy, vliv na zlepšení ŽP.	T3: Zvyšující se negativní dopady nákladní dopravy na ŽP a kvalitu života.
O4: Účinnější využití železniční nákladní dopravy ke snížení objemu silniční nákladní dopravy.	
O5: Budování zachytných parkovišť a odstavných ploch nákladní dopravy, řešení dodávkových vozidel v lokalitách bydlení.	

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

Obsahově je kapitola řešena ve dvou základních rovinách. Předně se jedná o řízení silničního provozu prostřednictvím světelně signalizačního zařízení. S tím souvisí podpora MHD a upřednostnění (preference) vozidel v dopravním proudu, včetně dispečerského řízení a informačního systému pro cestující. Samostatnou oblastí je pak organizace dopravy v klidu ve formě vhodných systémů a technologických prvků.

SVĚTELNĚ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ

V současné době světelně signalizační zařízení na křižovatkách (SSZ) je uplatněno pouze na území města Chomutov, nedá se vyloučit, dojde k jeho rozšíření na další křižovatky, případně i na území města Jirkov. Na území města Chomutov je SSZ vybaveno celkem 6 křižovatek, jedná se o křižovatky

- silnice I/13 Černovická-Karlovarská-Potoční
- silnice I/71 Pražská-silnice III/00732 Křivá
- silnice I/71 Pražská-Palackého-Riegrova-Beethovenova
- Blatenská-Zborovská
- Blatenská-Moravská-Rooseveltova
- Moravská-Cihlářská.

Technický a technologický stav uvedených křižovatek lze rámcově hodnotit na základě dále uvedených informací od smluvního poskytovatele servisu zařízení, kterým je JTS CZ s.r.o., týkajících se možnosti získání dat z detektorů SSZ v Chomutově.

SSZ na kterých je možné data získat:

- Zborovská-Blatenská; řadič Cross RS2, detektory byly při poslední prohlídce v pořádku
- Nové Spořice; řadič Cross RS3; nefunkční videodetekce na hlavní, smyčkové detektory u stopčár byly funkční.

SSZ kde není možnost dat:

- Beethovenova-Pražská; řadič Cross RS4, nemá detektory
- Pražská-Křivá; řadič AŽD MR24, není modul sčítání dat detektorů
- Moravská-Blatenská; řadič CROSS RS1, nemá detektory
- Moravská-Cihlářská; řadič Siemens C800, není modul sčítání dat detektorů.

Nakonec jsme obdrželi data z detektorů sledování dopravy u křižovatky Blatenská-Zborovská, ale pouze v omezeném rozsahu.

Na základě uvedeného se dá konstatovat, že dle potřeby probíhá technický dozor a údržba zařízení, není známo, zda se optimalizuje nebo modernizuje softwarového vybavení systému. Dopravně detekční systémy nejsou realizovány v potřebném rozsahu a kvalitě, s výjimkou křižovatky Nové Spořice, avšak i tak nejsou k dispozici plnohodnotná, případně dílčí data o intenzitě dopravy. Doporučujeme modernizovat stávající zařízení SSZ, kromě již uvedené křižovatky Nové Spořice, včetně systému řízení a detekčního systému tak, aby křižovatky fungovaly v dynamické podobě, případně i koordinaci a byly poskytovány dopravní informace na všech křižovatkách vybavených světelným signalizačním zařízením. Předpokládáme, že v rámci návrhové části bude diskutováno nad rozšířením křižovatek vybavených SSZ.

Z hlediska dopravně provozního uspořádání jsou křižovatky převážně řešeny s dostatečným řadícím prostorem. Na území města se nevyskytují samostatné přechody pro chodce, které jsou vybaveny SSZ, doporučujeme zvážit jejich doplnění na frekventovaných místech, přičemž preferujeme maximálně možné upřednostnění pěší dopravy a to i za cenu nižší kvality silničního provozu. Především se může jednat o místa v blízkosti ZŠ, v centru města a dalších lokalitách.



TECHNOLOGIE DOPRAVY V KLIDU

Město Chomutov

Na území města Chomutov, v rámci území zón placeného stání, je pro krátkodobé parkování provozováno celkem 44 parkovacích automatů (PA), jejich seznam a ceny parkovného jsou uvedeny v kapitole Doprava v klidu. Úhrada parkovného je možná i prostřednictvím mobilního telefonu.

Parkovací automat č. 8

Mánesova – parkoviště u Městských lázní

Platba pomocí SMS – pošlete přesný tvar SMS na 902 30	
Požadovaná doba stání v hodinách	Text SMS (musíte do něj doplnit vlastní RZ auta)
0,5 hod.	CHV 08 vaseRZ 0
1 hodina	CHV 08 vaseRZ 1
2 hodiny	CHV 08 vaseRZ 2
3 hodiny	CHV 08 vaseRZ 3
více hodin (x=počet hodin, 4 a více hodin)	CHV 08 vaseRZ x
Platba prozvoněním	
Požadovaná doba stání v hodinách	Prozvoňte číslo
0,5 hod.	910 307 080
1 hodina	910 307 081
2 hodiny	910 307 082
3 hodiny	910 307 083
více hodin (x=počet hodin, 4 až max. 9 hod.)	910 307 08x

Pozn. Platba prozvoněním pouze pro registrované RZ v systému SMS parkovného.

Parkovací plochy a komunikace v území zón placeného stání, využívající parkovací zařízení PA, fungují z hlediska organizace a řízení a telematických systémů izolovaně, bez provázanosti a možnosti přenosu dat a informací obecně nebo k uživatelům. Zařízení nejsou také součástí nějakého systémového řešení, což může komplikovat případnou modernizaci a rozvoj. Na základě uvedeného doporučujeme revitalizaci/modernizaci systému dopravy v klidu také v technologické oblasti a jeho zakomponování do městského informačního systému. Žádná další technologická zařízení ve veřejném prostoru nejsou na území města provozována.

V neveřejném prostředí je využívána technologie odbavení formou závorového systému a platebních terminálů, včetně možnosti platby mobilní aplikací. Toto lze doplnit např. kamerovým systémem pro čtení registračních značek a hodnocením stavu využití nabídky, resp. počtu volných parkovacích, což lze dále uplatnit v rámci navigačního systému.

Důležitým prvkem telematiky dopravy v klidu je informační a navigační systém na volné parkovací kapacity v on-line podobě, s možností přenosu dat na mobilní zařízení. Nezbytnou součástí systému jsou informace o přístupových trasách k lokalitám a jejich cenová struktura. Ve městě Chomutov není tento systém zatím realizován ani připravován. Zahraniční analýzy dokládají, že z důvodu hledání volného parkovacího místa se může dopravní výkon IAD v dotčeném území zvýšit až o 30%. Značná fragmentace nabídky současné nabídky může komplikovat zmíněný systém.

Město Jirkov

Na území města Jirkov jsou provozovány 2 parkovací automaty, jsou situovány v centru města

- na ulici Kostelní
- na parkovišti Alešova.

Žádná další technologická zařízení ve veřejném prostoru nejsou na území města provozována.

PREFERENCE MHD, INFORMAČNÍ SYSTÉMY, DISPEČERSKÉ ŘÍZENÍ PROVOZU

Autobusová a trolejbusová doprava MHD zatím není řešena formou aktivního upřednostnění vozidel v dopravním proudu v rámci dopravně závislého řízení u křižovatek vybavených světelným signalizačním zařízením. Rovněž nejsou využity možnosti upřednostnění vozidel MHD v návaznosti na zastávky MHD formou řízení provozu společně s krátkými vyhrazenými jízdními pruhy. Tyto prvky by bylo možné uplatnit v rámci křižovatek vybavených SSZ nebo také u okružní křižovatky na ulici Palackého v centru města a dalších.

Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. (DPCHJ) připravuje, v koordinaci s organizátorem IDS (Doprava Ústeckého kraje), další rozvoj/rozšíření komplexního informačního systému VHD/MHD pro cestující, který by mohl obsahovat následující okruhy:

- zastávkové informační panely se základními daty o odjezdech spojů, případně jejich zpoždění, informační panely ve vozidlech
- velkoplošné elektronické informační tabule v uzlových bodech MHD s vyznačením odjezdů všech linek a všech navazujících spojů MHD a dalších dopravců; zatím pouze v prostoru AN
- informační aplikace pro osoby s omezenou schopností pohybu či orientace
- dynamické řízení provozu v rámci systému a sítě SSZ
- dispečerský systém řízení s možností přenosu informací cestujícím a další.

DPCHJ provozuje nepřetržitě dopravní dispečink, dispečerské řízení provozu umožňuje standardní funkce jako např. o pohybu a stavu vozidel, hodnoty odchylky oproti jízdnímu řádu nebo kontakt s vozidlem. V rámci rozvoje řízení by potřebná data a informace mohly být zavedeny do samotných vozidel MHD.

9.1 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Křižovatky vybavené SSZ, zvyšující bezpečnost provozu – Chomutov.	W1: Absence systému dopravy v klidu, včetně naváděcího/informačního systému – Chomutov.
S2: Využívání parkovacích automatů k organizování dopravy v klidu.	W2: Nefungování SSZ z hlediska detekce vozidel, zastaralost zařízení – Chomutov.
S3: Realizace informačního systému a dispečerského systému řízení provozu MHD.	W3: Nedostatečný informační systém v MHD, absence přenosu dat k cestujícím.
	W4: Neexistující aktivní upřednostnění vozidel MHD v dopravním proudu.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Zvyšování kvality řízení provozu SSZ na křižovatkách, doplnění detekce – Chomutov.	T1: Snižování cestovní rychlosti vozidel MHD, pokles počtu cestujících, zvýšení výkonu IAD.
O2: Budování systému organizace dopravy v klidu, naváděcích a informačních prvků – Chomutov.	T2: Zvýšené nároky na udržení intervalu MHD s dopadem na počet vozidel a personálu.
O3: Upřednostnění vozidel MHD v dopravním proudu, možnost zvýšení cestovní rychlosti.	T3: Růst dopravního výkonu IAD z titulu absence systému organizace dopravy v klidu – Chomutov.
O4: Rozvoj informačního systému a dispečerského systému řízení provozu MHD.	

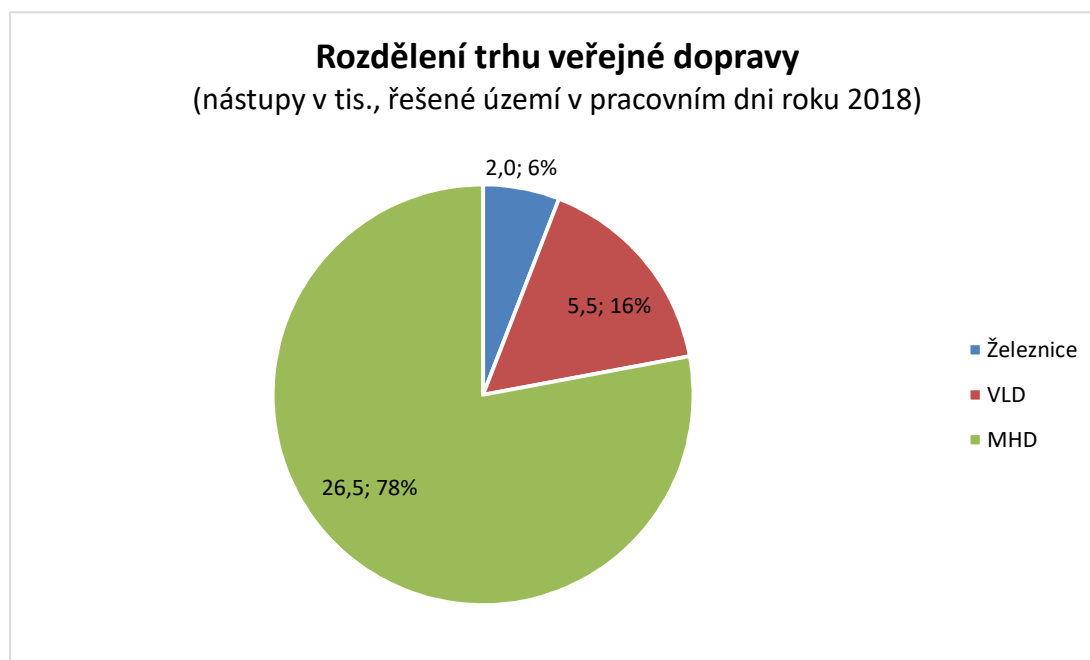


10. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA, VČETNĚ ŽELEZNICE A VAZEB NA IDS ÚSTECKÉHO KRAJE

Dopravní obsluhu řešeného území společně zajišťuje městská hromadná doprava (MHD), veřejná linková doprava (VLD) a železniční osobní doprava (ŽOD). Nabídka MHD, VLD a ŽOD je součástí integrované dopravy Ústeckého kraje. Na základě informací dopravců a analýz zpracovatele je trh veřejné dopravy rozdělen podle následující tabulky a grafu. Dominantní postavení zaujímá MHD s podílem zhruba 78 % cestujících v řešeném území. Na základě informací dopravců a odborných odhadů odvozujeme celkový počet cestujících na zhruba 34 tis. osob/nástupů v běžném pracovním dni.

Rozdělení trhu veřejné dopravy	Nástupy v tis.
MHD	26,5
VLD	5,5
ŽOD	2,0
suma	34,0

Tabulka 57: Rozdělení trhu veřejné dopravy /zdroj: informace dopravců, odborné odhady UDIMO



Graf 31: Rozdělení trhu veřejné dopravy /zdroj: informace dopravců, odborné odhady UDIMO

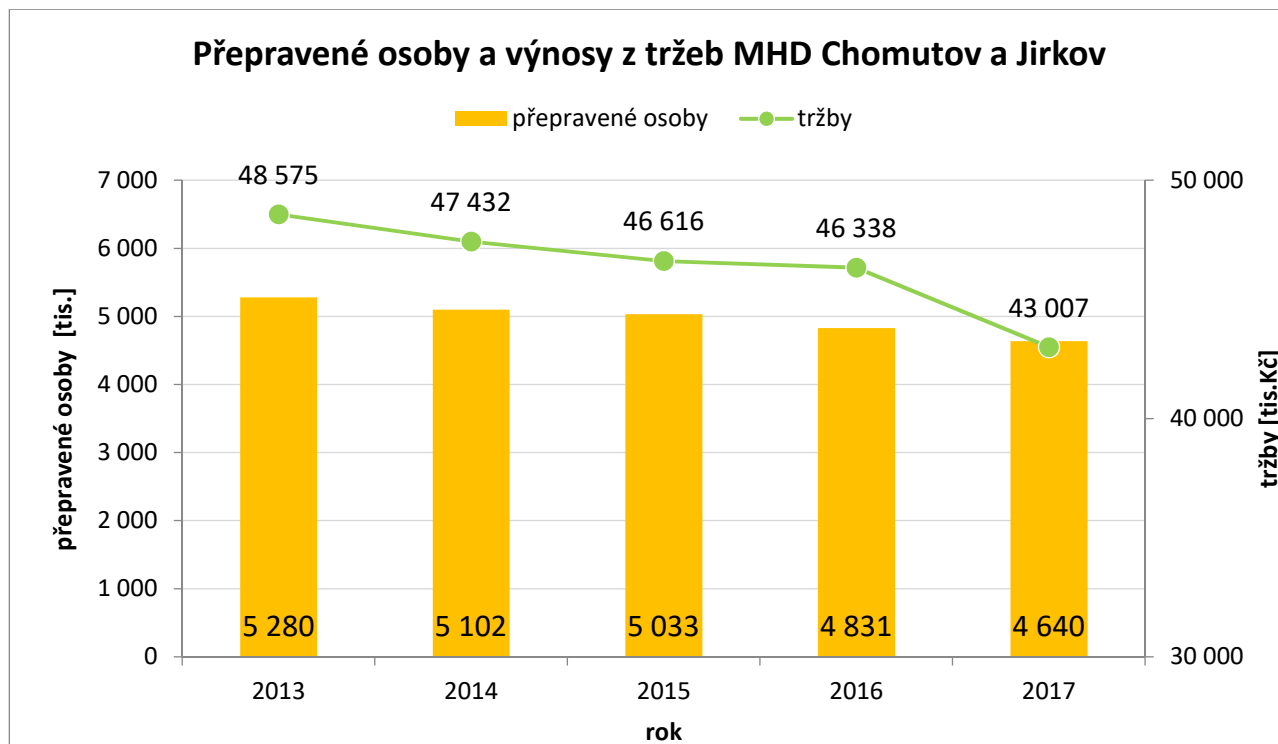
10.1 CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY MHD, DOSTUPNOST ÚZEMÍ

Městská hromadná doprava, kterou provozuje Dopravní podnik měst a.s. Chomutova a Jirkova a.s., zabezpečuje obsluhu území města Chomutova a města Jirkova. Z podkladů výročních zpráv SDP ČR lze pro období 2013 až 2017 odvodit dlouhodobý trend vývoje přepravených osob a tržeb. Rok 2017, který je v základních parametrech značně odlišný, byl prvním uzavřeným rokem, kdy byla MHD provozována v tarifu integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje. Od 11.12.2016 je Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. součástí integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje – DÚK (Doprava Ústeckého kraje) a tarif se stal součástí tarifu DÚK. Zároveň došlo i ke změně Smluvních přepravních podmínek, a proto výnosy z tržeb MHD v roce 2017 mohou mít důvod v zavedení IDS Ústeckého kraje a způsobu vyhodnocování počtu přepravených osob, případně ve změnách u dopravce.

Z doloženého dlouhodobého vývoje přepravených osob lze vysledovat setrvalý pokles poptávky, mezi lety 2013 až 2017 se jedná o snížení poptávky zhruba 12,1%, což představuje průměrný roční pokles kolem 3,0% cestujících. Ve vývoji počtu přepravených osob se mohlo promítnout jak demografické stárnutí obyvatelstva, tak zvyšující se HDP, při kterém si může více obyvatel dovolit provoz osobního automobilu. K vývoji tržeb, který je součástí grafu, nemá zhotovitel pro relevantní analýzu dostatek informací. Přepravené osoby za rok 2017 v počtu kolem 4,6 mil. představuje orientačně 14,1-15,5 tisíc cestujících v běžném pracovním dni. Upozorňujeme, že počet přepravených osob za rok (údaje v grafu) se stanovuje na základě prodaných typů jízdních dokladů.

S ohledem na výsledky průzkumu dopravního chování obyvatel považujeme za reálnější objem kolem 25-28 tis. cestujících v běžném pracovním dni.

Informace o přepravených osobách za rok 2018, uvedené ve výroční zprávě DPCHJ, v objemu 8482 tis. osob je nezbytné dále analyzovat s ohledem na data z předcházejících let a další zjištění. Vzhledem k uvedenému nebyl tento údaj zanesen do příslušného grafu.



Graf 32: Vývoj přepravených osob a tržeb v MHD Chomutova a Jirkova za období 2013-2017 /zdroj: Výroční zpráva SDP



Odhady přepravených osob v MHD v běžném pracovním jsou uvedeny v následující tabulce. Odhad byl zpracován na základě dopravního výkonu jednotlivých linek s přihlédnutím ke skladbě a kapacitě vozidel, což může být v některých případech zkreslující.

Celkem se jedná v průměru o přibližně 26,5 tis. cestujících v běžném pracovním dni, přičemž trolejbusová doprava přepraví 12,3 tis. osob, autobusová doprava pak 14,2 tis. osob. Podíl trolejbusové a autobusové dopravy vychází cca 46/54 %.

Druh dopravy	Linka	Odhad počtu přepravených osob v tis.	Počet spojů	
			denní	svátky
trolejbusová	340	3,2	61	40
	341	2,7	30	19
	342	1,6	75	73
	350	0,9	20	0
	351	0,8	18	0
	352	1,7	36	24
	353	1,4	34	26
	celkem	12,3	274	182
autobusová	301	2,4	53	50
	302	1,1	33	31
	303	1,6	58	31
	304	0,8	32	29
	306	0,5	18	16
	307	1,0	21	18
	308	1,3	45	32
	309	1,2	53	32
	310	0,0	1	0
	311	0,1	4	5
	312	0,2	10	0
	313	1,2	38	37
	314	0,5	11	0
	316	1,4	36	20
	317	0,8	30	26
	celkem	14,2	443	327
celkem		26,5	717	509

Tabulka 58: Přehled přepravených osob v jednotlivých linkách MHD v běžném pracovním dnu; Zdroj: jízdní řády, odborné odhady

Následuje přehled trolejbusových a autobusových linek provozovaných Dopravním podnikem měst Chomutova a Jirkova a.s.

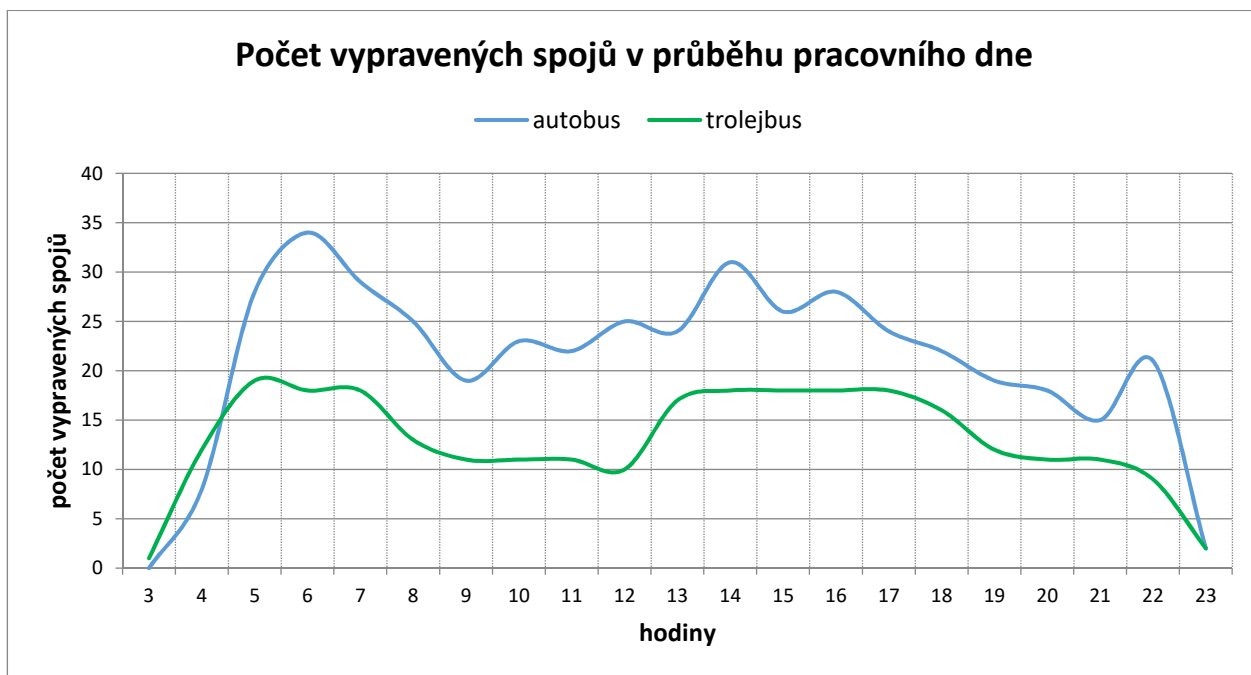
PŘEHLED TROLEJBUSOVÝCH LINEK

340	Písečná – Písečná, zdrav.stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Lipská I – Chomutovka – Palackého – U hřbitova – Poliklinika	celotýdenní
341	Písečná – Písečná, zdrav.stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov, žel.zast. – Čelakovského – Vinohradská – Vodní – Křivá – Palackého – Lipská I – Březenecká I – Kundratická – Sportovní hala – Březenecká II – Kamenná – Zahradní TIP – Písečná, zdrav.stř. – Písečná	celotýdenní
342	Jirkov, Horník – Jirkov, Vinařická I – Jirkov, Hornická – Jirkov, Červenohrádecká – Jirkov, aut.nádr. – Jirkov, Nové Ervěnice – Písečná	celotýdenní
350	Písečná – Písečná, zdrav.stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Lipská I – Chomutovka – Palackého – U hřbitova – Poliklinika	pracovní den
351	Písečná – Písečná, zdrav.stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov, žel.zast. – Čelakovského – Vinohradská – Vodní – Křivá – Palackého – Chomutov, aut.nádr.	pracovní den
352	Písečná – Zahradní I – Zahradní II – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Lipská I – Chomutovka – Palackého – U hřbitova – Poliklinika	pracovní den
353	Písečná – Zahradní I – Zahradní II – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov, žel.zast. – Čelakovského – Vinohradská – Vodní – Křivá – Palackého – Chomutov, aut.nádr.	celotýdenní

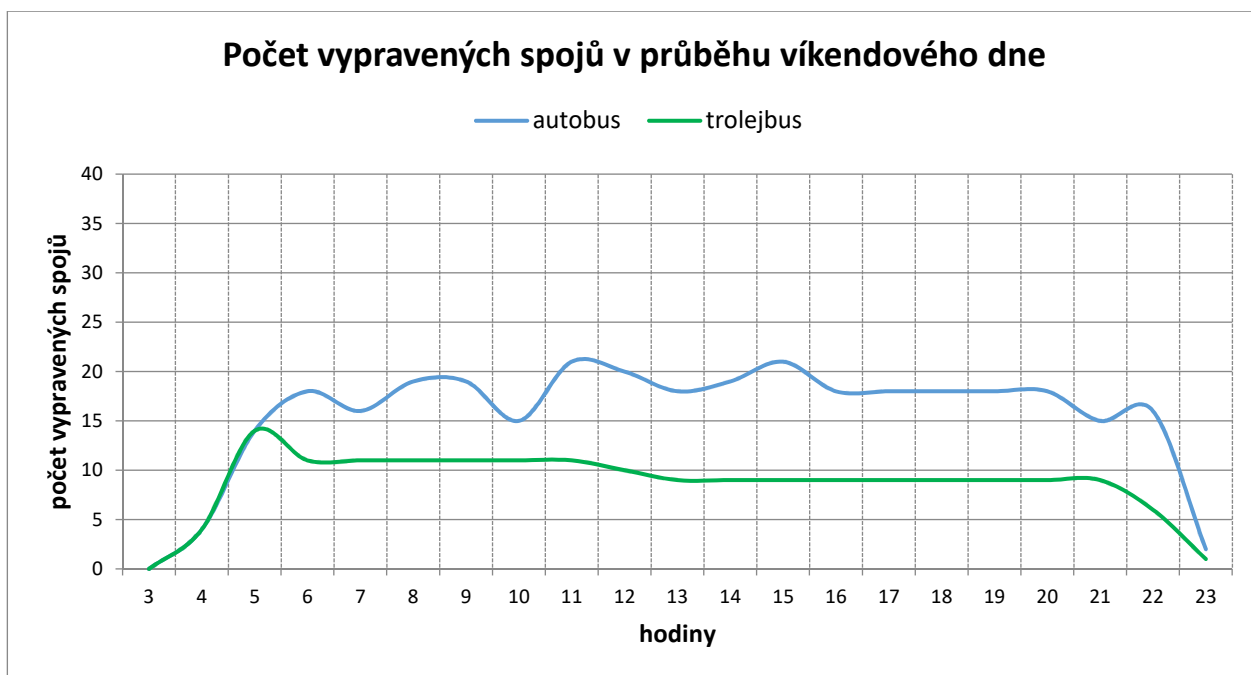
PŘEHLED AUTOBUSOVÝCH LINEK

301	Jirkov, aut.nádr. – Jirkov, Červenohrádecká – Jirkov, Hornická – Jirkov, Vinařická I – Jirkov, Horník – Jirkov, Nové Ervénice – Jirkov, Hrdinů – Písečná, zdrav.stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Moravská – Severka – Kostnická, škola – Kostnická – Kadaňská, škola – Kadaňská, kaplička – Globus	celotýdenní
302	Chomutov, aut.nádr. – Zborovská – Bezručova – Kostnická – Kostnická, škola – Severka – Moravská – Březenecká I – Kundratická – Sportovní hala – Březenecká II – Kamenná – Zahradní TIP – Písečná, zdrav.stř. – Písečná – Jirkov, žel.zast. – Kaufland	celotýdenní
303	Povodí Ohře – Jitřenka – Pošta 3 – Severka – Blatenská – Zborovská – Chomutovka – Palackého – Vodní – Mostecká – Gymnázium – V. Nezvala I – V. Nezvala II – Zadní Vinohrady – V. Nezvala II – SD aréna – Aquasvět – Letní kino – Tomáše ze Štítného – Jezero	celotýdenní
304	Podhorská – Krušnohorská – Kadaňská, kaplička – Kadaňská, škola – Autoškola – Třebízského – Lipská II – Bezručova – Zborovská – Chomutovka – Palackého – U hřbitova – Poliklinika	celotýdenní
306	Globus – Kadaňská, kaplička – Kadaňská, škola – Autoškola – Třebízského – Lipská II – Kostnická – Jitřenka – Povodí Ohře – Jitřenka – Kostnická, škola – Severka – Moravská – Chomutov, žel.zast. – Čelakovského – Mostecká – Mánesova – Palackého – U hřbitova – Poliklinika	celotýdenní
307	Vodní – Křivá – U hřbitova – Železářny – U hřbitova – Palackého – Chomutov, aut.nádr. – Spořická – Staviva – Feron – Spořice, Smetanova I – Spořice, Smetanova II – Spořice, Sokolovna – Spořice – Feron – Staviva – Spořická – Chomutov, aut.nádr. – Chomutovka – Palackého – U hřbitova – Železářny – U hřbitova – Křivá – Vodní	celotýdenní
308	Okály – Zátíší – Severka – Blatenská – Zborovská – Chomutovka – Palackého – U pekárny – Pražská, čerp.st. – Průmyslová zóna I – Pražská – Rozcestí – Droužkovice, Letná – Droužkovice, hřiště – Droužkovice, obecní úřad – Droužkovice	celotýdenní
309	Masokombinát – Rozvodné závody – Teplárna – Vodní – Křivá – U pekárny – Palackého – Lipská I – Kadaňská, škola – Kadaňská, kaplička – Globus – Černovická – U Hačky – Nové Spořice – PZ Nové Spořice – Černovice	celotýdenní
310	Jirkov, aut.nádr. – Jirkov, Červenohrádecká – Jirkov, Hornická – Jirkov, Vinařická I – Jirkov, Horník – Jirkov, Nové Ervénice – Jirkov, Hrdinů – Písečná, zdrav.stř. – Zahradní TIP – Kamenná – Březenecká II – Sportovní hala – Kundratická – Březenecká I – Chomutov, u žel.st. – Globus	pracovní den
311	Chomutov, žel.st. – Chomutov, aut.nádr. – Zborovská – Blatenská – Moravská – Březenecká I – Kundratická – Sportovní hala – Březenecká II – Kamenná – Zahradní TIP – Písečná, zdrav.stř. – Jirkov, Hrdinů – Jirkov, Nové Ervénice – Jirkov, Dvořákova – Jirkov, Červenohrádecká – Jirkov, aut.nádr.	celotýdenní
312	Chomutov, žel.st. – Chomutov, aut.nádr. – Zborovská – Blatenská – Moravská – Březenecká I – Kundratická – Sportovní hala – Březenecká II – Kamenná – Zahradní TIP – Písečná, zdrav.stř. – Jirkov, Hrdinů – Jirkov, Nové Ervénice – Jirkov, Dvořákova – Jirkov, Červenohrádecká – Jirkov, aut.nádr.	celotýdenní
313	Jirkov, aut.nádr. – Jirkov, Červenohrádecká – Jirkov, Jiráskova – Jirkov, U chaty – Jirkov, Staré Vinařice – Jirkov, vodárna – Jirkov, Mládežnická – Jirkov, Na Borku – Březenecká, škola – Březenecká, U rybníka – Březenecká – Březenecká, škola – Jirkov, Nový Březenecký – Jirkov, Nové Ervénice – Písečná – Jirkov, žel.zast. – Kaufland	celotýdenní
314	Poliklinika – U hřbitova – Křivá – Vodní – Palackého – Mostecká – Gymnázium – V. Nezvala I – V. Nezvala II – Zadní Vinohrady – V. Nezvala II – Letní kino – Jezero – Tomáše ze Štítného – Letní kino – Gymnázium – Mostecká – Mánesova – Palackého – Vodní – Křivá – U hřbitova – Poliklinika	pracovní den
316	Jirkov, aut.nádr. – Jirkov, Červenohrádecká – Jirkov, Jiráskova – Jirkov, U chaty – Jirkov, Staré Vinařice – Jirkov, vodárna – Jirkov, Mládežnická – Jirkov, Na Borku – Písečná, zdrav.stř. – Zoopark – U lávky – Moravská – Zborovská – Chomutov, aut.nádr.	celotýdenní
317	Chomutov, aut.nádr. – Chomutovka – Palackého – Vodní – Dukelská I – Dukelská II – Průmyslová zóna II – Důl J. Žižka – Údlice, zahrádky – Údlice, čistička – Údlice, pila – Údlice, učiliště – Údlice – Přechápy, starý cukrovar – Přechápy	celotýdenní

Následující dva grafy dokládají denní variace přepravní nabídku spojů MHD Chomutov a Jirkov. Jedná se o počty provozovaných spojů trolejbusových a autobusových linek dle jízdních řádů pro rok 2019 v průběhu jednoho pracovního dne a pak v průběhu jedné soboty či neděle. Z grafů je zřejmý velmi malý rozdíl mezi počty spojů zajišťujících běžný provoz v průběhu pracovního dne a mezi spoji provozovanými o sobotách a nedělích. To se týká především spojů trolejbusové dopravy.



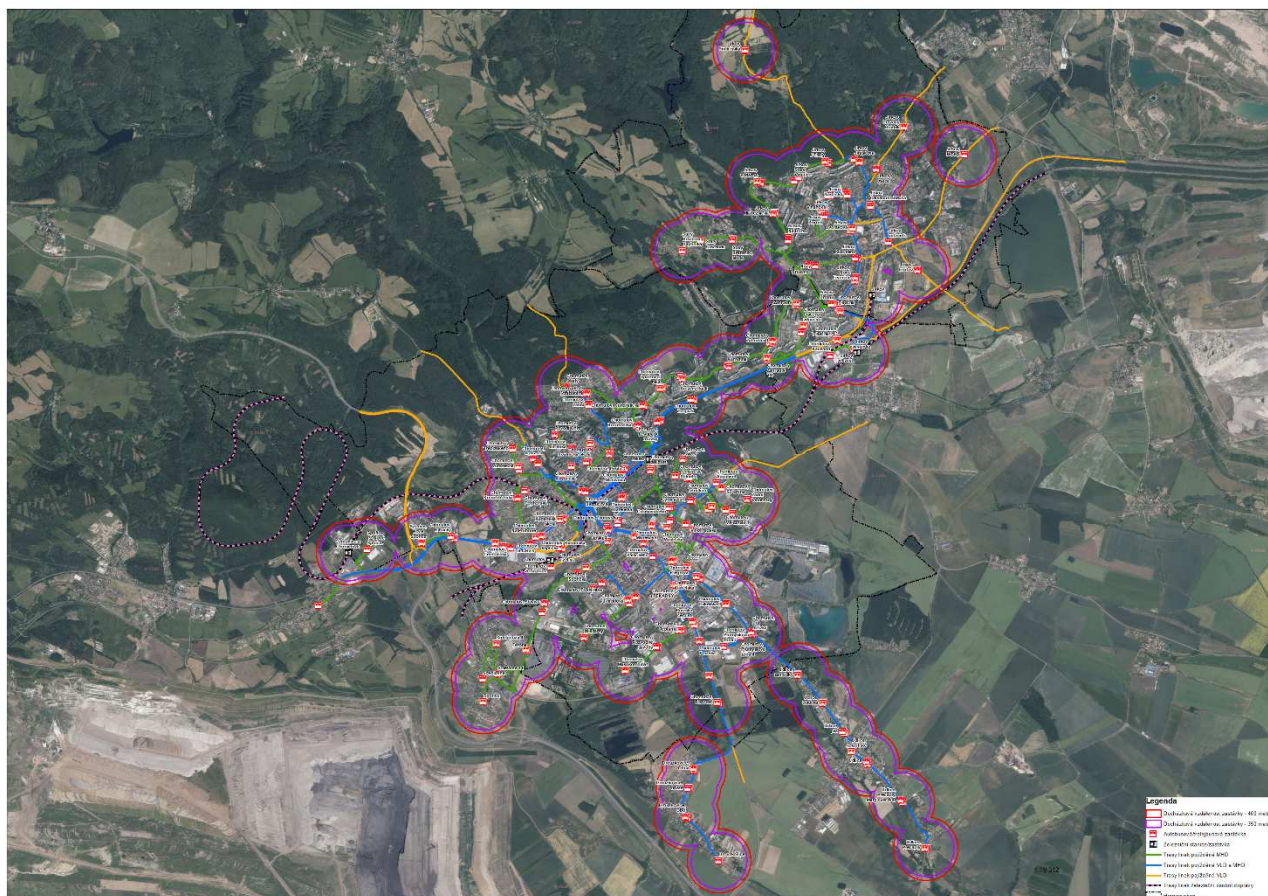
Graf 33a: Denní variace počtu vypravených spojů MHD v běžný pracovní den Zdroj: Jízdní řád (2019)



Graf 34b: Denní variace počtu vypravených spojů MHD ve víkendovém dni Zdroj: Jízdní řád (2019)

10.2 ANALÝZA DOSTUPNOSTI ÚZEMÍ

Následující obrázek dokumentuje dostupnost obsluhovaného území MHD, přičemž izochrony dostupnosti k zastávkám jsou konstruovány na radius 400 m vzdušnou čarou, resp. přibližně 520m reálné vzdálenosti. Tato vzdálenost reprezentuje dobu docházky do 8 minut pomalejší chůze/běžné chůze (rychlost 4 km/h). Z obrázků je patrné poměrně husté pokrytí území měst Chomutova a Jirkova prostřednictvím orientačně 91 jedinečných zastávek obsluhovaných zastávek MHD, avšak v řešeném území existují oblasti, ze kterých je dostupnost zastávek nad 8 minut chůze.



Obrázek 117: Izochrony docházkové vzdálenosti k zastávkám MHD v délce 400 m, resp. 8 minut běžné chůze, území měst Chomutov a Jirkov

Na řešeném území měst Chomutov a Jirkov evidujeme následující oblasti a lokality nad dobu docházky 8 minut běžné chůze k zastávkám MHD.

Město Jirkov:

- lokalita ulic Marie Majerové, Ivana Olbrachta, Jezerská
- lokalita ulic Mičurinova, Vilová a Mostecká
- lokalita ulic Panorama, Slunečná, Březový vrch, Šípková (Chomutov).

Město Chomutov:

- lokalita ulice Sadová
- lokalita ulice Topolová (Spořice).

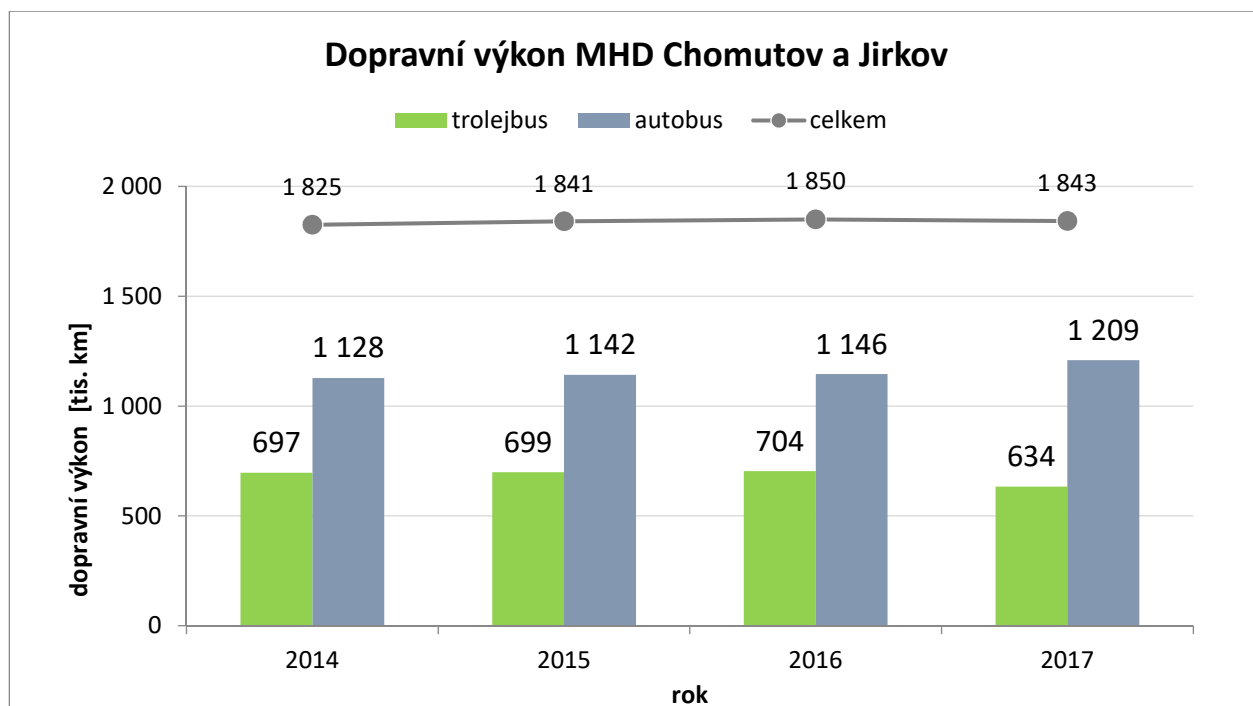
10.3 POPIS NABÍDKY MHD, STAV INFRASTRUKTURY

Dlouhodobý vývoj nabídky dopravních výkonů dokládá následující graf, který dokumentuje období 2014-2017. Pro celé sledované období 2014-2017 lze pozorovat poměrně vyrovnaný dopravní výkon v rozpětí 1825 tis. – 1850 tis. vozkm. Dopravní výkon za rok 2018 činil celkem zhruba 1833 tis. vozkm, autobusová doprava vykázala 1220 tis. vozkm a trolejbusová doprava 613 tis. vozkm.

Trend vývoje trolejbusové dopravy však vykazuje v celkovém výsledku mezi lety 2014 až 2017 pokles odpovídající celkovému snížení dopravního výkonu o cca 9,0 %. Větší změnu vývoje lze zaznamenat mezi roky 2016 a 2017, kdy dopravní výkon oproti dlouhodobému trendu poklesl ztelněji, a to o téměř 10,0 %. Autobusová doprava vykazuje rovnoměrnější vývoj, v roce 2017 je dopravní výkon vůči roku 2014 vyšší o 7,0 %. Nejvýrazněji se změnil dopravní výkon autobusové dopravy v roce 2017, kdy se oproti předchozímu roku zvýšil o 5,0 %. Ve změnách v dopravních výkonech trolejbusové a autobusové dopravy Dopravního podniku



měst Chomutov a Jirkov a.s. se pravděpodobně odráží zařazení MHD do IDS Ústeckého kraje v závěru roku 2016.



Graf 35: Vývoj dopravního výkonu MHD Chomutov a Jirkov za období 2014-2017; Výroční zpráva Dopravního podniku měst Chomutov a Jirkov.

Základní přehled linek dokládá následující tabulka, údaje jsou platné k datu 24.4.2019. Denní nabídka MHD Chomutov a Jirkov je zabezpečena 717 spoji, víkendy a svátky 509 spoji, celkový dopravní výkon MHD u spojů dle platných jízdních řádů v pracovních dnech vychází na 6076 vozkm/24hod, kdy jeden spoj ujede v průměru 8,47 vozkm. O svátcích se jedná o dopravní výkon ve výši 4240 vozkm/24hod, kdy jeden spoj ujede v průměru 8,33 vozkm. Režijní dopravní výkony při jízdách bez cestujících nejsou do těchto rozborů zahrnuty.

PŘEHLED VYBRANÝCH ÚDAJŮ MHD PRO BĚŽNÝ PRACOVNÍ DEN:

- průměrná délka spoje se pohybuje okolo 8,87 km,
- nejdelší trasu vykazuje trolejbusová linka 341, cca 16,9 km,
- nejkratší trasu má trolejbusová linka 342, cca 4 km,
- nejvíce spojů je vypraveno na trolejbusové lince 342, 75 spojů v pracovním dni,
- maximální špičkový interval je stanoven na 30 minut,
- největší dopravní výkon vykazuje autobusová linka 301, a to 636 vozkm/běžný pracovní den,
- nejvíce přepravených osob vykazuje linka 340, celkem 3,2 tis. osob (odhad),
- průměrná přepravní vzdálenost 2-3 km.

Číslo	Trasa	Počet spojů		Ø délka spoje [km]	Dopravní výkon	
		denní	svátky		denní	svátky
301	Globus – Kostnická – Moravská – Jirkov, aut.nádr.	53	50	12,00	636,00	600,00
302	Chomutov, aut.nádr. – Severka – Písečná – Kaufland	33	31	9,00	297,00	279,00
303	Povodí Ohře – Palackého – Jezero	58	31	7,36	426,88	228,16
304	Podhorská – Autoškola – Palackého – Poliklinika	32	29	7,00	224,00	203,00
306	Globus – Autoškola – Poliklinika	18	16	7,35	132,30	117,60
307	Vodní – Palackého – Spořice – Vodní	21	18	12,05	253,05	216,90
308	Okály – Palackého – Droužkovice	45	32	7,71	346,95	246,72
309	Masokombinát – Černovice	53	32	6,05	320,65	193,60
310	Globus – Březenecká I – Jirkov, aut.nádr.	1	0	10,00	10,00	0,00
311	Chomutov, žel.st. – Chomutov, aut.nádr. – Jirkov, aut.nádr.	4	5	9,00	36,00	45,00
312	Okály – Chomutov, žel.st. – Palackého – Důl J. Žižka	10	0	6,10	61,00	0,00

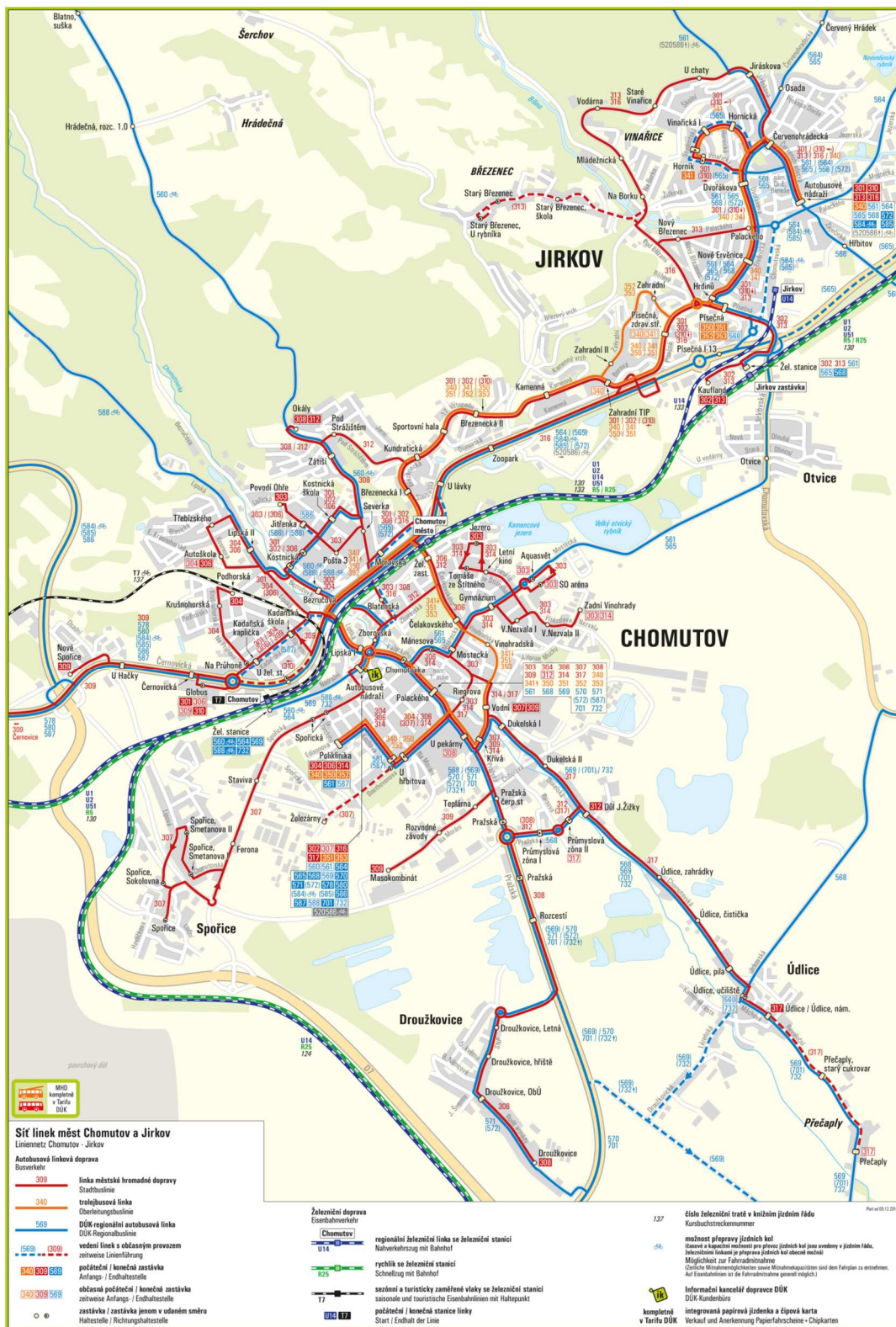
313	Jirkov, aut. Nádr. – Jirkov, žel.st. – Kaufland	38	37	8,04	305,52	297,48
314	Poliklinika – Palackého – Zadní Vinohrady – Poliklinika	11	0	12,45	136,95	0,00
316	Chomutov, aut.nádr. – Jirkov, Staré Vinařice – Jirkov, aut.nádr.	36	20	10,00	360,00	200,00
317	Chomutov, aut.nádr. – Údlice – Přechaply	30	26	6,64	199,20	172,64
340	Poliklinika – Palackého – Jirkov, aut.nádr.	61	40	10,05	613,05	402,00
341	Jirkov, Horník – Vodní – Palackého – Jirkov, Horník	30	19	16,92	507,60	321,48
342	Písečná – Jirkov, aut. nádr – Jirkov, Horník	75	73	4,00	300,00	292,00
350	Písečná – Zahradní TIP – Palackého – Poliklinika	20	0	8,50	170,00	0,00
351	Písečná – Zahradní TIP – Vodní – Chomutov, aut. nádr.	18	0	8,00	144,00	0,00
352	Písečná – Zahradní I – Palackého – Poliklinika	36	24	9,00	324,00	216,00
353	Písečná – Zahradní I – Vodní – Chomutov, aut.nádr.	34	26	8,00	272,00	208,00
		717	509	8,87	6076,15	4239,58

Tabulka 59: Základní přehled vypravených linek MHD, údaje k 24. 4. 2019; zeleně trolejbusy, modře autobusy; Zdroj: JŘ

Trasy MHD a vedení linek dokládá následující obrázek, jedná se o schéma z platného jízdního řádu pro rok 2018. Z hlediska celkové konstrukce sítě MHD se jedná o komplikované linkové uspořádání s převažující nabídkou autobusové dopravy a značným rozsahem souběhů s dopravou trolejbusovou. Zejména na území města Chomutova, kde je značně hustá síť tras, si může nabídka MHD vzájemně konkurovat. Za systémově příznivé a dobré řešení lze hodnotit dopravní spojení mezi městy Chomutov a Jirkov, resp. vazba k sídlištím Písečná a Zahradní, nicméně i zde jsou souběhy výrazné.

Jako spíše neobvyklé se jeví skutečnosti, že celkovou nabídku tvoří v úhrnu až 22 linek, přičemž u linek, které lze v běžném pracovním považovat za nosné se uplatňuje špičkový interval do, resp. 30 minut. V systému převažují linky s následným intervalem 60 minut, jejich prokládání se záměrem dosáhnout cílů v rozhodujících časových polohách je však značně obtížné, až nereálné. Doporučujeme návrh orientovat na snížení počtu linek MHD, u rozhodujících tras pak dosáhnout špičkového intervalu proloženě 10-15 minut, při přibližném zachování celkového dopravního výkonu MHD.

Handicapem trolejbusové i autobusové MHD je její součást v rámci dopravního proudu vozidel, kdy kvalita provozu automobilové dopravy se promítá do kvality nabídky MHD z hlediska délky jízdní doby, dodržování jízdního řádu, resp. zdržení vozidel. Toto se projevuje především v jádrovém území města Chomutova, konkrétněji v ulicích Lipská, Palackého a Pražská. Další prodlužování jízdní doby může přivodit situaci, kdy k zajištění stávajících intervalů bude nutné zařazovat do oběhů nová vozidla. V tomto ohledu může být přínosem preference, upřednostnění vozidel MHD v dopravním proudu, což je zmíněno v dalších kapitolách.



Obrázek 118: Síť linek měst Chomutov a Jirkov – Autobusová linková doprava

Následují informace týkající se tarifního systému a cen jízdného v MHD Chomutov a Jirkov s platností od 1. 1. 2019. V této souvislosti je nezbytné upozornit na ekonomický vztah mezi cenou a průměrnou přepravní vzdáleností, kterou odhadujeme na 2-3 km, přičemž na území samotných měst Chomutova i Jirkova lze očekávat spíše nižší vzdálenosti. Cena nejlevnějšího obyčejného i předplatného jízdného se tak může pohybovat nad náklady při použití osobního vozidla.

Ceny jednotlivého jízdného pro zóny 501 Chomutov a 511 Jirkov

Časová platnost	Cena jízdného			
	Platba v hotovosti nebo bezkontaktní platební kartou		Platba z el. peněženky BUS karty nebo karty DÚK	
	Obyčejné jízdné	Zlevněné jízdné (1)	Obyčejné (plné) jízdné	Zlevněné jízdné (1)
45 minut	17,00 Kč	4,00 Kč	14,00 Kč	3,60 Kč
60 minut	20,00 Kč	5,00 Kč	17,00 Kč	4,50 Kč

Ceny časového jízdného pro zóny 501 Chomutov a 511 Jirkov

Platnost v zónách	Obyčejné jízdné			Zlevněné jízdné (1)			Senior SD (2)			
	7denní	30denní	90denní	7denní	30denní	90denní	7denní	30denní	90denní	365denní
Jednozónová 501 Chomutov	143 Kč	530 Kč	1 470 Kč	35 Kč	132 Kč	367 Kč	30 Kč	100 Kč	285 Kč	1 000 Kč
Jednozónová 511 Jirkov	143 Kč	494 Kč	1 330 Kč	35 Kč	123 Kč	332 Kč	30 Kč	100 Kč	285 Kč	1 000 Kč
Relační 501 Chom.-511 Jirk.	143 Kč	530 Kč	1 510 Kč	35 Kč	132 Kč	377 Kč	30 Kč	100 Kč	285 Kč	1 000 Kč

Ceník jednodenního časového jízdného síťového

Typ jízdenky	Cena
Obyčejné jízdné	130 Kč
Zlevněné jízdné (1)	32 Kč
ZTP, ZTP/P	32 Kč
1+2 (1 osoba bez omezení věku a max. dvě děti do 15 let)	160 Kč
2+4 (2 osoby bez omezení věku a max. čtyři děti do 15 let)	220 Kč
Max. 5 (max. pět osob bez určení věku)	330 Kč

Tabulka 60: Ceny jízdného na linkách MHD pro zóny 501 Chomutov a 511 Jirkov; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje, platnost od 1. 1. 2019

Poznámky: (1) Sleva pro děti od 6-15 let, žáky a studenty 15-26 let, osoby starší 65 let, (2) Sleva pro starobní důchodce.

INFRASTRUKTURA A PŘESTUPNÍ MÍSTA V SÍTI MHD

Celková délka sítě linek MHD v řešeném území představuje 200 km (stav roku 2018, zdroj VZ 2018), přičemž délka trolejbusových linek činí 61 km (cca 31%) a autobusových linek 139 km (cca 69%). Kromě Chomutova a Jirkova zajišťuje DPCHJ a.s. také obsluhu území MHD v přilehlých obcích Černovice, Droužkovice, Spořice a Údlice.

Vzhledem na značně rozvinutou síť linek MHD lze obtížně vysledovat významných přestupních míst mezi jednotlivými linkami MHD, může se například jednat o zastávky v centru města:

- Palackého, případně i
- Autobusové nádraží.



Zastávka Palackého je z hlediska pěší dopravy bezbariérová, přestupy ve stejném směru se odehrávají na jedné hraně, přestup mezi linkami v opačných směrech řešen bezbariérovými přechody v křižovatce Palackého-Vršovců-Chelčického.

Doplňující provozní a ekonomické údaje za rok 2017/2018

Přehled vozového parku a vypravenosti vozidel shrnuje následující tabulka. Dle podkladu, kterým je Výroční zpráva SDP 2017, bylo v roce 2017 evidováno celkem 16 trolejbusů s průměrným stářím 17 let a 31 autobusů s průměrným stářím 6,4 let. Z hlediska pěší dopravy je důležité zmínit bezbariérovost u zhruba 77% vozidel MHD.

Podle Výroční zprávy DPCHJ 2018 došlo v roce 2018 k zásadní obnově vozového parku MHD. V průběhu roku byl dodán autobus Solaris Urbino CNG 12m a Solaris Urbino CNG 18m. Dále bylo dodáno 5 trolejbusů ŠKODA 26 Tr a 10 trolejbusů ŠKODA 27 Tr. V závěru roku obdržel dopravní podnik 8 autobusů typu Solaris Urbino CNG 12m v rámci I. etapy projektu Udržitelná veřejná doprava-ITI. Během II. etapy tohoto projektu, do června 2020, bude dodáno dalších 5 autobusů, 3 autobusy Solaris Urbino CNG 12m a 2 autobusy Solaris Urbino CNG 18m.

S ohledem na uvedené skutečnosti je doložená tabulka neaktuální, dochází k výraznému snížení průměrného stáří vozidel pod průměr ČR, zejména u trolejbusů, rovněž se zásadně zlepšuje bezbariérovost vozidel MHD. Výroční zpráva DPCHJ 2018 neuvádí aktuální počet vozidel MHD, jejich průměrné stáří ani počet nízkopodlažních vozidel. Pokud bychom vycházeli z výše uvedených údajů, pak rámcově u trolejbusů lze předpokládat průměrné stáří kolem vozidel kolem 1-2 let a všechny nízkopodlažní, v případě autobusů průměrné stáří 5-6 let a rovněž všechny vozidla nízkopodlažní.

Druh vozidla	Počet	Vypravenost		Ø stáří vozidla	Typ vozidla	Počet	Nízkopodlažní
		špička	sedlo				
Trolejbus	16	13	8	17 let	12 m	5	6
					18 m	11	
Autobus	31	22	14	6,5 let	8-12 m	26	30
					18 m	5	

Tabulka 61: Přehled vozového parku a vypravenosti vozidel; Zdroj: Výroční zpráva SDP 2017

Poznámka: průměrné stáří vozidel v ČR je 8,9 let u autobusů a 11,4 u trolejbusů (dle výroční zprávy SDP ČR 2017)

Doplňující informace MHD:

- Počet zaměstnanců (k 31.12.2017) 160
- Podíl nízkopodlažních vozidel (odhad 2018) 100 %
- Počet nízkoemisních vozidel (odhad 2018) 77 %.

Poznámka 1: průměrný podíl nízkopodlažních vozidel v ČR je 84,3%

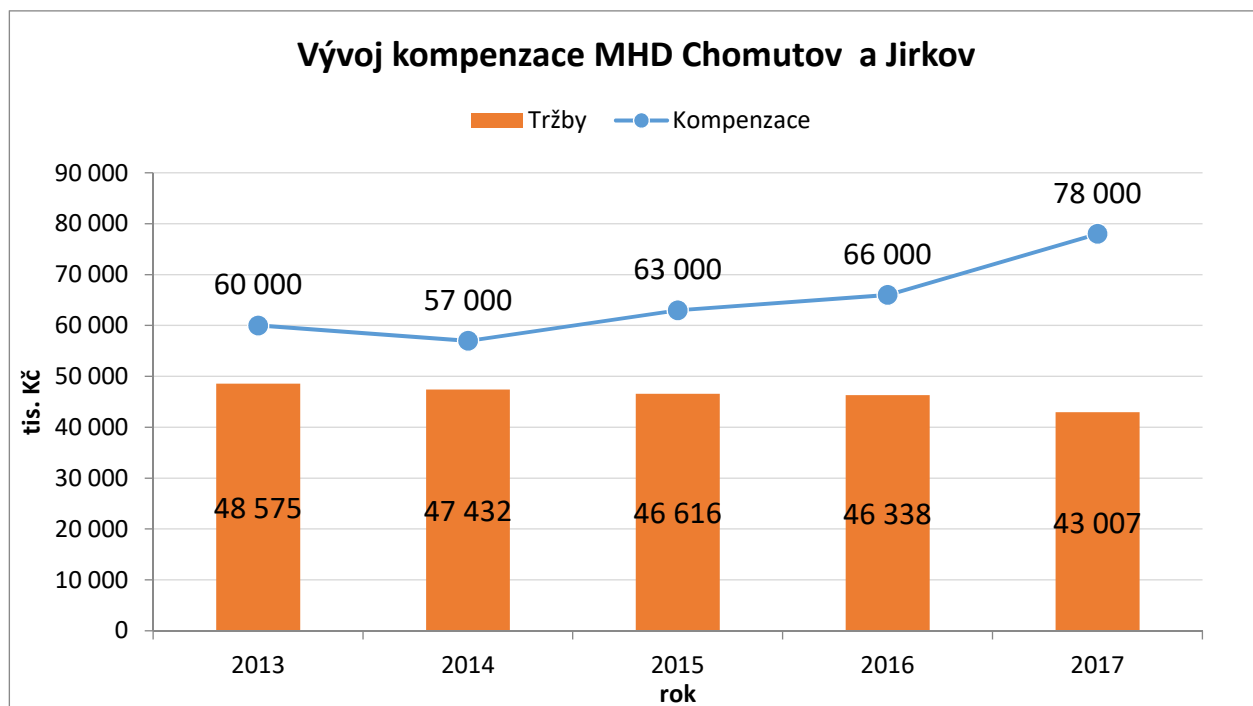
Výši tržeb a kompenzací za období 2015-2017 dokládá následující tabulka

Rok	Tržby [tis. Kč]	Kompenzace [tis. Kč]
2014	47 432	57 000
2015	46 616	63 000
2016	46 338	66 000
2017	43 007	78 000

Tabulka 62: Přehled tržeb a kompenzací pro období 2014-2017; Zdroj: Výroční zpráva SDP ČR.

Poznámka 1: nejedná se o skutečně dosažené tržby, ale o tržby přidělené v rámci clearingů systému DÚK

Následující graf dokládá orientační údaje o kompenzaci provozu MHD Chomutov a Jirkov v období 2013 – 2017, zdrojem jsou Výroční zprávy Sdružení dopravních podniků ČR (SDP). Z grafu je patrné trvalé zvyšování kompenzace mezi lety 2013 až 2017 až o 30%.



Graf 36: Vývoj tržeb a kompenzace MHD Chomutov a Jirkov; Zdroj: výroční zprávy SDP ČR

ZÁKLADNÍ TEZE, DOPORUČENÁ ORIENTACE NÁVRHOVÉ ČÁSTI:

- Rekonstrukce sítě MHD s cílem redukce souběhů autobusů a trolejbusů
- Zvýšení kvality nabídky v rozhodujících přepravních relacích
- Zvýšení využití trolejbusové dopravy, rozvoj sítě hybridních vozidel
- Pokračování bezbariérového řešení zastávek MHD.

Poznámka: Teze týkající se zvýšení využití trolejbusové dopravy a rozvoje sítě hybridních vozidel je v rozporu s doporučeními dokumentu Rámcová strategie rozvoje statutárního města Chomutova pro období 2014 až 2024, kde v kapitole 6.3. Doprava a infrastruktura je následující text.

Zájmem obou měst je ponechání dopravního podniku v jejich vlastnictví. Do budoucna jsou v rámci veřejné dopravy sledovány dva směry. Jednak, vzhledem k efektivnosti a ekologii, dojde k postupnému útlumu trolejbusové dopravy a jejímu přechodu k autobusům na alternativní pohon. Dále pak je v rámci IDS sledováno zbudování kompatibilního odbavovacího systému. Dále je třeba vytvořit podmínky pro přepravu všech osob bez rozdílu věku nebo zdravotního stavu, tzn. vytvoření bezbariérového dopravního řetězce. S ohledem na kvalitu ovzduší ve městě je důležité, aby nově pořízené dopravní prostředky byly šetrné k životnímu prostředí.

Doporučení zpracovatele vychází z probíhajících společenských změn v rámci projektu „Národní akční plán čisté mobility (dále jen NAP CM) pro období 2015-2018 s výhledem do roku 2030“, kde je prezentována výrazná orientace na rozvoj ekologizaci provozu a elektromobilitu.

10.4 VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA, ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVA

10.4.1 Veřejná linková doprava

Poznámka: zdroje dat - Jízdní řády Dopravy Ústeckého kraje a dopravce

Souhrnnou nabídku regionální veřejné linkové dopravy (VLD) v řešeném území tvoří celkem 18 autobusových linek, jako součást integrované dopravy Ústeckého kraje, včetně jejího tarifního systému. Tuto nabídku, která



je tvořena celkem 319 spojů v běžném pracovním dni, zabezpečuje dopravce Autobusy Karlovy Vary, a.s. Jedná se o značný potenciál VHD, především autobusové linky 564, 565, 578, 587 a 732 s pravidelným intervalem v pracovní dny 60 minut, zásadním způsobem zvyšují a doplňují kvalitu obsluhy území měst Chomutov a Jirkov. Pro srovnání, nabídka MHD činí 717 spojů v běžném pracovním dni. Nicméně v hlavních přepravních vztazích, kde MHD nabízí následný špičkový interval menší než 30 minut, nemůže interval 60 minut zásadním způsobem ovlivnit postavení a kvalitu MHD.

Na základě odborného odhadu předpokládáme, že počet přepravených osob, resp. nastupujících cestujících na území měst Chomutov a Jirkov, ve veřejné linkové dopravě v běžném pracovním dni dosahuje kolem 5,5 tisíc osob. Uvedený objem představuje podíl kolem 10 % na trhu veřejné osobní dopravy v řešeném území.

VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA CHOMUTOV A JIRKOV

Linka	Trasa	Počet spojů		Základní interval v minutách		Dopravce
		denní	svátek	denní	svátek	
560	Chomutov -Blatno-Kalek,Načetín	13	6	<180	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
561	Chomutov-Jirkov-Boleboř-Hora Sv. Kateřiny	11	12	<180	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
564	Chomutov-Jirkov-Litvínov,Janov	22	6	60	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
565	Chomutov-Jirkov-Most	45	13	60	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
568	Chomutov-Strupčice-Jirkov	20	10	120	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
569	Chomutov-Údllice-Velemyšleves	22	6	120	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
570	Chomutov-Velemyšleves,Triangle-západ	8	6	<180	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
571	Chomutov-Březno-Radonice	26	0	<180	–	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
572	Jirkov-Chomutov-Březno-Kadaň	6	4	<180	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
578	Chomutov-Kadaň-Podbořany	32	16	60	120	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
580	Chomutov-Kláštevec nad Ohří	16	2	<180	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
584	Jirkov-Chomutov-Boží Dar	0	4	–	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
585	Jirkov-Chomutov-Kurort Oberwiesenthal	0	2	–	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
586	Chomutov-Výsluní-Vejprty	10	0	<180	–	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
587	Chomutov-Místo-Vejprty	24	14	60	120	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
588	Chomutov-Hora Sv. Šebestiána	19	8	120	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.
701	Žerotín-Louny-Postoloprty-Chomutov	9	0	<180	–	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.
732	Žatec-Chomutov	36	8	60	<180	Autobusy Karlovy Vary, a.s.

Tabulka 63: Přehled linek VLD, včetně nabídky spojů v řešeném území; Zdroj: JŘ Dopravy Ústeckého kraje

Obsluhu území města Chomutova a okolí, resp. územní zóny 501, zabezpečuje celkem 41 zastávek VLD. Obsluhu území Jirkova a okolí, resp. územní zóny 502 pak zabezpečuje 14 zastávek VLD. MHD v Chomutově a Jirkově zastavuje celkem na 200 zastávkách, z toho je 55 zastávek obsluhováno trolejbusovými i autobusovými linkami.

Následuje přehled zastávek VLD v řešeném území.

VLD - Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.

Zastávky na území měst Chomutov (územní zóna 501) a Jirkov (územní zóna 511)

Název zastávky	zóna
Černovice,,hlavní silnice	501
Droužkovice,,ObÚ	501
Chomutov,,aut.nádr.	501
Chomutov,,Bezručova	501
Chomutov,,Černovická	501
Chomutov,,Dukelská I	501
Chomutov,,Dukelská II	501
Chomutov,,Důl J.Žižky	501
Chomutov,,Gymnázium	501
Chomutov,,Jitřenka	501
Chomutov,,Kadaňská kaplička	501
Chomutov,,Kadaňská škola	501
Chomutov,,Kostnická	501
Chomutov,,Kostnická škola	501
Chomutov,,Lesopark u lávky	501
Chomutov,,Lipská II	501
Chomutov,,Moravská	501
Chomutov,,Mostecká	501
Chomutov,,Palackého	501
Chomutov,,Písečná	501
Chomutov,,Písečná I-13	501
Chomutov,,poliklinika	501
Chomutov,,Pražská	501
Chomutov,,Průmyslová zóna I	501
Chomutov,,Průmyslová zóna II	501
Chomutov,,Rozcestí	501
Chomutov,,U Hačky	501
Chomutov,,u hřbitova	501

Název zastávky	zóna
Chomutov,,u pekárny	501
Chomutov,,u žel.st.	501
Chomutov,,Zátiší	501
Chomutov,,Zoopark	501
Chomutov,,žel.st.	501
Otvice	501
Přečaply	501
Přečaply,,starý cukrovar	501
Údlice,,čistička	501
Údlice,,nám.	501
Údlice,,pila	501
Údlice,,učiliště	501
Údlice,,zahrádky	501
Červený Hrádek	511
Jirkov,,aut.nádr.	511
Jirkov,,Červenohrádecká	511
Jirkov,,Dvořákova	511
Jirkov,,Hornická	511
Jirkov,,Horník	511
Jirkov,,hřbitov	511
Jirkov,,Jindřišská	511
Jirkov,,Jiráskova	511
Jirkov,,osada	511
Jirkov,,školky	511
Jirkov,,Vinařická I	511
Jirkov,,žel.st.	511
Nové Ervěnice	511

Tabulka 59: Přehled zastávek VLD v řešeném území; Zdroj: JŘ dopravce

Další důležitou nabídku tvoří dálkové autobusové linky, jedná se o 3 autobusové linky

- linka 142100 Praha-Slaný-Louny-Žatec-Chomutov-Jáchymov
 ○ 2 spoje dopravce Anexia Bus s.r.o.
- linka 152101 Praha-Louny-Most-Chomutov-Jirkov
 ○ 14 spojů dopravce RegioJet/Student Agency k.s.
- linka 570923 Most-Chomutov-Louny-Praha
 ○ 14 spojů dopravce FlixBus CZ s.r.o.



V úhrnu celková nabídka v běžném pracovním dni představuje 30 autobusových spojů v obou směrech s vazbou na hlavní město Praha.

10.4.2 Železniční osobní doprava

Poznámka: zdroje - Jízdní řády Dopravy Ústeckého kraje; informace dopravce České dráhy a.s.

Řešeným územím prochází železniční trať 130 Ústí nad Labem-Klášteřec nad Ohří, na které jsou provozovány osobní vlaky, spěšné vlaky a rychlíkové spoje vyšší kvality. Celkovou nabídku železniční osobní dopravy na této trati tvoří v pracovní dny 84 vlaků/spojů, přičemž osobních vlaků je 43, spěšných vlaků 8 a rychlíkových spojů 33. Nabídka osobních vlaků je sestavena v taktovém režimu, 60 minut ve špičkovém období a 120 minut ve zbývajícím období. Rychlíkové spoje vykazují následný interval 120 minut, tuto nabídku doplňují ve špičkovém období spěšné vlaky do výsledného intervalu 60 minut. Na trati jsou 3 železniční stanice, Chomutov a Chomutov město a Jirkov zastávka. Souhrnná nabídka vykazuje z hlediska četnosti vlaků vysokou kvalitu obsluhy území.

Další železniční trať v řešeném území je trať 133 Chomutov - Jirkov, provozovány jsou zde pouze osobní vlaky. Celková nabídka představuje 19 vlaků/spojů v obou směrech za jeden pracovní den, o sobotách a nedělích pak zajišťuje dopravu 13 spojů/vlaků. Na této trati jsou 3 železniční stanice, Chomutov, Chomutov město a Jirkov.

Souhrnnou nabídku železniční osobní dopravy v řešeném území v rámci IDS tvoří celkem 6 linek, výhradním dopravcem jsou České dráhy, a.s., provoz linky R25 zabezpečuje GW Train Regio, a.s. Celková nabídka představuje 103 vlaků/spojů v běžném pracovním dni za 24 hodin. Nabídka drážní osobní dopravy je součástí integrované dopravy Ústeckého kraje, včetně jejího tarifního systému.

ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVA CHOMUTOV

Linka	Trasa	Počet spojů		Doprovce
		Po-Pá	So-Ne	
R5	Praha-Ústí nad Labem-Chomutov-Cheb	17	16	České dráhy, a.s.
R25	Plzeň-Most	16	16	GW Train Regio, a.s.
U1	Děčín-Ústí nad Labem-Most-Chomutov-(Kadaň-Pruněřov)	28	20	České dráhy, a.s.
U2	Most-Klášteřec nad Ohří-Karlovy Vary	15	15	České dráhy, a.s.
U14	Jirkov-Chomutov-Žatec-Lužná u Rakovníka	19	13	České dráhy, a.s.
U51	Ústí nad Labem-Most-Chomutov	8	1	České dráhy, a.s.
Celkový počet vlaků/spojů		103	81	

Tabulka 60: Souhrnná nabídka linek železniční osobní dopravy v řešeném území v rámci IDS Ústeckého kraje; Zdroj: JŘ Doprava Ústeckého kraje

Název železniční stanice	Rok 2016 Ø Po-Pá	Rok 2017 Ø Po-Pá	Rok 2018 Ø Po-Pá
Chomutov	1955	1916	1876
Chomutov město	1238	1175	1168
Jirkov	99	86	79
Jirkov zast.	936	930	924

Tabulka 641: Obraty cestujících v železničních stanicích v řešeném území v letech 2016-2018; Zdroj: Informace ČD a.s.

Pro ilustraci a srovnání dokládáme v následující tabulce obraty cestujících ze sčítací kampaně roku 2015. Údaje za rok 2015 se týkají pouze vlaků objednávaných Ústeckým krajem, což jsou osobní a spěšné vlaky. Z porovnání je patrný celkový nárůst počtu cestujících oproti roku 2015, nicméně v posledních letech je znát mírný pokles přepravených osob v rámci železniční osobní dopravy.

Název železniční stanice	Ø Pondělí - Pátek			Ø Sobota a neděle		
	Nástup	Výstup	Nást. + výst.	Nástup	Výstup	Nást. + výst.
Chomutov	697	860	1556	375	393	768
Chomutov město	377	433	810	202	216	418
Jirkov	96	35	131	25	23	47
Jirkov zast.	300	360	660	182	177	359

Tabulka 652: Průměrné denní obraty cestujících v železničních stanicích v řešeném území v roce 2015; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje, Dopravní plán 2017-2021

10.5 INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

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

- Na území měst Chomutov a Jirkova včetně okolí, v územní zóně 501 a 511, jsou do integrovaného systému zapojeny:
- MHD Chomutov a Jirkov; celkem 717 spojů
- VLD; v řešeném území celkem 319 spojů
- ČD a GW Train Regio; v řešeném území celkem 103 vlaků/spojů
- Celková nabídka v rámci IDS představuje 1139 spojů, uvedená nabídka se vztahuje k běžnému pracovnímu dni.


Podle zjištění je kompletní odbavovací systém platný v MHD a VLD, v železniční osobní dopravě není zatím uplatnitelné odbavení ve formě BČK (čipová karta).


Následující obrázky dokumentují nabídku a poptávku veřejné dopravy na území Ústeckého kraje a ve městech Chomutov a Jirkov.


Oblast platnosti Tarifu DÚK

 zelené meziměstské linkové autobusy - kompletně v Tarifu DÚK

 autobusové linky PID - částečně v Tarifu DÚK (platí jen papírové jízdenky)

 všechny železniční linky včetně sezónních turistických vlaků mimo vlaky typu EC (Eurocity) - vlaky ČD a Die Länderbahn částečně v Tarifu DÚK (platí jen papírové jízdenky), ostatní železniční doprava kompletně v Tarifu DÚK

 MHD linky městské hromadné dopravy - kompletně v Tarifu DÚK

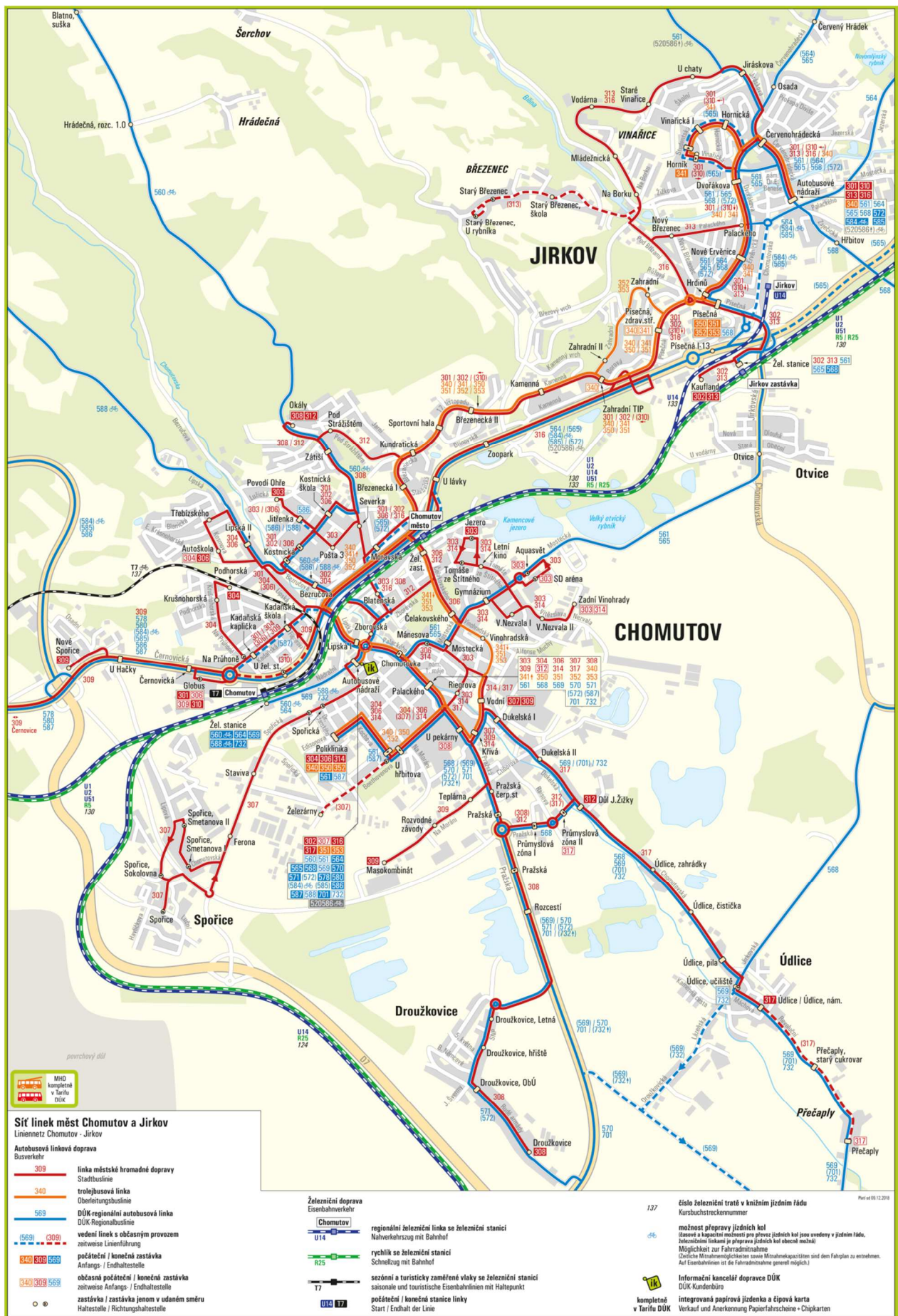
 MHD linky městské hromadné dopravy - částečně v Tarifu DÚK (platí jen papírové jízdenky)

 turistické lodě DÚK - kompletně v Tarifu DÚK

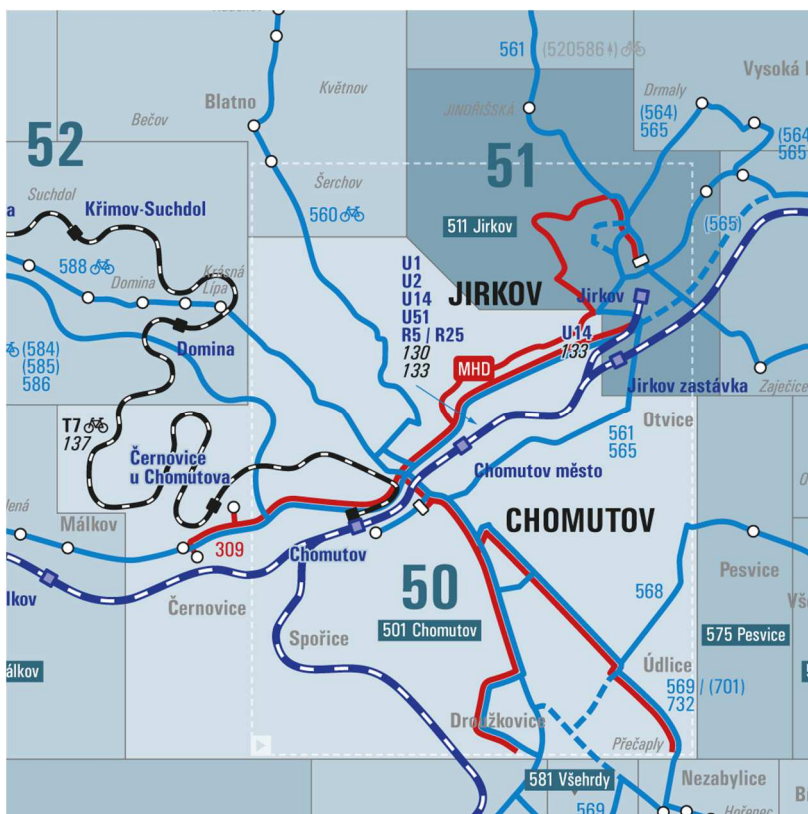
Podrobné informace www.dopravauk.cz



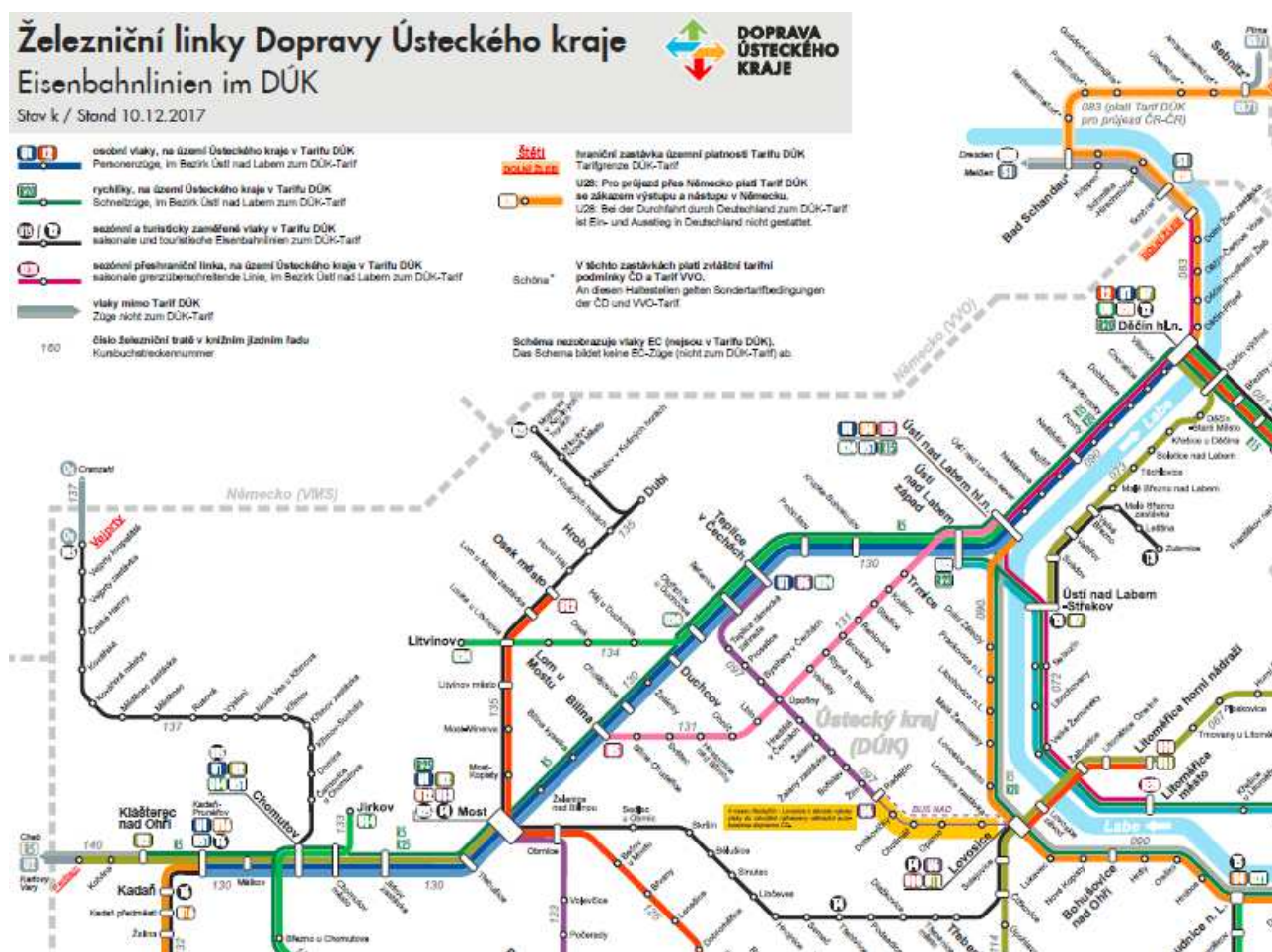
Obrázek 119: Území s platností tarifu DÚK; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje



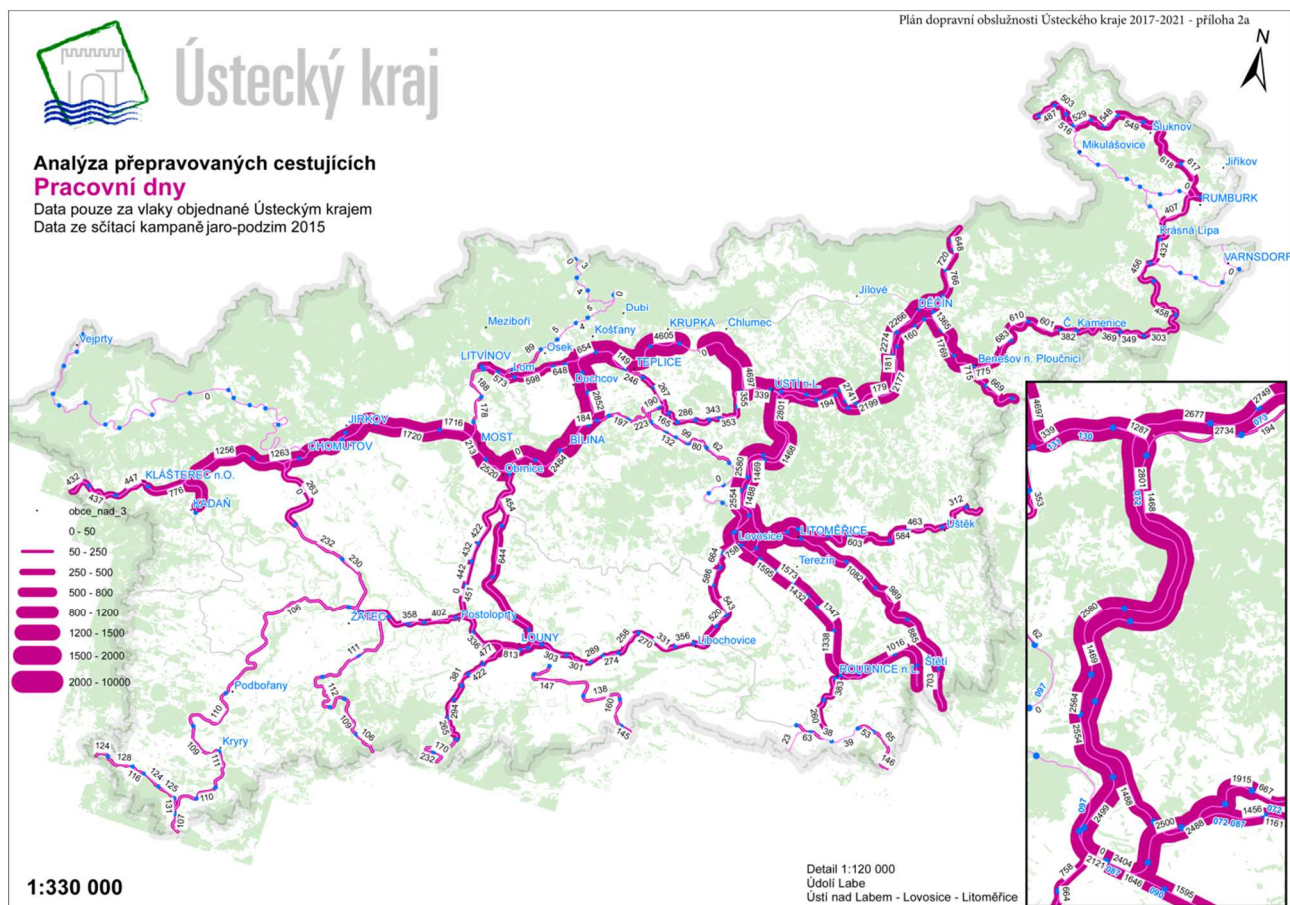
Obrázek 120: Schéma sítě veřejné hromadné dopravy na území města Chomutova; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje



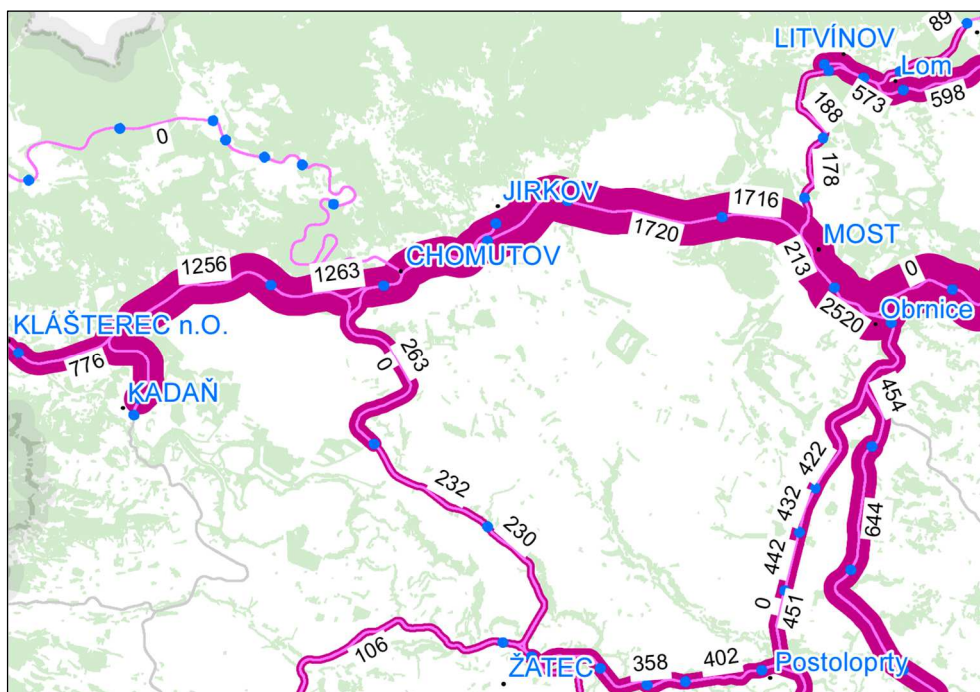
Obrázek 121: Schéma tarifních zón IDS v řešeném území, platnost od 9. 12 .2019; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje



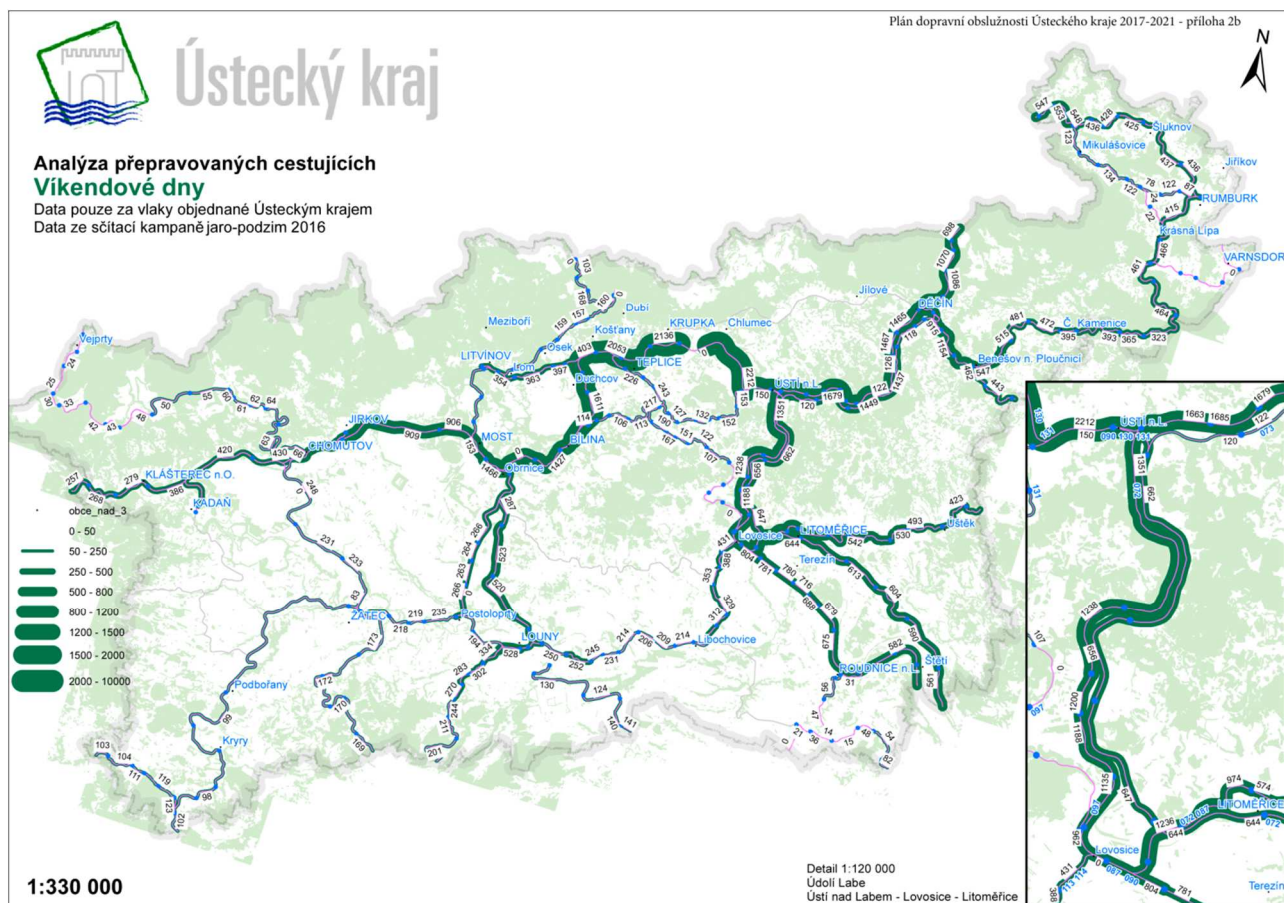
Obrázek 122: Železniční linky v objednávce Ústeckého kraje; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje



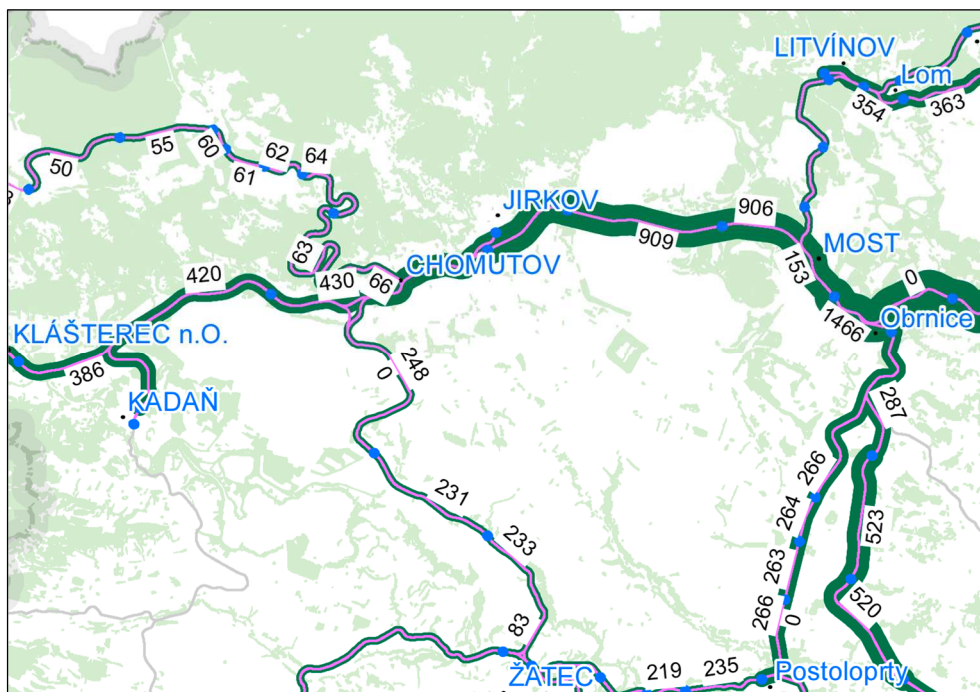
Obrázek 123: Analýza přepravovaných cestujících (pracovní dny); Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021



Obrázek 124: Analýza přepravovaných cestujících (pracovní dny), řešené území; Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021



Obrázek 70: Analýza přepravovaných cestujících (víkendové dny); Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021



Obrázek 71: Analýza přepravovaných cestujících (víkendové dny), řešené území; Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021



10.6 SYSTÉMY PARK AND RIDE, BIKE AND RIDE

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

Systém Park and Ride je vhodné situovat do dopravních terminálů, významných přestupních uzlů a významných železničních stanic. V současné době lze na území města Chomutova za přestupní uzel považovat společný prostor autobusového nádraží Chomutov a zastávek MHD na ulici Wolkerova, přestupním místem pak železniční stanice Chomutov nebo železniční stanice Chomutov město. Ve všech případech, zejména v lokalitách autobusového nádraží a železniční stanice Chomutov město, je problematický nedostatek parkovacích míst a neexistující nabídka pro odstavování jízdních kol.

Na území města Jirkova lze za vhodný přestupní uzel považovat společný prostor autobusového nádraží Jirkov a zde situované zastávky MHD. Železniční stanice Jirkov má velmi omezený potenciál s ohledem na kvalitu nabídky MHD/VHD a rozsah spádového území. Za přestupní místo se dá omezeně považovat také železniční stanice Jirkov zastávka.

Systém Bike and Ride se obecně doporučuje situovat na všechny železniční stanice v řešeném území, dále na vybraných konečných zastávkách MHD, které jsou situovány kolem hlavních cyklistických tras, případně na vhodných zastávkách MHD, kde se dají předpokládat regionální cyklistické vazby. V současné době půjčovna ČD Bike v řešeném území své služby nenabízí, v železniční stanici je však možné vypůjčené jízdní kolo zdarma uschovat. Bezplatná přeprava jízdních kol v systému ČD Bike je zaveden na železničních tratích 124 Chomutov-Deštnice, 133 Chomutov – Jirkov a 137 Chomutov – Vejprty. Rozvíjející se systém sdílení kol bikesharing není v předmětném území k dispozici. Existují pouze klasické půjčovny jízdních kol.

Vedle zmíněných multimodálních systémů se obvykle uplatňuje v rozhodujících železničních stanicích, zde Chomutov, případně Chomutov město, systém **Kiss and Ride (K+R)** pro krátkodobé vyložení osob a zavazadel při přestupu mezi dopravními systémy. Tento není v současné době k dispozici.

10.7 SWOT ANALÝZA

Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
S1: Hustá síť MHD, vysoká kvalita obsluhy území, přijatelné následné intervaly, výhodný tarifní systém pro delší cesty.	W1: Nízký podíl MHD na dělbě přepravní práce, značný počet linek a linek s intervalem 60 minut.
S2: IDS Doprava Ústeckého kraje, další nabídka VLD a železniční osobní dopravy v dopravní obsluze.	W2: Nízké využití trolejbusové dopravy, souběhy autobusové a trolejbusové dopravy.
S3: Společný prostor autobusového nádraží Chomutov a Jirkov a zastávek MHD/VLD.	W3: Absence multimodálního přístupu, vzdálené prostory AN a železniční dopravy.
S4: Všechna vozidla MHD nízkopodlažních, ekologický provoz, stáří vozidel pod průměrem ČR.	W4: Ovlivňování vozidel MHD v dopravním proudu, chybějící preference/upřednostnění vozidel MHD.
S5: Dílčí informační systém na AN Chomutov.	W5: Nekompletní informační systém MHD, nedostatečná marketingová podpora.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
O1: Rekonstrukce sítě MHD, zvýšení kvality nabídky na hlavních přepravních trasách s cílem zvýšení podílu MHD na dělbě přepravní práce.	T1: Snižování počtu přepravených osob z důvodu nízké kvality MHD/VLD a růstu automobilizace.
O2: Pokračování rozvoje ekologizace provozu MHD Preference/upřednostnění vozidel MHD v dopravním proudu, zvýšení cestovní rychlosti.	T2: Neuplatnění preference/upřednostnění vozidel MHD, snižování cestovní rychlosti vlivem růstu intenzit automobilové dopravy.
O3: Rozvoj multimodálních systémů obsluhy území, systémy P+R, B+R, D+R, K+R a další.	T3: Snižování příjmů z titulu stárnutí obyvatel a úbytku cestujících.
O4: Doplnění informačního systému, řešení tarifu pro krátké cesty.	T4: Finanční hrozby – zvyšování ceny jízdného, snižování kompenzace nebo redukce nabídky.



11. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předmětem je zpracování posouzení emisní a hlukové zátěže ze silniční dopravy.

Podkladem pro výpočet a modelování emisní a hlukové zátěže je dopravní model pro stávající stav k roku 2018/2019, zpracovaný mimo zadání Plánu udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova na základě dat z křižovatkového a směrového dopravného průzkumu a dalších poskytnutých podkladů k silniční automobilové dopravě.

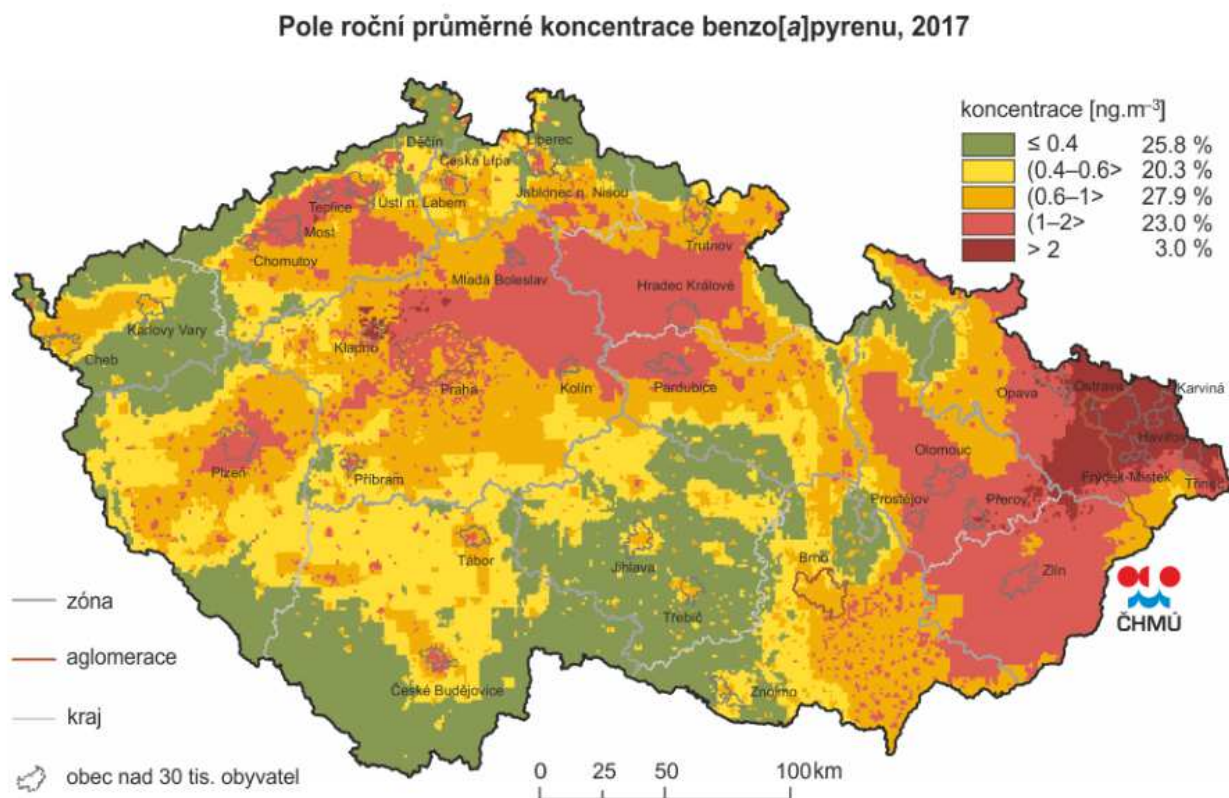
Vstupními daty byly údaje o intenzitě dopravy, strukturované na počet projíždějících osobních vozidel, dodávkových a lehkých nákladních vozidel, těžkých nákladních vozidel, kamionů a autobusů, dále pak informace o jízdních rychlostech, plynulosti provozu a uspořádání komunikací.

11.1 KVALITA OVZDUŠÍ

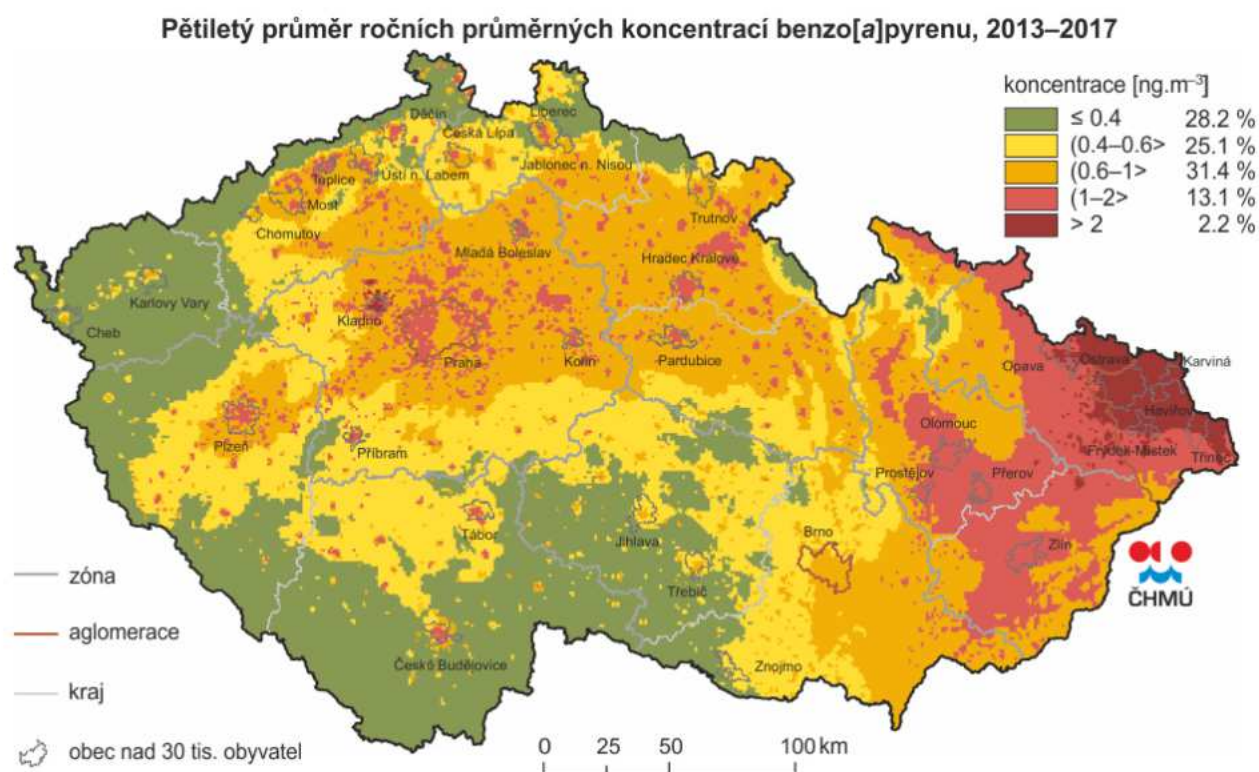
Pro základní orientaci o znečištění řešeného území měst Chomutova a Jirkova jsou na následujících obrázcích doloženy roční průměry a pětileté průměry ročních koncentrací benzo(a)pyrenu, PM_{2,5} a NO₂ za období 2013-2017, zdrojem je ČHMÚ.

Imisní limity pro uvedené látky jsou následující:

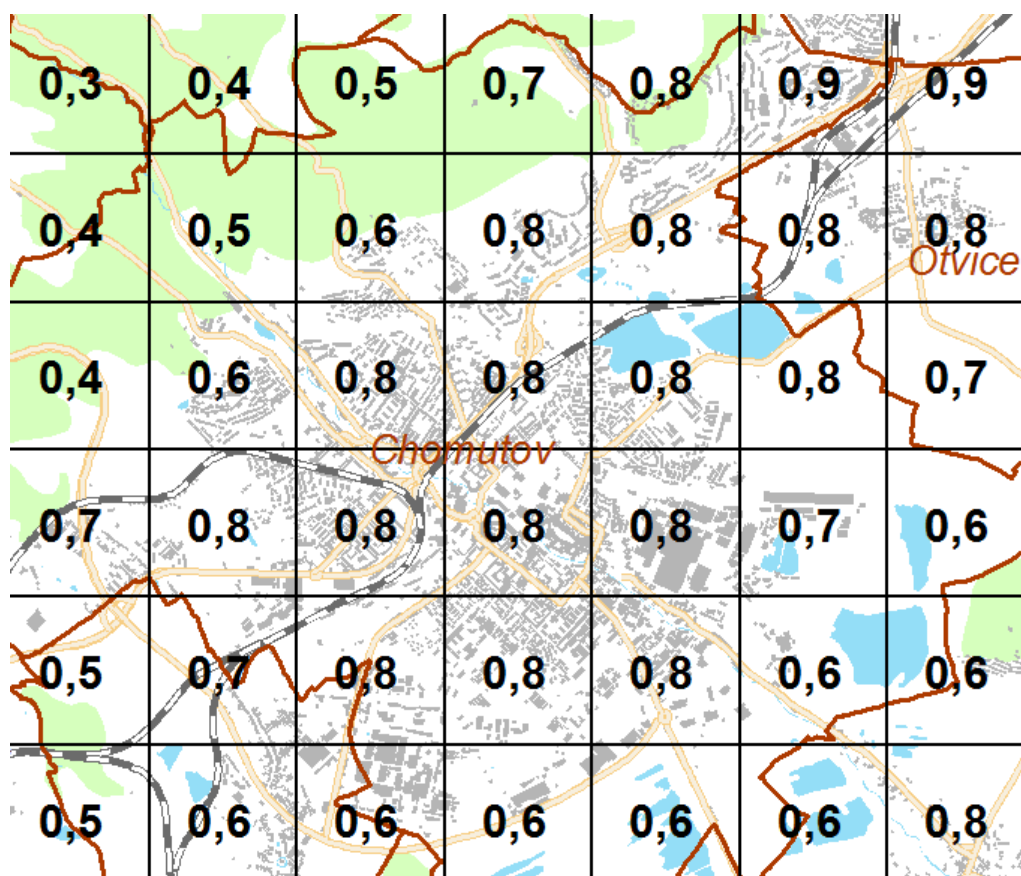
- benzen 1 kalendářní rok - 5 µg/m³
- částice PM_{2,5} 1 kalendářní rok - 25 µg/m³
- oxid dusičitý 1 kalendářní rok 40 µg/m³.



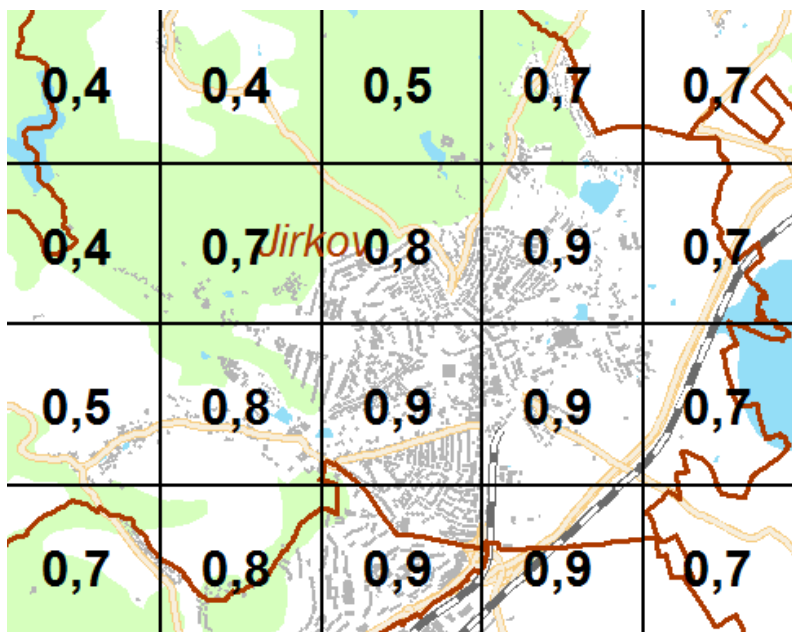
Obrázek 125: Roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, 2017 /zdroj: ČHMÚ



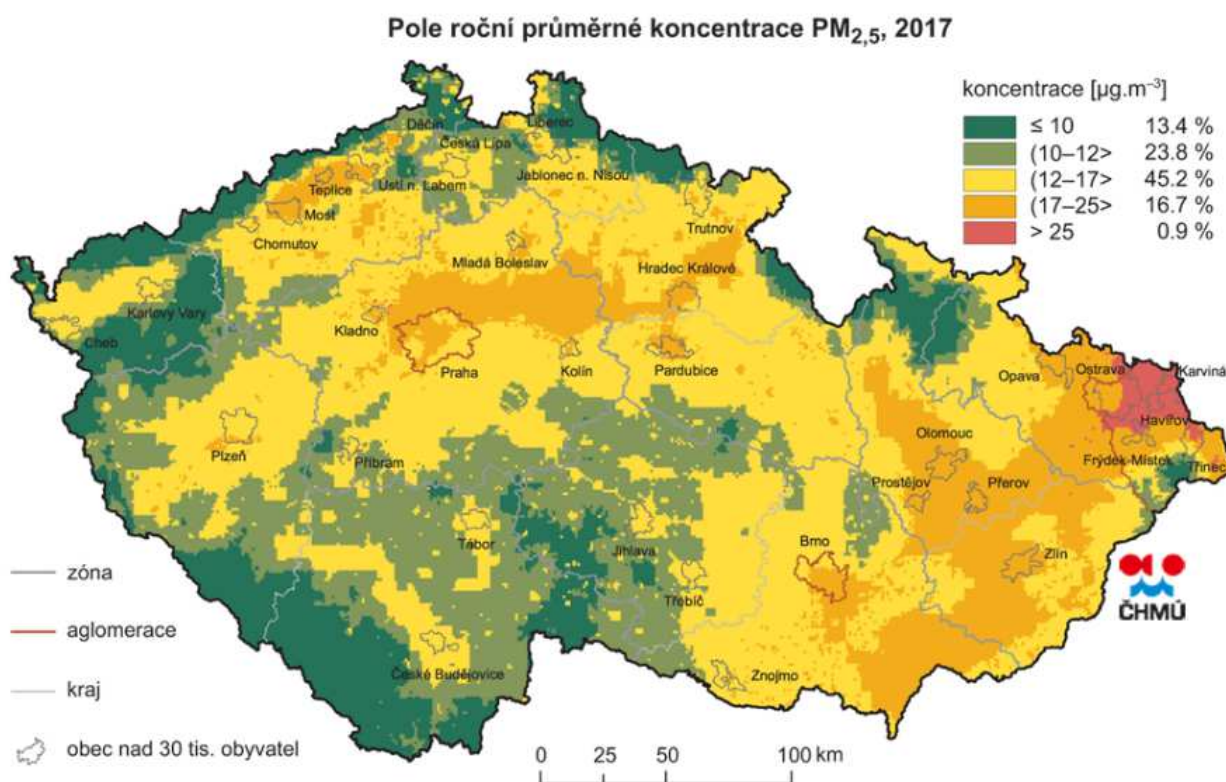
Obrázek 126: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2013-2017 /zdroj: ČHMÚ



Obrázek 127: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2013-2017, město Chomutov /zdroj: ČHMÚ

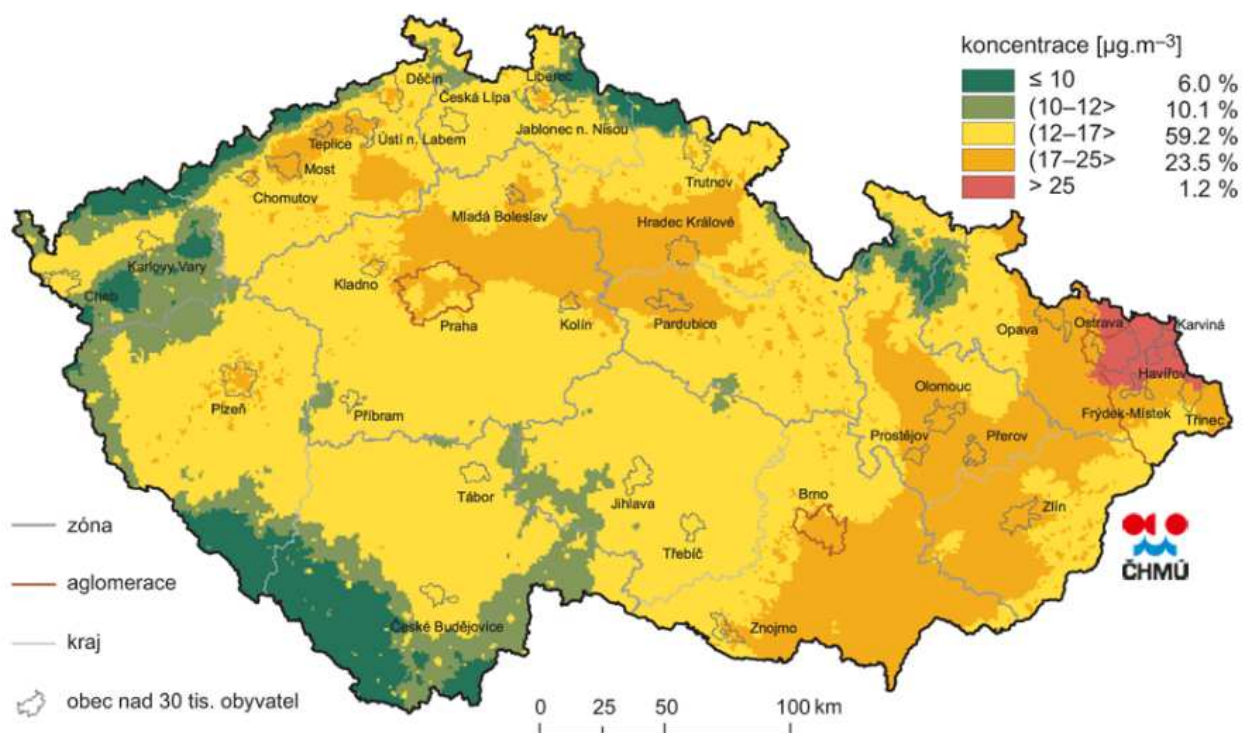


Obrázek 128: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2013-2017, město Jirkov /zdroj: ČHMÚ

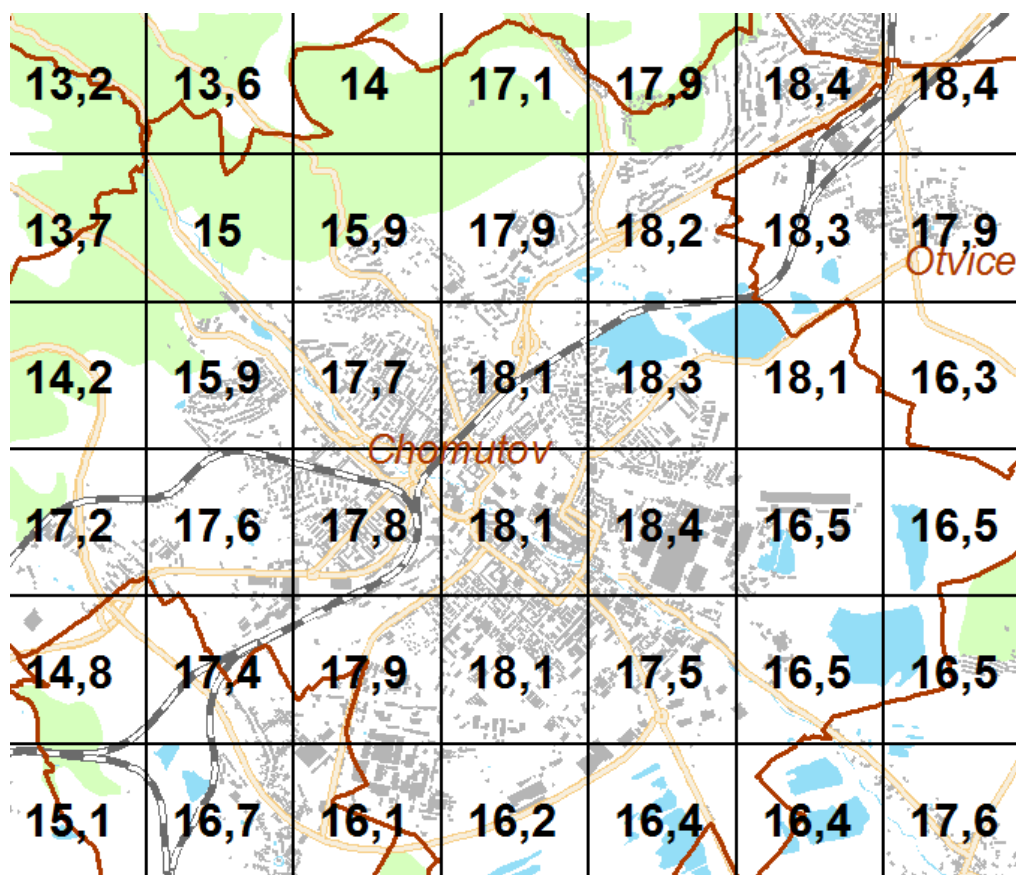


Obrázek 129: Průměrné roční koncentrace PM_{2,5}, 2017 /zdroj: ČHMÚ

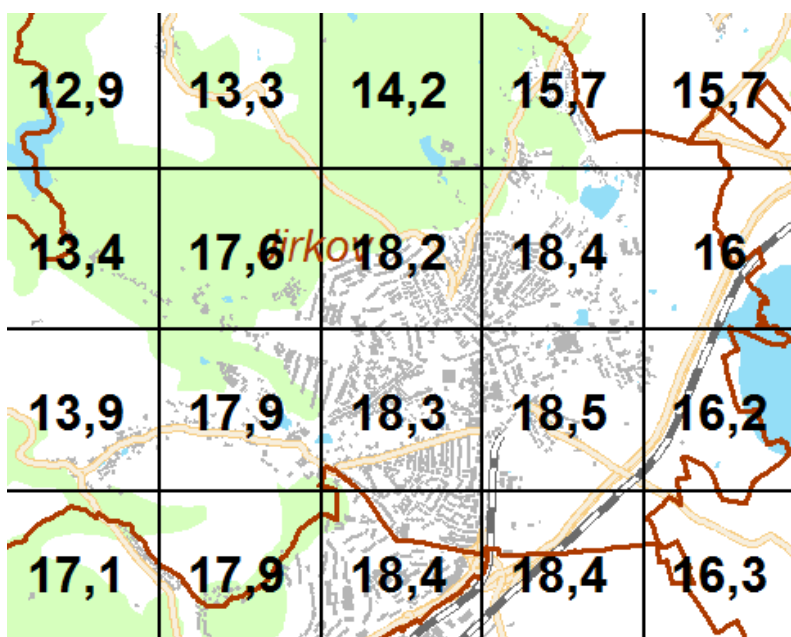
Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM_{2,5}, 2013–2017



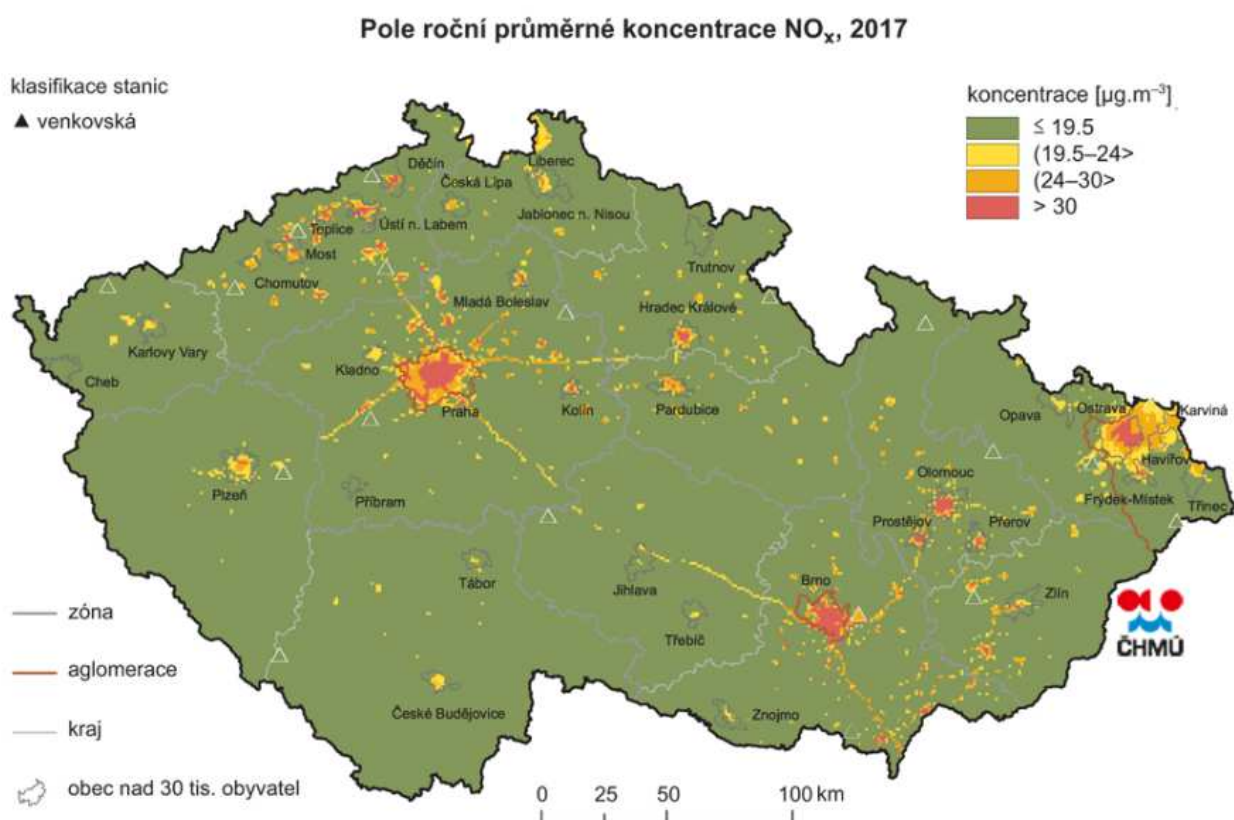
Obrázek 130: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM_{2,5}, 2013–2017 /zdroj: ČHMÚ



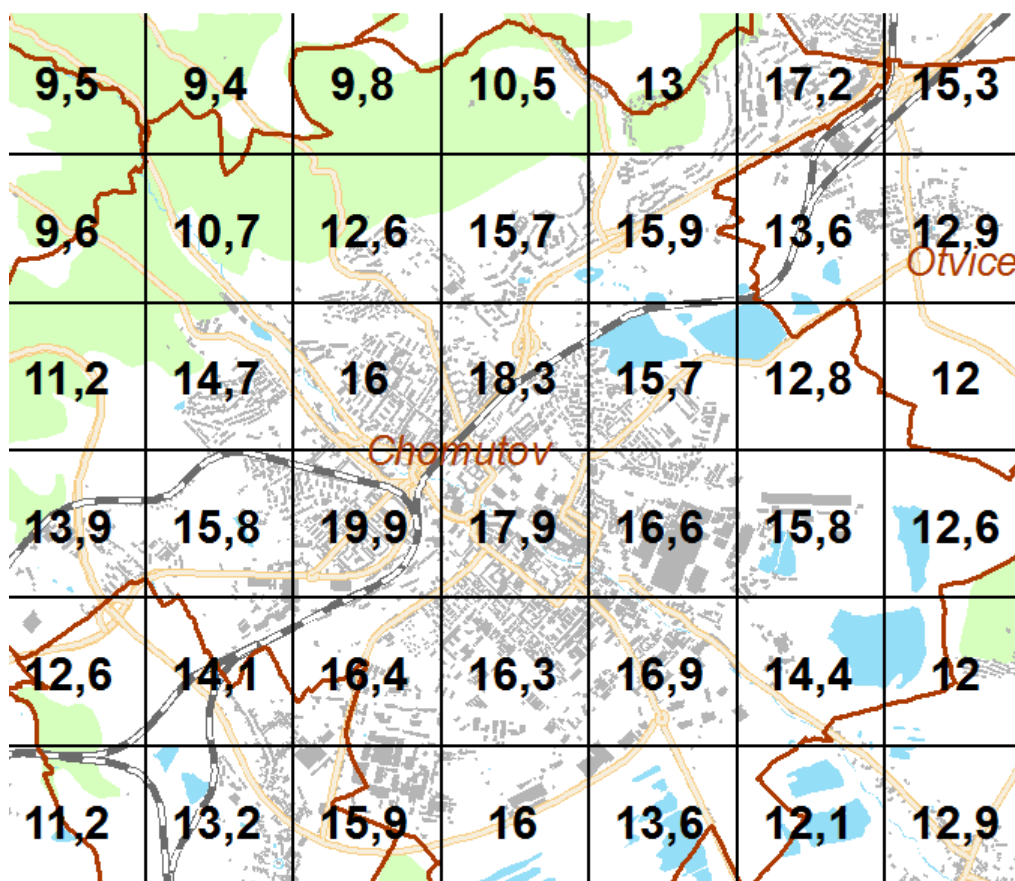
Obrázek 131: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM_{2,5}, 2013–2017, město Chomutov /zdroj: ČHMÚ



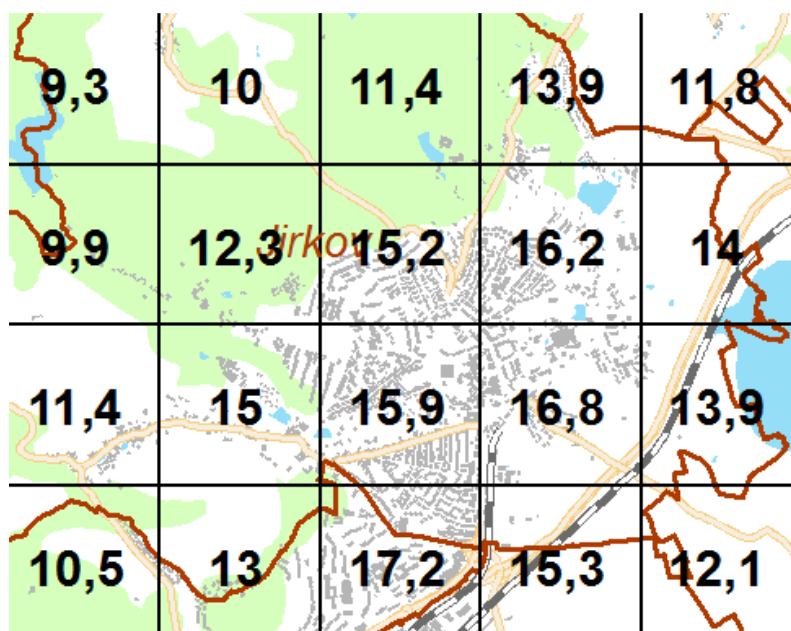
Obrázek 132: Pětileťý průměr ročních průměrných koncentrací PM_{2.5}, 2013-2017, město Jirkov /zdroj: ČHMÚ



Obrázek 133: Roční průměrné koncentrace NO_x, 2017 /zdroj: ČHMÚ



Obrázek 134: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací NO₂, 2013-2017, město Chomutov /zdroj: ČHMÚ



Obrázek 135: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací NO₂, 2013-2017, město Jirkov /zdroj: ČHMÚ

Z výše uvedených imisních koncentrací lze odvodit, že na řešeném území měst Chomutova a Jirkova nedochází k jejich překročení.

11.2 ORIENTAČNÍ VÝPOČET 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 %.

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 "dělicí" efekt dopravy v území.

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 50km/hod. útlum 2-3dB(A).

Důležitým vstupním předpokladem pro hodnocení vlivu návrhu na životní prostředí, resp. na úroveň hluku z dopravy jsou vypočtené hodnoty ekvivalentních hladin hluku (vzdálenost 7,5m od osy krajního jízdního pruhu) stanovené pro jednotlivé zatěžovací stavy.

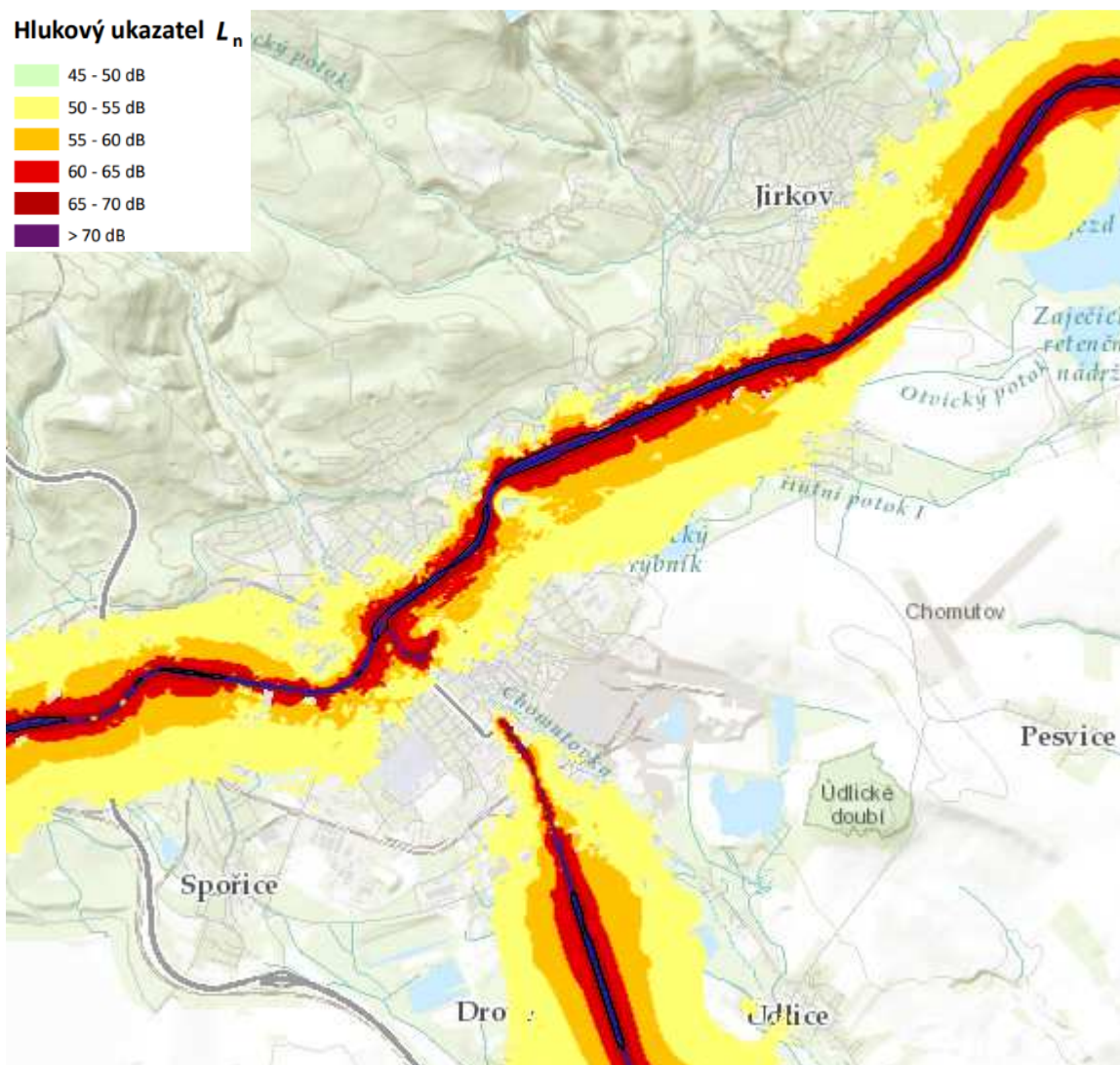
Pro řešené území měst Chomutova a Jirkova se jedná o komunikace ZAKOS a to pro výchozí dopravní zatížení reprezentované rokem 2018/2019.

Základní předpoklady výpočtu jsou následující:

- a) sběrné komunikace; předpokládaná rychlost 50 km/hod., podíl nákladní dopravy 10%
- b) obslužné komunikace; předpokládaná rychlost 40 km/hod., podíl nákladní dopravy 5%.

Výpočet hlukové zátěže je proveden dle metodiky „Výpočet hluku z automobilové dopravy – aktualizace metodiky. Manuál 2018“.

Poznámka: data budou doplněna na základě dopravního modelu



Obrázek 136: Hluková mapa ČR 2017, území měst Chomutova a Jirkova; Zdroj: MZ Č

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. Dle tohoto nařízení lze za nepřekročitelné pro denní období a chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor považovat hodnoty:

- denní doba: $L_{Aeq} = 70$ dB pro „starou hlukovou zátěž“ pro dálnice, silnice I. a II. třídy a MK I. a II. Třídy
- denní doba: $L_{Aeq} = 65$ dB na silnicích III. Třídy, MK III. Třídy a účelových komunikacích
- noční doba: $L_{Aeq} = 60$ dB pro „starou hlukovou zátěž“ pro dálnice, silnice I. a II. třídy a MK I. a II. Třídy
- noční doba: $L_{Aeq} = 55$ dB na silnicích III. Třídy, MK III. Třídy a účelových komunikacích

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:

Obtěžování je definováno pro oblast hodnot $L_{dvn} = 45-75$ dB pro dopravní zdroje hluku; L_{dvn} - dlouhodobá ekvivalentní hladina akustického tlaku

Poznámka 3:

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 staveb.



12. SEZNAM ZKRATEK

AN	autousové nádraží
B+R	Bike and Ride (zaparkuj a jeď / kombinace cyklistické dopravy a VHD)
CRV	Centrální registr vozidel
CSD	Celostátní sčítání dopravy
ČD	České dráhy
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DN	dopravní nehoda
DPCHJ	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
DZ	dopravní značení
GIS	Geografický informační systém
HZS	Hasičský záchranný sbor
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IZS	Integrovaný záchranný systém
K+R	Kiss and Ride (polib a jeď / rychloobrátková kombinace IAD a VHD)
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MPZ	městská památková zóna
MÚK	mimoúrovňové křížení
MV	Ministerstvo vnitra
NS	naučná stezka
OC	obchodní centrum
OK	okružní křižovatka
ORP	obec s rozšířenou působností
P+R	Park and Ride (zaparkuj a jeď / kombinace IAD a VHD)
PA	parkovací automat
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
R	rezident
RPDI	roční průměrná denní intenzita
RS	(trať) rychlého spojení
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SD	statická doprava
SDP	Sdružení dopravních podniků
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů

SO	sčítací obvod
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SR	Strategie rozvoje
SRN	Spolková republika Německo
SSZ	světelně signalizační zařízení
SWOT	strengths, weaknesses, opportunities, threats (silné stránky, slabé stránky, příležitosti, rizika)
TP	Technické podmínky
ÚKD	úroveň kvality dopravy
ÚP	Územní plán
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VRT	vysokorychlostní trať
ZÁKOS	základní komunikační systém
ZSJ	základní sídelní jednotka
ZŠ	základní škola
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ŽOD	železniční osobní doprava



13. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Vymezení řešeného území Statutárního města Chomutova a spádových obcí /zdroj: Mapy.cz.....	8
Obrázek 2: Vymezení řešeného území města Jirkova /zdroj: Mapy.cz	9
Obrázek 3: Geografické vymezení území SO ORP Chomutov /zdroj: ČSÚ	10
Obrázek 4: Vymezení území ORP Chomutov /zdroj: ČSÚ	10
Obrázek 5 Širší územně dopravní vazby řešeného území měst Chomutov, Jirkov; /zdroj: ŘSD ČR.....	11
Obrázek 6: ZÚR Ústeckého kraje, rozvojové osy	13
Obrázek 7: ZÚR Ústeckého kraje, vymezení územních koridorů	13
Obrázek 8: ZÚR Ústeckého kraje, vymezení územních koridorů, 3. Aktualizace	14
Obrázek 9: Strategie rozvoje Ústeckého kraje, výsek Stromu cílů (Zlepšit životní prostor)	15
Obrázek 10: SR Ústeckého kraje, výsek Stromu cílů (Eliminovat dopady periferní geografické polohy a zvýšit sociální a ekonomickou životaschopnost území).....	15
Obrázek 11: Výřez ÚP Chomutov, urbanistická koncepce, verze 06/2017	19
Obrázek 12: ÚP Chomutov, koncepce dopravní infrastruktury, verze 06/2017	20
Obrázek 13: Územní plán Jirkov, hlavní výkres; 11/2013	22
Obrázek 14: Územní plán Jirkov, dopravní koncepce a technická infrastruktura; 11/2013.....	22
Obrázek 15: ÚP sídelního útvaru Chomutov-Jirkov, funkční využití území, stav po 11. změně 04/2011	23
Obrázek 16: Územní plán obce Otvice, hlavní výkres; stav po vydání 3. změny 07/2017	24
Obrázek 17: Změna počtu obyvatel dle SLDB 2001/2011 v rámci území měst Chomutov a Jirkov.....	26
Obrázek 18: Hustota zalidnění řešeného území měst Chomutov, Jirkov podle SO (SLDB 2011)	26
Obrázek 19: Výřez uvítací stránky online verze pocitové mapy měst Chomutova a Jirkova.....	29
Obrázek 20: Souhrnná lokalizace všech příspěvků na interaktivním portálu pocitové mapy Chomutova a Jirkova	30
Obrázek 21: Soubor podnětů k oblasti IAD v podobě tzv. tepelné mapy (největší hustota červeně).....	31
Obrázek 22: Soubor podnětů k oblasti MHD v podobě tzv. tepelné mapy (největší hustota červeně)	31
Obrázek 23: Soubor podnětů k oblasti cyklistické a pěší dopravy v podobě tzv. tepelné mapy (největší hustota červeně)	32
Obrázek 24: Rozmístění subjektů právnických osob na území města Chomutov /zdroj: Kurzy.cz.....	36
Obrázek 25: Rozmístění subjektů právnických osob na území města Jirkov /zdroj: Kurzy.cz	36
Obrázek 26: Nezaměstnanost v okresech České republiky /zdroj: MPSV ČR.....	37
Obrázek 27: Vzor dotazníku Průzkumu dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov, 1. část.....	39
Obrázek 28: Vzor dotazníku Průzkumu dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov, 2. část.....	40
Obrázek 29: Rozdělení území měst Chomutov a Jirkov na ZSJ pro potřeby vyhodnocení průzkumu dopravního chování.....	41
Obrázek 30: Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016, město Chomutov	51
Obrázek 31: Stanoviště směrového a křižovatkového průzkumu na území měst Chomutov, Jirkov	56
Obrázek 32: Kartogram zatížení tranzitní dopravy ve vozidlech za 24 hodin; intenzity za 24 hodin byly stanoveny na základě výsledků směrového průzkumu za 8 hodin a přepočítacího koeficientu 1,83	59
Obrázek 33: Kartogram za 8h průzkumu - K1/ Pražská-III/00733	61
Obrázek 34: Kartogram za 8h průzkumu – K2/ Pražská-Křivá.....	62
Obrázek 35: Kartogram za 8h průzkumu – K3/ Palackého-Zborovská-Lipská-Školní-Wolkerova	62
Obrázek 36: Kartogram za 8h průzkumu – K4/ Vinohradská-Mostecká-Čelakovského	63
Obrázek 37: Kartogram za 8h průzkumu – K5/ Lipská-Kadaňská.....	63
Obrázek 38: Kartogram za 8h průzkumu – K6/ Černovická-Kadaňská	64
Obrázek 39: Kartogram za 8h průzkumu – K7a/ Lipská-Kostelní-E.Krásnohorské-Kmochova	64
Obrázek 40: Kartogram za 8h průzkumu – K7b/ Lipská-Kostelní-E.Krásnohorské-Kmochova	65
Obrázek 41: Kartogram za 8h průzkumu – K8/ Březenecká-Pod Strážišťem.....	65
Obrázek 42: Kartogram za 8h průzkumu – K9/ 17.listopadu-Kamenná-III/2524	66
Obrázek 43: Kartogram za 8h průzkumu – K10/ Písečná-SZ rampa I/13	66
Obrázek 44: Kartogram za 8h průzkumu – K11/ Písečná-Hrdinů.....	67
Obrázek 45: Kartogram za 8h průzkumu – K12/ Palackého-Zaječická	67
Obrázek 46: Kartogram za 8h průzkumu – K13/ Červenohradecká-Dvořákova-Koněvova	68

Obrázek 47: K14/ Palackého-Farského-28.října.....	68
Obrázek 48: Kartogram za 8h průzkumu – K15/ Pod Břízami-III/2524	69
Obrázek 49: Kartogram za 8h průzkumu – K16/ Chomutovská-Palackého.....	69
Obrázek 50: Kartogram za 8h průzkumu – K17/ Dvořákova-Smetanovy sady-Vinařická	70
Obrázek 51: Kartogram za 8h průzkumu – K18/ Černovická-I/13-Potoční	70
Obrázek 52: Kartogram za 8h průzkumu – K19/ Beethovenova-Školní	71
Obrázek 53: Kartogram za 8h průzkumu – K20/ Zborovská-Blatenská.....	71
Obrázek 54: Kartogram za 8h průzkumu – K21/ Blatenská-Moravská-Rooseveltova	72
Obrázek 55: Kartogram za 8h průzkumu – K22/ Cihlářská-Moravská.....	72
Obrázek 56: Oblasti průzkumu odstavování vozidel v obytných oblastech na území měst Chomutov, Jirkov.....	74
Obrázek 57: Oblast Nové Vinařice, ulice Krušnohorská	75
Obrázek 58: Oblast Nové Vinařice, ulice SNP	75
Obrázek 59: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a přilehlém okolí města Chomutov	76
Obrázek 60: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a přilehlém okolí města Jirkov.....	79
Obrázek 61: Rozbor demografie a hustoty zalidnění měst Chomutov a Jirkov.....	83
Obrázek 62: Obrázek 63: Rozložení subjektů právnických osob na území města Jirkov /zdroj: Kurzy.cz	83
Obrázek 64: Rozložení subjektů právnických osob na území města Chomutov /zdroj: Kurzy.cz	84
Obrázek 65: Základní komunikační systém měst Jirkov a Chomutov	85
Obrázek 66: Zatřídění silnic na území města Chomutov podle zákona 13/1997 Sb. /zdroj: ŘSD ČR.....	86
Obrázek 67: Zatřídění silnic na území města Jirkov podle zákona 13/1997 Sb. /zdroj: ŘSD ČR	87
Obrázek 68: Dopravního zatížení komunikací měst Chomutov a Jirkov; dopravní model 2018/2019, údaje ve vozidlech/24 hodin.....	88
Obrázek 69: Dopravního zatížení komunikací měst Chomutov a Jirkov; dopravní model 2018/2019, údaje ve vozidlech/24 hodin, výřez města Chomutov.	89
Obrázek 70: Dopravního zatížení komunikací měst Chomutov a Jirkov; dopravní model 2018/2019, údaje ve vozidlech/24 hodin, výřez města Jirkov.....	89
Obrázek 71: Dokumentace front v ulicích Lipská a Zborovská a využití dvoupruhového vjezdu v ulici Lipská.....	95
Obrázek 72: Orientační kvalita provozu – odpolední dopravní špička běžného prac. dne, Chomutov /zdroj: Google Maps	102
Obrázek 73: Orientační kvalita provozu v odpolední dopravní špičce běžného pracovního dne, Jirkov /zdroj: Google Maps	103
Obrázek 74: Vybrané území ORP Chomutov pro vyhodnocení nehodovosti	104
Obrázek 75: Celkový přehled nehod v silničním provozu na území města Chomutov, 1.1.2013-31.12.2018	107
Obrázek 76: Lokalizace DN se smrtelným zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Chomutov	107
Obrázek 77: Lokalizace DN s těžkým zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Chomutov.....	108
Obrázek 78: Lokalizace DN s lehkým zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Chomutov.....	109
Obrázek 79: Celkový přehled nehod v silničním provozu na území města Jirkov, 1.1.2013-31.12.2018.....	111
Obrázek 80: Lokalizace DN s těžkým zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Jirkov	112
Obrázek 81: Lokalizace DN s lehkým zraněním za období 1.1.2013-31.12.2018, Jirkov	113
Obrázek 82: Celkový přehled nehod v silničním provozu na území obce Otvice, 1.1.2013-31.12.2018	114
Obrázek 83: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a navazujícím území města Chomutov.....	116
Obrázek 84: Vymezení zón placeného stání na území širšího centra města Chomutov /zdroj: město Chomutov	118
Obrázek 85: Výřez platného ceníku za stání mot. vozidel na místních komunikacích města Chomutova, část 1	119
Obrázek 86: Výřez platného ceníku za stání mot. vozidel na místních komunikacích města Chomutova, část 2	120
Obrázek 87: Výřez platného ceníku za stání mot. vozidel na místních komunikacích města Chomutova, část 3	121
Obrázek 88: Výřez rozmístění PA na území historického centra města; Zdroj: GIS města Chomutov	123
Obrázek 89: Analyzované obytné oblasti odstavování vozidel na území města Chomutov	127
Obrázek 90: Analyzované obytné oblasti odstavování vozidel na území města a Jirkov	127
Obrázek 91: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a navazujícím území města Jirkov	129



Obrázek 92: Výřez nařízení - Komunikace vymezené pro užití za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, Jirkov /zdroj: město Jirkov	131
Obrázek 93: Výřez provozního řádu parkovacích míst v Jirkově /zdroj: ONZA	132
Obrázek 94: Výřez zásad o povolování vyhrazených parkovacích míst ve městě Jirkov /zdroj: ONZA	133
Obrázek 95: Analyzované obytné oblasti odstavování vozidel na území města a Jirkov	137
Obrázek 96: Mapa cyklistických tras, včetně záměrů na území měst Chomutov a Jirkov /zdroj: město Chomutov.....	140
Obrázek 97: Přehled a lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR.....	146
Obrázek 98: Podrobnější lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR.....	147
Obrázek 99: Přehled a lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR	148
Obrázek 100: Podrobnější lokalizace DN s účastí cyklistů na území města Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR.....	149
Obrázek 101: Stanoviště bikesharingu v Lyonu (Francie) /autor: Camila Santos Ferreira/Mario Durán Ortiz	150
Obrázek 102: Rozsah MPZ Chomutov /zdroj: město Chomutov.....	154
Obrázek 103: Turistické pěší trasy na území města Chomutov a jeho okolí /zdroj: Mapy.cz	155
Obrázek 104: Přehled a lokalizace DN s účastí chodců na území města Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR.....	156
Obrázek 105: Lokalizace DN s těžkým zraněním chodce, Chomutov, období 2012-2017 /zdroj: PČR	157
Obrázek 106: Lokalizace DN s lehkým zraněním chodce, Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR.....	158
Obrázek 107: Turistické pěší trasy na území města Jirkov a jeho okolí /zdroj: Mapy.cz.....	159
Obrázek 108: Přehled a lokalizace DN s účastí chodců na území města Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR	160
Obrázek 109: Lokalizace DN s těžkým zraněním chodce, Jirkov, období 2012-2017 /zdroj: PČR	161
Obrázek 110: Lokalizace DN s lehkým zraněním chodce, Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR	161
Obrázek 111: Ukázka nevhodného provedení přechodu pro chodce, ulice Jiráskova	162
Obrázek 112: Výhledová koncepce rozmístění VLC na území ČR; Zdroj: „Koncepce nákladní dopravy“	164
Obrázek 113: Schéma tratí AGTC a překladišť kombinované dopravy na území ČR	165
Obrázek 114: Schéma výhledových záměrů rozvoje železniční infrastruktury z hlediska potřeb osobní a nákladní dopravy.....	165
Obrázek 115: Průměrné hrubé zatížení železniční sítě nákladní dopravou v období 2005-2007	166
Obrázek 116: Zatřídění silnic na v řešeném území, které jsou současně rozhodujícími koridory nákladní dopravy	167
Obrázek 117: Izochrony docházkové vzdálenosti k zastávkám MHD v délce 400 m, resp. 8 minut běžné chůze, území měst Chomutov a Jirkov.....	177
Obrázek 118: Síť linek měst Chomutov a Jirkov – Autobusová linková doprava	180
Obrázek 119: Území s platností tarifu DÚK; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje	187
Obrázek 120: Schéma sítě veřejné hromadné dopravy na území města Chomutova; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje	188
Obrázek 121: Schéma tarifních zón IDS v řešeném území, platnost od 9. 12. 2019; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje	189
Obrázek 122: Železniční linky v objednávkě Ústeckého kraje; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje	189
Obrázek 123: Analýza přepravovaných cestujících (pracovní dny); Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021	190
Obrázek 124: Analýza přepravovaných cestujících (pracovní dny), řešené území; Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021.....	190
Obrázek 125: Roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, 2017 /zdroj: ČHMÚ	194
Obrázek 126: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2013-2017 /zdroj: ČHMÚ	195
Obrázek 127: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2013-2017, město Chomutov /zdroj: ČHMÚ	195

Obrázek 128: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2013-2017, město Jirkov /zdroj: ČHMÚ	196
Obrázek 129: Průměrné roční koncentrace PM2.5, 2017 /zdroj: ČHMÚ	196
Obrázek 130: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM2.5, 2013-2017 /zdroj: ČHMÚ.....	197
Obrázek 131: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM2.5, 2013-2017, město Chomutov /zdroj: ČHMÚ	197
Obrázek 132: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM2.5, 2013-2017, město Jirkov /zdroj: ČHMÚ	198
Obrázek 133: Roční průměrné koncentrace NOx, 2017 /zdroj: ČHMÚ.....	198
Obrázek 134: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací NO2, 2013-2017, město Chomutov /zdroj: ČHMÚ	199
Obrázek 135: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací NO2, 2013-2017, město Jirkov /zdroj: ČHMÚ	199
Obrázek 136: Hluková mapa ČR 2017, území měst Chomutova a Jirkova; Zdroj: MZ Č.....	201



14. SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: ZÚR Ústeckého kraje, výběr opatření obecné povahy	14
Tabulka 2: Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020, Opatření 3.1: Pátevní infrastruktura kraje	16
Tabulka 3: Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020, Opatření 3.2: Dostupnost jednotlivých částí kraje	17
Tabulka 4: Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020, Opatření 4.4: Environmentálně šetrnější doprava ve městech	18
Tabulka 5: ÚP města Chomutova, návrh veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury	21
Tabulka 6: Věkové složení obyvatel měst Chomutov a Jirkov, stav k 31.12.2018	27
Tabulka 7: Vzdělanostní struktura obyvatel, stav k 31.12.2018; /zdroj: ČSÚ	29
Tabulka 8: Obyvatelstvo obce Chomutov podle pohlaví a ekonomické aktivity	32
Tabulka 9: Obyvatelstvo obce Jirkov podle pohlaví a ekonomické aktivity	33
Tabulka 10: Obyvatelstvo obce Chomutov podle pohlaví a odvětví ekonomické činnosti	33
Tabulka 11: Obyvatelstvo obce Chomutov podle pohlaví a odvětví ekonomické činnosti	33
Tabulka 12: Přehled rozhodujících zaměstnavatelů v řešeném území měst Chomutov a Jirkov	34
Tabulka 13: Počet ekonomických subjektů v obci Chomutov	35
Tabulka 14: Počet ekonomických subjektů v obci Jirkov	35
Tabulka 15: Nezaměstnanost v okresech Ústeckého kraje /zdroj: MPSV ČR	37
Tabulka 16: Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení ve městech Chomutov a Jirkov /zdroj: ČSÚ	38
Tabulka 17: Přehled hromadných ubytovacích zařízení ve městech Chomutov, Jirkov /zdroj: ČSÚ	38
Tabulka 18: Seznam ZSJ měst Chomutov a Jirkov s počtem trvale bydlících osob dle SLDB 2001 a SLDB 2011	42
Tabulka 19: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov, základní výsledky	43
Tabulka 20: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov a Jirkov, rozdělení cest podle doby konání	43
Tabulka 21: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, rozdělení cest podle účelu	44
Tabulka 22: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, rozdělení cest podle druhu dopravy	45
Tabulka 23: Průzkum dopravního chování obyvatel měst Chomutov, Jirkov, dělba přepravní práce dopravními prostředky	46
Tabulka 24: Výsledky spokojenosti respondentů s vybranými segmenty dopravy	47
Tabulka 25: Počet registrovaných vozidel v ORP Chomutov, stav k 1.1.2019	48
Tabulka 26: : Intenzity dopravy za 24 hodin (RPDI), území měst Chomutov, Jirkov	50
Tabulka 27: Obce s největší denní dojížděkou (vlevo) a vyjížděkou (vpravo) do zaměstnání a školy, město Chomutov /zdroj: ČSÚ	52
Tabulka 28: Obce s největší denní dojížděkou (vlevo) a vyjížděkou (vpravo) do zaměstnání a školy, město Jirkov /zdroj: ČSÚ	53
Tabulka 29: Intenzita dopravy a skladba dopravního proudu na stanovištích směrového průzkumu za sledovaných 8 hodin, města Chomutov a Jirkov	57
Tabulka 30: Matice vztahů mezi stanovišti směrového dopravního průzkumu měst Chomutov a Jirkov	58
Tabulka 31: Intenzity dopravy na sledovaných křižovatkách na území měst Chomutov a Jirkov, údaje ve vozidlech	60
Tabulka 32: Intenzita dopravy a skladba dopravního proudu na stanovištích za 24 hodin, města Chomutov, Jirkov	90
Tabulka 33: Orientační kapacitní analýza sledovaných křižovatek, odborný odhad ÚKD	92
Tabulka 34: Kapacitní posouzení K4/ Vinohradská-Mostecká-Čelakovského	96
Tabulka 35: Kapacitní posouzení K6/ Černovická- Kadaňská	96
Tabulka 36: Kapacitní posouzení K12/ Palackého-Zaječická	97
Tabulka 37: Kapacitní posouzení upravené K12/ Palackého-Zaječická	98
Tabulka 38: Kapacitní posouzení K14/ Palackého-Farského-28.října	99
Tabulka 39: Kapacitní posouzení K16/ Chomutovská-Palackého, Jirkov	100
Tabulka 40: Kapacitní posouzení K16/ Chomutovská-Palackého, Jirkov	101

Tabulka 41: Kapacitní posouzení K22/ Cihlářská-Moravská; průsečná křižovatka řízená SSZ.....	102
Tabulka 42: Vývoj nehodovosti v České republice v letech 2013 až 2018	103
Tabulka 43: Vývoj nehodovosti v Ústeckém kraji v letech 2013 až 2018.....	104
Tabulka 44: Vývoj nehodovosti a závažnosti dopravních nehod na území města Chomutov.....	105
Tabulka 45: Specifikace dopravních nehod podle hlavní příčiny, včetně následků pro období 2013-2018..	106
Tabulka 46: Vývoj nehodovosti a závažnosti dopravních nehod na území města Jirkov	109
Tabulka 47: Specifikace dopravních nehod podle hlavní příčiny, včetně následků pro období 2013-2018..	110
Tabulka 48: Poptávka parkování podle uživatelských skupin, maximální obsazení v 11 hodin	117
Tabulka 49: Seznam park. automatů a jejich označení, Chomutov	122
Tabulka 50: Poptávka parkování podle uživatelských skupin, maximální obsazení v 11 hodin	130
Tabulka 51: Přehled zatížení cyklistické dopravy na sledovaných křižovatkách, údaje představují sumu vjezdů	144
Tabulka 52: Výsledky sčítání cyklistické dopravy v rámci CSD 2016 /zdroj: ŘSD ČR	145
Tabulka 53: Dopravní nehody cyklistů podle specifikace druhu, Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR	147
Tabulka 54: Dopravní nehody cyklistů podle specifikace druhu, Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR	149
Tabulka 55: Dopravní nehody s účastí chodců podle následků a zavinění, Chomutov, období 2013-2018 /zdroj: PČR.....	156
Tabulka 56: Dopravní nehody s účastí chodců podle následků a zavinění, Jirkov, období 2013-2018 /zdroj: PČR	160
Tabulka 57: Rozdělení trhu veřejné dopravy /zdroj: informace dopravců, odborné odhady UDIMO	172
Tabulka 58: Přehled přepravených osob v jednotlivých linkách MHD v běžném pracovním dnu; Zdroj: jízdní řády, odborné odhady.....	174
Tabulka 59: Základní přehled vypravených linek MHD, údaje k 24. 4. 2019; zeleně trolejbusy, modře autobusy; Zdroj: JŘ	179
Tabulka 60: Ceny jízdného na linkách MHD pro zóny 501 Chomutov a 511 Jirkov; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje, platnost od 1. 1. 2019.....	181
Tabulka 61: Přehled vozového parku a vypravenosti vozidel; Zdroj: Výroční zpráva SDP 2017	182
Tabulka 62: Přehled tržeb a kompenzací pro období 2014-2017; Zdroj: Výroční zpráva SDP ČR.	182
Tabulka 63: Přehled linek VLD, včetně nabídky spojů v řešeném území; Zdroj: JŘ Dopravy Ústeckého kraje	184
Tabulka 641: Obraty cestujících v železničních stanicích v řešeném území v letech 2016-2018; Zdroj: Informace ČD a.s.	186
Tabulka 652: Průměrné denní obraty cestujících v železničních stanicích v řešeném území v roce 2015; Zdroj: Doprava Ústeckého kraje, Dopravní plán 2017-2021	187



15. SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve městech Chomutov a Jirkov.....	25
Graf 2: Věkové složení obyvatel měst Chomutov a Jirkov, stav k 31.12.2018	27
Graf 3: Podrobná věková struktura obyvatel okresu Chomutov, stav k 31.12.2018 /zdroj: ČSÚ	28
Graf 4: Rozdělení cest podle časového období konání	44
Graf 5: Rozdělení cest podle účelu	45
Graf 6: Rozdělení cest podle druhu dopravy	46
Graf 7: Rozdělení cest podle druhu dopravního prostředku	47
Graf 8: Podíly registrovaných motorových vozidel v ORP Chomutov k 1.1.2019.....	48
Graf 9: Vývoj automobilizace v ORP Chomutov, stav k 1.1. daného roku; Zdroj: MV ČR, MD ČR, Centrální registr vozidel	49
Graf 10: Přehled denní vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a školy podle územního členění; Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011	52
Graf 11: Přehled denní vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a školy podle územního členění /zdroj: ČSÚ	53
Graf 12: Skladba dopravního proudu směrového dopravního průzkumu za 8 h, Chomutov a Jirkov	57
Graf 13: Skladba dopravního proudu vozidel z průzkumu křižovatek měst Chomutov, Jirkov	61
Graf 14: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem, město Chomutov.....	77
Graf 15: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast E, město Chomutov.....	78
Graf 16: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast G, město Chomutov	79
Graf 17: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem, město Jirkov.....	80
Graf 18: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast H, město Jirkov.....	81
Graf 19: Denní variace intenzit silniční dopravy ve městě Chomutov; Zdroj: SSZ Blatenská-Zborovská.....	91
Graf 20: Denní variace intenzit silniční dopravy ve městě Chomutov, interval 30 minut; Zdroj: SSZ Blatenská-Zborovská	91
Graf 21: Vývoj nehodovosti v ORP Chomutov za období 2014-2018.....	105
Graf 22: Následky dopravních nehod na území města Chomutov.....	106
Graf 23: Následky dopravních nehod na území města Jirkov	110
Graf 24: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem, město Chomutov	117
Graf 25: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin v oblasti E, historického centra města	124
Graf 26: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin v oblasti B.....	125
Graf 27: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem, město Jirkov.....	130
Graf 28: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, oblast H, město Jirkov	134
Graf 29: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, oblast I, město Jirkov	135
Graf 30: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin, oblast J, město Jirkov	136
Graf 31: Rozdělení trhu veřejné dopravy /zdroj: informace dopravců, odborné odhady UDIMO	172
Graf 32: Vývoj přepravených osob a tržeb v MHD Chomutova a Jirkova za období 2013-2017 /zdroj: Výroční zpráva SDP.....	173
Graf 33a: Denní variace počtu vypravených spojů MHD v běžný pracovní den Zdroj: Jízdní řád (2019)	176
Graf 34b: Denní variace počtu vypravených spojů MHD ve víkendovém dni Zdroj: Jízdní řád (2019).....	176
Graf 35: Vývoj dopravního výkonu MHD Chomutova a Jirkova za období 2014-2017; Výroční zpráva Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova.....	178
Graf 36: Vývoj tržeb a kompenzace MHD Chomutova a Jirkova; Zdroj: výroční zprávy SDP ČR	183